

# SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA

## Estudo sobre a Segurança nas Operações de Descarga de um Navio de Crude

---

Jorge Manuel Dimas da Maia

Provas destinadas à obtenção do grau de Mestre em Gestão Integrada da  
Qualidade Ambiente e Segurança

Junho de 2013

---



Instituto Superior de Educação e Ciências



# INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS

Provas para obtenção do grau de Mestre em Gestão Integrada da  
Qualidade, Ambiente e Segurança

## **SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA**

Estudo sobre a Segurança nas Operações de Descarga de um Navio de  
Crude

Autor: **Jorge Manuel Dimas da Maia**

Orientador: **Dr. Luís Fernando Claudino de Oliveira**

Junho de 2013



## RESUMO

O sector marítimo e portuário é de grande importância para a economia mundial, quer pelos valores monetários movimentados quer pelos milhões de empregos que gera em todo o mundo. É um sector em que a regulamentação é de extrema importância de forma a regular e permitir que as transações comerciais se efectuem em total segurança. Está à vista de todos que acidentes envolvendo navios em que daí resulte derrame de hidrocarbonetos para o mar, é catastrófico para a economia dos países afectados. No caso concreto em estudo, o Porto de Sines, tem-se como objectivo identificar toda a regulamentação internacional, comunitária e nacional, bem como as boas práticas existentes para o sector, de forma a identificar possíveis não conformidades, analisando também as áreas onde existem apenas conjuntos de normas vagas e pouco objectivas. Este estudo realiza-se durante as operações de descarga de um navio de crude. Através de pesquisa de legislação existente nos vários organismos e entidades que regulam o sector, pesquisa de trabalhos e literatura sobre a matéria em estudo, observação directa das operações e de entrevistas efectuadas aos intervenientes no processo de descarga de um navio, permite-nos assim analisar de uma forma objectiva e directa a aplicação regulamentar. Este estudo permitiu identificar a regulamentação que é aplicada no Porto de Sines, sendo que alguma é implementada na íntegra e outra parcialmente, bem como áreas onde não existe regulamentação específica e que é de extrema importância no contexto de poluições marinhas, bem como boas práticas que não são adoptadas na totalidade, seja por condicionantes físicas do terminal ou desconhecimento dos operadores. No contexto geral os resultados obtidos mostram que existe ainda algum trabalho a realizar, essencialmente, ao nível de formação das pessoas, no que diz respeito às boas práticas que regulam as operações dos navios e do terminal, bem como na aplicação das mesmas no terminal petrolífero. No decorrer das operações de descarga de um navio de crude pode considerar-se que o interface entre o navio e o cais é adequado e as operações ocorrem sem problemas, apesar de várias não conformidades que foi possível constatar, essencialmente ao nível do terminal.

Palavras-chave: Segurança, Regulamentação; Boas práticas; Poluição marinha; Formação; terminal, hidrocarbonetos.

## **ABSTRACT**

The maritime and port sector is of great importance to the world economy, either for the monetary values involved or for the millions of jobs it generates worldwide. It is a sector where regulation is extremely important in order to guarantee that business transactions are carried out in total safety. It is common knowledge that accidents involving vessels which spill oil into the sea is a catastrophe for the economies of the affected countries. This case study, the Port of Sines, has the objective of identifying all the applicable international, community and national rules, as well as the good practices for this sector, in order to identify possible non-conformities, analyzing all the areas where there are only vague and less objective regulations. This study was carried out during the operations of unloading a crude oil ship. Through the search of the existing regulations in the various agencies and entities that regulate the sector, the search of works and literature on the subject under study, direct observation of operations and interviews to the stakeholders in the process of unloading a ship, we can analyze in an objective and direct way the regulatory enforcement. This study revealed how and which is the regulation applied in the Port of Sines. There are rules fully applied and other rules only partially applied. There are also areas where there is no specific legislation and which is extremely important in the context of sea pollution and some good practices that are not fully applied, either for physical constraints or for lack of knowledge from terminal operators. In the general context, the results obtained show that there is still some work to do, essentially regarding the training of people in what concerns good practices that regulate the vessels and terminal operations as well as the application of those good practices in the oil terminal. During the unloading operations of a crude oil ship, it can be considered that the interface between the ship and the pier operations is good and that there aren't problems, despite various non-conformities, essentially at the level of the terminal.

Keywords: Safety, Regulatory, Good practices; Sea Pollution; Training; terminal, hydrocarbons.

## ÍNDICE GERAL

RESUMO .....	III
ABSTRACT .....	IV
ÍNDICE GERAL .....	V
ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES .....	VIII
ÍNDICE DE TABELAS .....	IX
GLOSSÁRIO.....	X
INTRODUÇÃO .....	1
PARTE I. ENQUADRAMENTO TEÓRICO .....	5
1.1 - Objectivos do trabalho .....	5
1.2 - Metodologia .....	6
1.3 - O transporte marítimo.....	7
1.3.1 - O transporte marítimo internacional .....	7
1.3.2 - Ao nível europeu.....	11
1.3.3 - Em Portugal.....	12
1.3.4 - Tipos de petroleiros existentes .....	16
1.4 - O Porto de Sines (caracterização).....	18
1.4.1 - Características gerais.....	18
1.4.2 - Localização.....	19
1.4.3 - Hinterland.....	20
1.4.4 - Missão .....	20
1.4.5 - Visão .....	21
1.4.6 - Ambiente qualidade e segurança .....	21
1.4.7 - Política da qualidade, ambiente e segurança .....	21
1.4.8 - Terminais e portos interiores .....	23
1.4.8.1 - Terminal de granéis líquidos.....	23
1.4.8.2 - Terminal petroquímico .....	23
1.4.8.3 - Terminal multipurpose e RO-RO.....	24
1.4.8.4 - Terminal de gás natural liquefeito.....	24
1.4.8.5 - Terminal de contentores .....	24
1.4.8.6 - Porto de pesca .....	24
1.4.8.7 - Porto de recreio .....	25
PARTE II. REGULAMENTAÇÃO .....	27
2.1 - Organizações que regulam o sector marítimo e respectivos regulamentos .....	27
2.1.1 - A OIT, (Organização Internacional do Trabalho), [International Labour Organization, ILO].....	27
2.1.1.1 - As convenções da OIT sobre assuntos marítimos, ratificadas por Portugal e em vigor.....	28
2.1.2 - A OMI, (Organização Marítima Internacional), [International Maritime Organization, IMO].....	31
2.1.2.1 - As convenções OMI ratificadas por Portugal e em vigor.....	33
2.1.2.2 - Convenções mais importantes.....	34

2.1.2.2.1 - International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.....	34
2.1.2.2.2 - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) .....	35
2.1.2.2.3 - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) .....	35
2.1.2.3 - Outras convenções relativas à segurança marítima .....	37
2.1.2.4 - Outras convenções relativas à prevenção da poluição marinha .....	38
2.1.2.5 - Convenções que cobrem responsabilidade e indemnização .....	38
2.1.2.6 - Outros assuntos .....	39
2.1.3 - EMSA, (Agência Europeia de Segurança Marítima), [European Maritime Safety Agency].....	39
2.1.3.1 - Legislação CE de segurança para navios .....	41
2.1.3.1.1 - Navios Ro-ro de passageiros .....	41
2.1.3.1.2 - Navios de passageiros .....	41
2.1.3.1.3 - Navios de pesca.....	42
2.1.3.1.4 - Navios graneleiros.....	42
2.1.3.1.5 - Navios petroleiros .....	43
2.1.3.1.6 - Outras directivas referentes à segurança .....	43
2.1.3.2 - Ambiente.....	43
2.1.3.2.1 - A poluição do ar – SO x e NO x .....	43
2.1.3.2.2 - Sistemas anti-incrustantes.....	44
2.1.3.2.3 - Gases de efeito estufa.....	44
2.1.3.3 - Instalações portuárias .....	44
2.1.4 - Legislação e regulamentação CE relativa à segurança de navios petroleiros e terminais .....	44
2.1.4.1 - EMSA, (Agência Europeia de Segurança Marítima) .....	44
2.1.4.1.1 - Directivas e Regulamentos referentes, especificamente, à segurança de petroleiros .....	49
2.1.5 - Legislação nacional referente à segurança marítima .....	50
2.1.6 - Regulamentos portuários.....	61
2.1.6.1 - Regulamento de Exploração do Porto de Sines .....	61
2.1.6.2 - Regulamento de Ambiente e Segurança do Porto de Sines .....	61
2.1.6.3 - Guia do Porto de Sines para Navios .....	62
2.1.6.4 - Plano Portuário de Recepção e Gestão de Resíduos .....	62
2.1.7 - Boas práticas.....	63
2.1.7.1 - OCIMF (The Oil Companies International Marine Forum) .....	63
2.1.7.2 - ICS (The International Chamber of Shipping).....	64
2.1.7.3 - IAPH (The International Association of Ports and Harbors).....	64
2.1.7.4 - ISGOTT 5 (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) .....	64
2.1.8 - Quadros resumo da legislação aplicável, comunitária e nacional .....	66
PARTE III. RESULTADOS OBTIDOS.....	71

3.1 - Aplicação da regulamentação e resultados obtidos .....	71
3.1.1 - Decreto do Governo nº 25/87, de 10 de Julho .....	71
3.1.2 - Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho .....	75
3.1.3 - Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto .....	77
3.1.4 - Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e de Conselho de 27 de Novembro de 2000 .....	77
3.1.5 - Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002.....	77
3.1.6 - Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho de 1972 .....	79
3.1.7 - Regulamentos portuários.....	80
3.1.7.1 - Regulamento de Exploração do Porto de Sines, .....	80
3.1.7.2 - Regulamento de Segurança e Ambiente, .....	80
3.1.7.3 - Guia do porto de Sines para Navios, .....	81
3.1.7.4 - Plano Portuário de Recepção e Gestão de Resíduos, .....	81
3.1.7.5 - Resultado da aplicação dos regulamentos .....	81
3.1.8 - Boas práticas.....	82
3.1.8.1 - ISGOTT 5 (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminal).....	82
3.1.8.2 - Preenchimento da check-list .....	85
3.1.8.3 - Algumas não conformidades relativamente às boas práticas .....	86
3.2 - A estrutura física e equipamentos do terminal petrolífero .....	88
3.3 - A questão do combate à poluição.....	94
3.4 - Entrevistas sobre o questionário e resultados obtidos .....	98
3.4.1 - Questionário .....	98
3.4.2 - Chefes de turno à segurança .....	98
3.4.3 - Operadores dos postos.....	101
CONCLUSÕES .....	105
Conclusões e recomendações sobre as entrevistas .....	105
Conclusões e recomendações sobre os resultados obtidos após a aplicação da regulamentação e boas práticas .....	107
Trabalhos futuros.....	113
BIBLIOGRAFIA .....	115
ANEXOS.....	119

## INDÍCE DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 - Tipos de petroleiros existentes .....	17
Ilustração 2 - Panorâmica do Porto de Sines .....	18
Ilustração 3 - Limites das zonas marítimas sob jurisdição da APS, SA. ....	19
Ilustração 4 - Localização do Porto de Sines .....	20
Ilustração 5 - Braços de carga do terminal, ligados ao navio, para carga/descarga de hidrocarbonetos ou resíduos .....	74
Ilustração 6 - Explosão do navio "Campeon" em 1980 .....	90
Ilustração 7 - Combinado de escada de portaló com a escada quebra-costas (escada de piloto) .....	91
Ilustração 8 - Escada hidráulica do cais colocada com o navio de crude a iniciar a descarga .....	92
Ilustração 9 - Escada hidráulica do cais colocada com o navio de crude já bastante descarregado .....	92
Ilustração 10 - Linhas transportadoras de hidrocarbonetos a passarem por cima do mar sem protecção.....	93
Ilustração 11 - Tanque de resíduos .....	93

## INDÍCE DE TABELAS

Tabela 1 - Valor limite de emissão para as descargas de misturas oleosas efectuadas pelas estações de tratamento .....	61
Tabela 2 - Regulamentação CE sobre navios e terminais .....	66
Tabela 3 - Regulamentação CE sobre navios e terminais .....	67
Tabela 4 - Legislação nacional sobre navios petroleiros e terminais.....	67
Tabela 5 - Legislação nacional sobre navios petroleiros e terminais.....	68
Tabela 6 - Legislação, regulamentos e boas práticas a serem cumpridas e observadas pelo navio e pelo terminal durante as operações de carga/descarga de um navio de crude (navio tanque) .....	69
Tabela 7 - Organização operacional do Plano Mar Limpo .....	95
Tabela 8 - Caracterização dos chefes de turno da segurança .....	99
Tabela 9 - Referente ao conhecimento dos chefes de turno da segurança sobre a regulamentação e boas práticas existentes .....	99
Tabela 10 - Caracterização dos operadores de posto .....	101
Tabela 11 - Referente ao conhecimento dos operadores de posto sobre a regulamentação e boas práticas existentes .....	102

## GLOSSÁRIO

- Autoridade Portuária - Administração do Porto de Sines (APS)
- Autoridade Marítima – Capitania do Porto de Sines
- Toneladas DWT - (Porte bruto, deadweight, dwt) no âmbito náutico é a soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança. É constituído pelo somatório dos pesos do combustível, água, mantimentos, consumíveis, tripulantes, passageiros, bagagens e carga embarcados.
- ZH - Zero hidrográfico, significa o nível do mar com a maré vazia. Após verificados os registos de baixas mar durante vários anos (50 +/-), escolhe-se a baixa-mar mais baixa desse período retirando-se cerca de 20/30 cm, encontrando assim o zero hidrográfico.
- Terminal Ro-Ro - Roll-on/Roll-off (RORO ou ro-ro) é um terminal que recebe navios para transporte de carga de rodas, como automóveis, camiões, semi-reboques, reboques e vagões, que são conduzidos para dentro e fora do navio pelos seus próprios meios, ou através de rodas.
- Navios Ro-Ro são navios em que a carga entra e sai dos porões na horizontal ou quase horizontal e geralmente sobre rodas (como os automóveis, autocarros e camiões) ou sobre outros veículos.
- Livre prática do navio - Autorização emitida pelas autoridades e que após a visita das mesmas ao navio, e após a verificação de diversas condições, autoriza o mesmo a estabelecer contacto e a iniciar o processo de operações com o terminal.
- Arqueação bruta - A arqueação é a medida do volume interno de uma embarcação. A arqueação bruta (AB ou GT, em inglês: *gross tonnage*) é a função do volume de todos os espaços interiores de um navio, medidos desde a quilha até à chaminé pelo exterior do cavername. É calculada usando a seguinte fórmula matemática:  $AB = K1 \cdot V$ ,  
Sendo:  
 $V$  = volume total em m<sup>3</sup>,  
 $K1$  = um valor entre 0,22 e 0,32, dependente do tamanho do navio e calculado da seguinte forma:  $K1 = 0,2 + 0,02 \cdot \log_{10} V$ .
- Porte bruto - (deadweight, dwt, Toneladas DWT) é soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança. É constituído pelo

somatório dos pesos do combustível, água, mantimentos, consumíveis, tripulantes, passageiros, bagagens e carga embarcados, sendo expresso em toneladas.

- Interface navio/porto - As interacções 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.
- Instalação portuária - O local em que tem lugar a interface navio/porto. Inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do mar.
- Código ISPS - (International Ship and Port Facility Security Code) o Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias da IMO, na sua vertente actualizada.
- Navio ao cais - Navio devidamente posicionado e amarrado no respectivo cais ou posto de acostagem onde vai proceder às operações com o terminal.
- Hinterland - É o interior, território ou área de influência, por detrás de um porto, de onde provêm as mercadorias a serem expedidas ou exportadas ou para onde se destinam as importações recebidas.
- Propileno - O propileno é um gás, incolor e altamente inflamável. É produzido durante o craqueamento do petróleo (aquecimento do petróleo a uma temperatura de aproximadamente 500°C, quebrando as ligações de Hidrogénio e de Carbono) e na gaseificação do carvão.
- Etileno - É um gás altamente inflamável, incolor e que possui um odor adocicado e sabor característico, não é tóxico e possui um efeito anestésico, obtém-se desidratando o álcool por meio do ácido sulfúrico.
- Butadieno - É um gás incolor com odor aromático, é usado principalmente na produção de diferentes tipos de polímeros e copolímeros. É utilizado na produção de: borracha sintética, latex, neoprene, resinas, adesivos de latex, tintas, revestimentos de papel, peças automóveis, fungicidas, etc. A exposição a baixas concentrações pode causar irritação dos olhos, nariz e garganta, o contacto com a pele pode causar queimaduras, a exposição a altas concentrações pode causar depressão do sistema nervoso central, alterações visuais, vertigens, cansaço, cefaleia e náuseas.
- ETBE - (Éter Etil Terbulítico) é um bio-aditivo para a gasolina, produzido parcialmente com etanol, é obtido pela reacção do etanol (43%) com isobuteno

(57%). Por cada tonelada de ETBE produzida evita-se a emissão de 783 kg de CO<sub>2</sub> para a atmosfera.

- Etanol - É obtido através da fermentação de amido e de outros açúcares, em especial da cana-de-açúcar, também conhecido como álcool etílico, é um biocombustível altamente inflamável e incolor, sendo utilizado em automóveis. É uma substância renovável, pois sua matéria-prima é obtida através de plantas cultivadas pelo homem
- MTBE - (methyl tertiary-butyl ether) é um composto químico que é obtido através de uma reação química entre o metanol e o isobutylene, é utilizado como aditivo para a gasolina provocando a oxigenação desta, é um líquido muito volátil, inflamável e incolor que se dissolve facilmente na água.
- Metanol - Também é conhecido como ácido metílico, é um composto orgânico pertencente ao grupo dos álcoois. Representado pela fórmula química CH<sub>3</sub>OH, o metanol é líquido em temperatura ambiente, incolor, de odor característico, apresenta um ponto de fusão de -98 °C e ponto de ebulição de 65 °C e é solúvel em água, etanol e éter dietílico. Durante muitos anos, essa substância foi obtida unicamente pela destilação da madeira a seco e na ausência de ar, presentemente a substância é obtida sinteticamente a partir do monóxido de carbono (processo carboquímico) ou por oxidação controlada do metano (processo petroquímico).
- Mescla aromática - Compostos aromáticos são hidrocarbonetos que possuem um ou mais anéis de benzeno. Possuem baixa polaridade, fazendo que sejam insolúveis em água, mas são solúveis em solventes apolares, como o éter e tetracloreto de carbono, etc. Em condições ambientes esses hidrocarbonetos podem apresentar-se na fase líquida ou gasosa. Existem em grande quantidade na natureza e são essenciais na indústria de insecticidas, de corantes, como solventes e para fabricar explosivos, alguns hidrocarbonetos aromáticos oferecem riscos à saúde, e alguns até são considerados cancerígenos.
- NO<sub>x</sub> - Dióxido de Azoto ou Dióxido de Nitrogénio é um composto químico constituído por dois átomos de Oxigénio e um de Azoto, a sua fórmula química é NO<sub>2</sub>. Gás de cor acastanhada ou castanho-avermelhada, de cheiro forte e irritante, muito tóxico, é um poderoso oxidante que, nas reacções na atmosfera pode dar origem a ácido nítrico, bem como a nitratos orgânicos que contribuem para fenómenos com elevado impacto ambiental, como as chuvas ácidas e a eutrofização de lagos e rios.

- SO<sub>x</sub> - Dióxido de Enxofre é um composto químico constituído por dois átomos de Oxigénio e um de Enxofre, a sua fórmula química é SO<sub>2</sub>. É um gás denso, incolor e tóxico e a sua inalação pode ser fortemente irritante. É produzido naturalmente pelos vulcões e em certos processos industriais. Na indústria, o Dióxido de Enxofre serve sobretudo para a produção de ácido sulfúrico. É, juntamente com o Dióxido de Azoto (NO<sub>2</sub>), um dos principais causadores da chuva ácida, pois, associado à água presente na atmosfera, forma ácido sulfuroso. É prejudicial à saúde e ao meio ambiente.
- ISO - (International Organization for Standardization), Organização Internacional de Normalização. A sua função é a de promover a normalização de produtos e serviços, para que a qualidade dos mesmos seja permanentemente melhorada. Para isso são elaboradas normas que aplicadas nas empresas vão promover uma melhoria ao nível da organização, produtividade e credibilidade da empresa perante os seus clientes. A sua principal preocupação é a satisfação dos clientes, colaboradores e fornecedores num processo de melhoria contínua do sistema. Existem várias normas, as mais conhecidas são as da qualidade, ISO 9000, ISO 9001 e a do ambiente a ISO 14001.
- OHSAS 18001 - (Occupation Health and Safety Assessment Series). Consiste numa série de normas britânicas para orientação da formação de um sistema de gestão e certificação da segurança e saúde ocupacional. É uma ferramenta que fornece orientações, as quais uma organização pode implementar e posteriormente ser avaliada, relativamente aos procedimentos de saúde e segurança do trabalho.
- Pórticos post-panamax e super post-panamax - Pórticos com capacidade de retirarem contentores dos navios post-panamax e super post-panamax, respectivamente, a diferença entre eles está na largura que conseguem alcançar no convés e no porão dos navios. Os pórticos super post-panamx são os maiores existentes e operam, essencialmente, nos maiores navios de contentores que existem.



## INTRODUÇÃO

O presente trabalho é constituído por 3 partes, sendo que na 1ª parte é feito um enquadramento geral da actividade marítima e da sua importância a nível internacional, na Europa e em Portugal. Descreve-se de uma forma sucinta a importância a nível internacional que o transporte marítimo tem, de alguns problemas existentes e de preocupações futuras que os organismos responsáveis têm em relação ao sector.

As preocupações com a segurança da navegação resultante do aumento do tráfego marítimo, em que cada vez mais se transporta uma maior quantidade de mercadorias de cada vez, obrigando os construtores a dimensionarem os navios para tal esforço, a preocupação com a formação do pessoal, o problema das bandeiras de conveniência e a preocupação com a protecção do ambiente, são questões que no presente e no futuro deverão ser tratadas com uma grande atenção. Nomeadamente no que se refere à questão da poluição, seja ela no meio marinho, ou atmosférica provocada pelos fumos e gases produzidos pelos navios.

Ao nível europeu, a importância para a economia que representa a actividade marítima, quer seja pelo valor acrescentado que representa no quadro económico da União Europeia, quer no sector social pelos empregos que gera, o desenvolvimento de redes de transportes marítimos de curta distância é uma das soluções pensadas para descongestionar o tráfego rodoviário e ferroviário, tentando sempre melhorar estes meios de transporte e criar assim uma rede fiável e integrada.

No caso de particular de Portugal, o mesmo é descrito, a importância deste sector na nossa economia, o facto de sermos a porta atlântica da Europa, perto das grandes rotas comerciais, da América do Sul e da Ásia, com destino à Europa, ou seja o primeiro país a ser encontrado quando os grandes navios rumam em direcção ao norte da Europa após terem atravessado o Atlântico. Coloca-nos assim numa posição privilegiada para se desenvolver um sector forte e competitivo. Também se refere as políticas para o sector nos próximos anos.

Neste capítulo também é efectuada uma caracterização do Porto de Sines, local da realização do estudo, em que se descreve as suas características mais importantes, tais como: localização, missão, visão, política da qualidade, ambiente e segurança.

Na 2ª parte são descritas e caracterizadas as organizações internacionais que tem regulamentado sobre o sector marítimo. A Organização Internacional do Trabalho, é uma das organizações que já produziu variados documentos, resultantes das suas convenções, em que a sua preocupação tem sido as condições condignas de trabalho dos marítimos a bordo dos navios, a nível da segurança e saúde no trabalho, bem como da protecção social que estes deverão ter em caso de perda do posto de trabalho ou falta do mesmo.

A Organização Marítima Internacional, sendo a principal responsável pela regulação do sector marítimo a nível internacional, e que tem aqui especial destaque, tem construído ao longo da sua existência variada regulamentação voltada essencialmente para a parte técnica do navio, seja construção e dimensionamento de navios, regras de circulação marítima, procedimentos de segurança, procedimentos antipoluição, etc., tudo o que tecnicamente tem a ver com a navegação marítima comercial. As suas convenções mais conhecidas são a SOLAS 74, MARPOL 73/78 e STCW, respectivamente Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos.

A Agência Europeia de Segurança Marítima tem como missão reduzir os riscos de acidentes marítimos, de poluição marinha efectuada por navios e a de perda de vidas humanas no mar. O conceito de uma Agência Europeia de Segurança Marítima, uma agência reguladora surgiu na década de 1990, juntamente com uma serie de outras iniciativas europeias sobre segurança marítima. Esta agência foi criada pelo Regulamento (CE) nº 1406/2002, como sendo uma importante fonte de apoio e assessoria técnica para a Comissão e para os Estados-membros no domínio da segurança marítima e prevenção da poluição por navios, várias alterações posteriores tem refinado e ampliado o seu âmbito.

Ainda na 2ª parte do trabalho identifica-se e descreve-se, por vezes de uma forma resumida, a regulamentação comunitária e legislação nacional que regula especificamente a segurança dos navios petroleiros, dos terminais e o interface entre ambos, as organizações internacionais da industria dos transportes marítimos de petróleos e as associações de portos e terminais, que produzem e editam manuais de

boas práticas, a serem seguidos por toda a indústria, associados ou não, bem como os regulamentos produzidos pelo Porto de Sines e que regulam toda a actividade relacionada com as operações dos navios no terminal.

Na 3ª parte, analisando as operações de descarga de um navio de crude, aplicam-se os instrumentos legais e as boas práticas identificadas e verifica-se onde e como as mesmas se aplicam neste caso concreto, verificando se existem lacunas na sua aplicação. Também neste capítulo se identificam várias questões para as quais não se encontrou regulamentação específica, e que são importantes para a segurança do terminal petrolífero durante as operações, essencialmente questões que se prendem com o combate à poluição e com potenciais fontes emissoras de hidrocarbonetos para o mar.

Também aqui se tratou da informação obtida após o preenchimento de um questionário pelos chefes de turno da segurança e pelos operadores responsáveis pelas operações entre o navio e o terminal. Procurou-se saber o nível de conhecimento existente por parte destes elementos em relação à regulamentação e boas práticas existentes para o sector, bem como o seu nível de formação.

Por fim descrevem-se as conclusões finais, sobre os questionários realizados e sobre a aplicação da regulamentação e boas práticas. Também foram efectuadas recomendações de forma a melhorar o sistema em relação às não conformidades identificadas, referentes ao questionário realizado e ao terminal petrolífero após a análise da temática em estudo.

Este trabalho é realizado no âmbito do Trabalho Final de Mestrado, em que se pretende fazer um estudo de caso onde se compara a legislação existente, internacional, comunitária e nacional bem como as boas práticas, sobre segurança das operações de navios e terminais petrolíferos, verificando se a mesma se integra plenamente entre si não deixando zonas em que possa existir um vazio legal e assim por em causa a segurança das operações.

O facto dos acidentes acontecerem no decorrer das operações entre o navio e o terminal, sejam poluições provocadas pela fuga de hidrocarbonetos para o mar ou acidentes decorrentes de explosões seguido de incêndio, significa que podem existir não conformidades no sistema que os instrumentos reguladores, legislação, não previram ou que não foram observadas os procedimentos das boas práticas existentes para o sector.

As operações alvo do estudo são aquelas que efectuam a ligação do navio com o cais, e as que ocorrem durante a permanência do navio no cais, de forma a que as trocas entre estes se realizem.

Por parte da Autoridade Portuária a recepção do navio e o preenchimento da chek-list de segurança, que autoriza as operações em matéria de segurança, e a observância do posicionamento dos meios de acesso ao navio.

Por parte da empresa concessionária, a utilização dos braços de carga nas operações de descarga ou a utilização dos mesmos para a extracção de resíduos de bordo no navio e envio destes para a estação de tratamento, bem como a extracção de resíduos através de mangueiras flexíveis.

A resposta imediata à ocorrência de derrame accidental de hidrocarbonetos para o mar, por parte da Autoridade Portuária, é também analisada, bem como a estrutura física dos cais e de alguns dos seus equipamentos.

Torna-se assim importante compreender se toda a regulamentação existente se integra plenamente entre si, e se no caso em estudo, o Porto de Sines, o sistema funciona integrado entre si ou se existem dificuldades na integração do mesmo. Este estudo é efectuado durante as operações de descarga de um navio de crude.

## PARTE I. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

### 1.1 - Objectivos do trabalho

Com a realização deste trabalho pretende-se analisar a regulamentação marítima e portuária existente num sector de grande importância para a economia, seja numa escala mundial, comunitária ou nacional. Em qualquer destas dimensões o impacto que este representa é de extrema importância e fulcral na movimentação de mercadorias em todo o mundo. Não apenas de importância económica mas também social, pelo número de pessoas que emprega, directa e indirectamente.

Devido a serem transportadas as mais diversificadas mercadorias pelos mares de todo o mundo, desde carga geral a matérias perigosas, e pelo facto de os acidentes acontecerem e com extrema gravidade para as populações atingidas, tornou-se necessário produzir instrumentos reguladores visando evitar que tais acontecimentos indesejados ocorram.

É assim de especial importância identificar a regulamentação existente e verificar se a mesma é aplicada na íntegra, de forma a evitar ou diminuir assim a possibilidade de acidentes durante as operações dos navios com os terminais.

Importa também identificar, não só o regime regulatório dos navios mas também ao nível dos terminais, já que é aqui que se verifica o interface navio/cais.

O objectivo geral do estudo será de identificar a regulamentação existentes para o sector marítimo e portuário, seja internacional, comunitária ou nacional, bem como as boas práticas existentes, e aplicá-las no Porto de Sines durante as operações de descarga de um navio de crude.

Como objectivos específicos do estudo a realizar temos:

1. Analisar a sua aplicação durante as operações do navio no cais,
2. Analisar como se processa o interface navio/cais em matéria de segurança de operações,
3. Identificar situações onde exista falta ou indefinição de regulamentação,
4. Propor medidas com vista à melhoria do sistema de segurança durante as operações do navio ao cais.

## 1.2 - Metodologia

Durante a realização do estudo proposto, foi utilizada uma metodologia essencialmente descritiva da legislação identificada, recorrendo-se à internet, a várias publicações sobre leis marítimas bem como a consulta da biblioteca pública do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, como principais fontes de recolha de informação, em que se procurou identificar e registar a legislação existente sobre o sector marítimo e portuário.

A observação directa das operações de descarga de um navio de crude foi, após a identificação da legislação aplicável, a metodologia utilizada e que permitiu no terreno aplicar directamente os diplomas identificados.

A realização de entrevistas, através do preenchimento de um questionário, efectuado aos operadores responsáveis pelo controlo das operações do navio no terminal, e aos chefes de turno da segurança, responsáveis pelo preenchimento da checklist de segurança, foi outra das metodologias utilizadas para identificar o nível de conhecimentos que esses elementos detêm sobre o sector, ao nível da legislação e das boas práticas.

O questionário foi elaborado com o objectivo de obter respostas directas sobre o conhecimento da legislação, e da descrição de algumas operações importantes para a segurança.

As várias fases do estudo foram as seguintes:

- ✚ Como início do estudo identificaram-se as organizações internacionais que regulam o sector marítimo, e analisaram-se as convenções existentes, seleccionando as aplicáveis neste caso concreto em estudo;
- ✚ Em segundo, o mesmo foi efectuado em relação à regulamentação comunitária existente sobre o sector, identificando os regulamentos e directivas que se aplicam no estudo a realizar;
- ✚ Em terceiro, analisou-se a legislação nacional existente sobre o sector marítimo e portuário e identificou-se a que se aplicaria neste caso concreto;
- ✚ Em quarto a análise dos regulamentos portuários do Porto de Sines;
- ✚ Em quinto lugar a identificação das boas práticas existentes para o sector, identificação das organizações que produzem os manuais e análise dos mesmos;

- ✚ Em sexto lugar a observação directa das operações de descarga do navio de crude e a verificação da aplicação da legislação e boas práticas, identificadas, durante as operações;
- ✚ Por ultimo realizaram-se entrevistas, através do preenchimento de um questionário, aos operadores responsáveis pelo controlo das operações de descarga do navio, com o objectivo de analisar o conhecimento que os mesmo detêm sobre a regulamentação existente, e se lhes foi ou é dada formação nesse sentido, bem como se todos os entrevistados detinham o mesmo nível de conhecimento sobre segurança das operações;
- ✚ O mesmo foi efectuado em relação aos representantes da Autoridade Portuária que tem a função de ir a bordo dos navios, quando os mesmos atracam nos cais, com a responsabilidade de preencherem a Ship/Shore Safety Check-List antes de se iniciarem as operações.

## **1.3 - O transporte marítimo**

### **1.3.1 - O transporte marítimo internacional<sup>1</sup>**

O sector marítimo é de crucial importância para as sociedades modernas. No entanto, o público em geral tem um desconhecimento e apreciação limitada da sua influência e papel como um elemento essencial em termos de desenvolvimento social e económico, como uma fonte potencial de oportunidades de emprego e excelentes profissionais, com milhões de pessoas que actualmente trabalham em actividades e empresas directa e indirectamente relacionadas com os oceanos e mares do mundo.

Historicamente, a navegação e pesca sofreram uma contínua tendência para aumentar tanto a sua frota, como no volume do comércio e da capacidade de captura, respectivamente.

Assim, a navegação foi, em tempos passados, o principal meio de transporte, e uma forma de comunicação que permitia ligar as cidades costeiras, países e continentes.

Da mesma forma que o transporte ferroviário, o transporte marítimo é economicamente e ambientalmente a forma mais eficiente de viajar e de transportar mercadorias.

---

<sup>1</sup> Fonte: <http://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo.html>, 21-09-2012

O processo de crescimento da economia mundial, associado ao processo de internacionalização e de globalização dos mercados, tem conduzido a uma cada vez maior integração e interdependência das diferentes economias mundiais.

O transporte marítimo, apesar da grande evolução verificada noutros tipos de transportes, é o meio de transporte de mercadorias mais internacional e global, englobando um largo número de destinos em todo o mundo, acabando por apresentar o menor custo por tonelada/km, assume assim uma importância vital para o desenvolvimento económico, uma vez que grande parte das importações e exportações do comércio mundial é feita por via marítima, representando 80% do comércio internacional, envolvendo 1 371 000 marítimos<sup>2</sup>, 53 000 companhias e organizações na sua actividade e contribuindo com 200 mil milhões € para a economia mundial<sup>3</sup>.

Apesar da visibilidade e do impacto das catástrofes no transporte marítimo, este tem provado ser um meio de transporte seguro e com grande contributo para o desenvolvimento sustentável, proporcionando o descongestionamento das auto-estradas e do espaço aéreo.

O contexto do transporte marítimo reflecte o aumento das trocas de comércio e do tráfego marítimo internacional, cujo crescimento foi superior a 130% nos últimos 30 anos, com forte impacto no movimento portuário. Este crescimento do tráfego marítimo internacional não foi, contudo, homogéneo para os diferentes tipos de mercadorias, sendo naquele período mais acentuado o incremento dos produtos manufacturados e do transporte em contentores, em relação a outros produtos, como os combustíveis<sup>4</sup>.

De facto, nas duas últimas décadas o tráfego de mercadorias em contentores teve, a nível mundial, crescimentos superiores a 600%, valor resultante não só do aumento da mercadoria transportada, mas também do modo de organização do transporte, onde frequentemente os navios de grande capacidade de contentores transferem a sua carga, nos portos, para navios de menor capacidade. Actualmente, mais de 50% da carga geral mundial é transportada em contentores.

---

<sup>2</sup> Fonte: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf> ISF/BIMCO Manpower up-date study 2010, 26-07-2013

<sup>3</sup> Fonte: <http://ftp.infoeuropa.euroid.pt>, Ana Paula Vitorino, ex-secretaria de estado dos transportes, A intermodalidade e o transporte marítimo, 22-10-2012

<sup>4</sup> Fonte: <https://dspace.ist.utl.pt/bitstream/2295/787940/1/Dissertacao.pdf>, 21-09-2012

Esta realidade conduziu, ao nível da frota mundial de transporte marítimo, a que os navios porta-contentores protagonizassem também o crescimento mais significativo, não só em número mas também em dimensão:

Os primeiros navios porta-contentores tinham capacidade de 750 a 1 500 TEU<sup>5</sup>, estando já hoje em operação navios de mais de 11 000 TEU.

Não obstante, as actuais exigências do mercado centram-se no transporte da mercadoria "porta-a-porta", o que faz com que o transporte marítimo deixe de ser pensado enquanto segmento estanque, onde os navios transportam mercadorias "porto-a-porto", para passar a ter uma abordagem contextualizada com um sistema integrado de transportes.

Esta transformação introduziu novas concepções a vários níveis da cadeia de transportes: novos tipos de navios, novas técnicas de logística, novos modelos de operação e exploração dos navios, novas estruturas de gestão das empresas armadoras e, necessariamente, um novo modelo de formação dos marítimos<sup>6</sup>.

Em paralelo, o transporte marítimo tem sido um sector de actividade onde se tem sentido o efeito da introdução de novas tecnologias. Estes desenvolvimentos tecnológicos permitiram a construção de navios mais seguros, rápidos e especializados. Contudo, vem-se assistindo a um conjunto de situações com impacto nas marinhas de comércio e que merecem uma atenção internacional redobrada, face aos potenciais perigos que podem resultar para a segurança marítima.

Entre aquelas situações contam-se os registos abertos (ou de conveniência), os navios substandard<sup>7</sup>, as tripulações com baixos níveis de formação e o incumprimento das condições laborais mínimas a bordo, e que hoje emergem como preocupações relevantes à escala internacional.

A indústria marítima é de enorme importância em termos de recursos naturais, científicos, de energia, comércio e indústria, e entretenimento. Uma parte essencial do nosso comércio e prosperidade, que exigem soluções inovadoras e sistemas de gestão

---

<sup>5</sup> Fonte: Unidade equivalente a 20 pés, unidade de medida utilizada para aferir a capacidade de carga de um contentor Padrão, que significa ter 6,10 m de comprimento por 2,44 m de altura, sendo a altura considerada entre os 1,30 m e os 2,90 m, [http://en.wikipedia.org/wiki/twenty-foot\\_equivalent\\_unit](http://en.wikipedia.org/wiki/twenty-foot_equivalent_unit), 24-09-2012

<sup>6</sup> Fonte: <http://www.moptc.pt/tempfiles/20061215174317moptc.pdf>, (Ministério das obras públicas, transportes e comunicações (Orientações estratégicas para o sector marítimo portuário, 2006), 19-10-2012

<sup>7</sup> Navio que não obedece à regulamentação do sector

cuidadosos para garantir a sua sustentabilidade a longo prazo, bem como a implementação de normas e instrumentos nacionais e internacionais para lidar com questões não resolvidas e novos problemas que se espera que surjam no futuro próximo, tais como: os direitos sociais e laborais, o registo internacional de navios, tributação, protecção ambiental, etc.

Além disso, a necessidade de entender os ecossistemas e o meio ambiente global, de encontrar os mecanismos mais eficientes de forma a lidar com fenómenos como as alterações climáticas, a degradação dos ecossistemas, a desflorestação, a diminuição da camada de ozono e o aumento do nível do mar, faz com que a pesquisa e o estudo do ambiente marinho seja uma questão de alta prioridade<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Fonte: <http://www.windrosenetwork.com/sector-maritimo.html>, 21-09-2012.

### 1.3.2 - Ao nível europeu

Ao nível europeu, é indiscutível a importância das actividades marítimas para a economia, reflectida no facto de aproximadamente 40% do comércio comunitário ser realizado com recurso ao transporte marítimo, que desempenha também um papel importante nas ligações entre o continente e as ilhas, contribuindo decisivamente para a coesão social e territorial entre Estados-membros.

Os armadores e companhias comunitárias, que empregam cerca de 254 119<sup>9</sup> marítimos a bordo de navios comunitários, e cerca de 1 000 000 de pessoas em actividades relacionadas, representam um terço da capacidade total do transporte marítimo mundial<sup>10</sup>.

É costume referir-se que um dos factores que define a qualidade de vida de um país é a qualidade e a eficiência dos sistemas de transportes. Nas últimas décadas tem-se verificado um aumento do congestionamento do transporte rodoviário na Europa. A geografia dos países da Europa central representa um entrave ao transporte de mercadorias ferroviário, apresentando uma velocidade de cruzeiro bastante reduzida. Ultimamente têm sido tomadas diversas medidas para combater esses factores, a transferência modal foi a solução designada para aliviar esta pressão, tendo em conta que o mar não se congestiona facilmente e permite o transporte de grandes volumes de mercadorias de uma forma sustentável, a um custo relativamente baixo.<sup>11</sup>

Em consonância com a nova tendência do transporte marítimo intercontinental e com as novas exigências do mercado, cuja resposta apenas é possível no quadro de sistemas integrados de transporte e cadeias logísticas, a União Europeia (UE) tem vindo a incentivar junto dos Estados-membros o desenvolvimento de um tráfego em navios de menor dimensão, capaz de concorrer com o transporte rodoviário, rápido, frequente, fiável e integrado com as cadeias logísticas – o transporte marítimo de curta distância (TMCD).

O crescimento mais significativo do transporte marítimo europeu, nos últimos anos, ocorreu no sul da Europa, em parte resultante da presença dos portos mediterrânicos no cruzamento das rotas Este-Oeste. Prevê-se assim um aumento do

---

<sup>9</sup> Fonte: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf> ISF/BIMCO Manpower up-date study 2010, 26-07-2013

<sup>10</sup> Fonte: <https://infoeuropa.eu/rocid.pt>, A intermodalidade e o transporte marítimo, 25-09-2012

<sup>11</sup> Fonte: <https://dspace.ist.utl.pt/bitstream/2295/787940/1/Dissertacao.pdf>, 21-09-2012

tráfego marítimo nos próximos anos fruto das novas políticas de transportes e do aumento crescente das tocas comerciais entre continentes, em especial com a Ásia<sup>12</sup>.

### 1.3.3 - Em Portugal<sup>13</sup>

No contexto nacional, para analisar o desenvolvimento do transporte marítimo nos últimos anos, importa ter presente o comportamento da economia portuguesa, que se caracterizou por um reduzido crescimento do PIB, uma desaceleração do consumo privado, uma estagnação do nível de exportações na primeira parte da última década e uma crescente concentração do comércio externo nacional em Espanha.

Esta realidade não tem sido favorável ao desenvolvimento do transporte marítimo e dos portos.

De facto, a análise da evolução do comércio externo no período 1995-2004, por modo de transporte, evidencia uma perda progressiva, relativa, da quota do modo marítimo.

Em 2004, o transporte de mercadorias por via marítima em Portugal (46 milhões de toneladas) representou 61% do comércio externo português, sendo cerca de 80% relativos a importação e 20% a exportações. Nas importações haverá ainda que ter presente que cerca de 40% diz respeito a combustíveis.

No ano de 2005, no conjunto dos portos nacionais do continente, Sines, nomeadamente pelo peso que têm neste porto os granéis líquidos, evidenciou deter a maior quota de mercado (41%), seguido pelo porto do Douro e Leixões (23%).

De janeiro a setembro de 2006, entraram nos portos nacionais 10 575 embarcações de comércio, número inferior em 1,5% ao período homólogo de 2005, mas superior em 4,3% em arqueação bruta total, em linha com a evolução mundial.

O movimento total de mercadorias nos portos traduziu-se, naquele período, em 50 145 mil toneladas, correspondendo a um acréscimo de 3,0% em relação ao período homólogo de 2005, sendo o tráfego internacional responsável por 86,0% do total das mercadorias descarregadas e 65,8% das mercadorias carregadas.

---

<sup>12</sup> Fonte: <http://www.moptc.pt/tempfiles/20061215174317moptc.pdf>, (Ministério das obras públicas, transportes e Comunicações (Orientações estratégicas para o sector marítimo portuário, 2006), 19-10-2012

<sup>13</sup> Fonte: <http://www.moptc.pt/tempfiles/20061215174317moptc.pdf>, (Ministério das obras públicas, transportes e comunicações (Orientações estratégicas para o sector marítimo portuário, 2006), 19-10-2012

Ainda de acordo com o INE (Instituto Nacional de Estatística), no 1º semestre de 2006 no continente, foram movimentadas 124 980 mil toneladas, representando um acréscimo, em relação ao período homólogo de 2005, de 8,9% no modo rodoviário, 2,3% no transporte ferroviário, 7,5% no modo aéreo e 1,6% no transporte marítimo.

Com base na amostragem respeitante ao 1º semestre, o transporte marítimo terá sido responsável por 24,6%, o modo ferroviário por 0,4% e o transporte rodoviário por 71,3% do total das mercadorias transportadas no continente.

A diminuição da quota de mercado do transporte marítimo a nível nacional, impõe um novo impulso para este sector, que efectivamente incentive a transferência modal de carga, a captação de novos tráfegos internacionais, a sedimentação e crescimento dos diversos hinterlands nos respectivos segmentos e, finalmente, a projecção e dinâmica do transporte marítimo e dos próprios navios da frota nacional, como actores integrados numa cadeia logística, respondendo, no fluxo de transporte, de modo facilitador, seguro e ambientalmente adequado.<sup>14</sup>

A dinâmica da política de transportes, global e europeia, e a posição geoestratégica de Portugal, justificam e exigem uma visão ambiciosa para que o sector marítimo-portuário assente no reforço da centralidade euro-atlântica de Portugal, no forte aumento da competitividade do sistema portuário nacional e do transporte marítimo, bem como na disponibilização, ao sector produtivo nacional, de cadeias de transporte competitivas e sustentáveis.

No âmbito desta visão, o Governo apresentou, em 15 de Dezembro de 2006, as orientações estratégicas para o sector marítimo-portuário, com um horizonte até 2015, onde foram definidos os seguintes objectivos estratégicos:<sup>15</sup>

- Aumentar fortemente a movimentação de mercadorias nos portos nacionais;
- Garantir que estes se constituem como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica;
- Assegurar padrões de nível Europeu, nas vertentes de ambiente, de segurança e de protecção do sector marítimo-portuário;

---

<sup>14</sup> Fonte: <http://www.moport.pt/tempfiles/20061215174317moportc.pdf>, (Ministério das obras públicas, transportes e comunicações (Orientações estratégicas para o sector marítimo portuário, 2006), 19-10-2012

<sup>15</sup> Fonte: <http://ftp.infoeuropa.euroid.pt>, Ana Paula Vitorino, ex-secretaria de estado dos transportes, A intermodalidade e o transporte marítimo, 22-10-2012

- Promover o ensino, a qualificação profissional e a investigação, desenvolvimento e inovação;
- Apoiar o posicionamento competitivo da frota nacional, assim como a manutenção e o reforço de tripulações nacionais.

Esta nova dinâmica, que se pretende incutir no sector marítimo-portuário, impõe a concretização de um conjunto de acções, de entre domínios prioritários de intervenção, tais como: a reorganização institucional, a abordagem integrada da utilização das áreas sob jurisdição portuária, a melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias, a melhoria das condições de navegabilidade, a promoção da intermodalidade e reforço das acessibilidades terrestres e a aposta no conhecimento.

Esta tendência deverá, necessariamente, suportar-se no desenvolvimento de plataformas logísticas junto aos principais portos, centros de produção e mercados de destino, assentes num sistema de transporte integrado e intermodal capaz de dar resposta aos fluxos de mercadorias com maior rapidez e eficiência. Neste sentido, as infra-estruturas de transporte e de coordenação logística tornam-se indispensáveis para o desenvolvimento económico e territorial<sup>16</sup>.

Actualmente e conforme o constante no Plano Estratégico dos Transportes, Mobilidade Sustentável, horizonte 2011/2015, este refere a importância de se continuar a investir no sector marítimo-portuário de forma a tornar os portos nacionais mais competitivos sendo assim um impulsionador das exportações e da criação de emprego<sup>17</sup>.

Os portos Portugueses devem de poder oferecer às empresas condições para que possam colocar os seus produtos nos mercados, a custos competitivos e com tempos de transportes reduzidos, tudo isto numa base de estreita articulação com a rede de plataformas logísticas. Por isso, o investimento no desenvolvimento e modernização dos portos do país é crucial e de extrema importância para aumentar a sua capacidade e competitividade. Estando assim previstos investimentos nos vários portos nacionais visando ao seu desenvolvimento, quer ao nível de capacidade de movimentação de mercadorias, aumentando as áreas e equipamentos disponíveis, quer a ampliação ou a

---

<sup>16</sup> Fonte: <http://ftp.infoeuropa.euroid.pt>, Ana Paula Vitorino, ex-secretaria de estado dos transportes, A Intermodalidade e o transporte marítimo, 22-10-2012

<sup>17</sup> Fonte: <http://www.Portugal.gov.pt>, Plano Estratégico dos Transportes, Mobilidade Sustentável, horizonte 2011/2015, 20-06-2013

construção de novas infra-estruturas portuárias com vista à instalação de novos operadores.

Sendo também importante a realização de reformas legislativas no sector bem como a revisão do papel desempenhado pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos. Também é um objectivo a revisão do regime do trabalho portuário em vigor há quase 20 anos, no sentido de o modernizar e harmonizar com o disposto no código do trabalho.<sup>18</sup>

Mais recentemente e segundo a Estratégia Nacional para o Mar 2013/2020, verifica-se uma continuação da aposta no sector marítimo como um motor do desenvolvimento estratégico do país, e reforçando o papel de Portugal no contexto europeu, tendo um papel muito activo no desenvolvimento da política marítima integrada da União Europeia, um eixo central para o desenvolvimento e valorização do mar.

Nesta estratégia é agora expressa a vontade e a prioridade em proteger o oceano e em explorar os seus recursos de forma sustentável, procurando assim um uso mais eficiente dos mesmos.

Portugal, a par com a comunidade internacional, tem acompanhado a mobilização global para os oceanos, tendo sido criadas as condições e levadas a cabo diversas iniciativas orientadas para o seu aproveitamento como vector estratégico de desenvolvimento.

Portugal tem desenvolvido sobretudo as suas capacidades de intervenção e de influência nos fóruns internacionais onde se constroem os conceitos e os princípios para a regulação e regulamentação da utilização, preservação e exploração do Oceano.<sup>19</sup>

O sector dos portos comerciais tem sofrido um desenvolvimento significativo a nível económico, bem como uma maior diversificação da oferta de infra-estruturas e serviços portuários, isto associado a um aumento da disponibilidade de competências para atender tráfegos com requisitos significativos, como sejam a

---

<sup>18</sup> Fonte: <http://www.Portugal.gov.pt>, Plano Estratégico dos Transportes, Mobilidade Sustentável, horizonte 2011/2015, 20-06-2013

<sup>19</sup> Fonte: <http://www.dgpm.gov.pt>, Estratégia Nacional para o Mar, 2013/2020, 20-06-2013

importação/exportação e transshipment<sup>20</sup> de carga contentorizada ou os produtos petrolíferos, gás natural e carvão.

As obras de alargamento do canal do Panamá que estão em curso e que se prevêem estarem concluídas em 2014, permitirá a passagem de navios de ainda maior porte e capacidade de carga.

Estando estrategicamente posicionado, no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Este-Oeste, na fachada atlântica da Península Ibérica e possuindo portos com a capacidade para receber os maiores navios do tráfego intercontinental, nomeadamente porta-contentores, Portugal está na linha da frente dos portos europeus.

O Porto de Sines é um dos poucos portos europeus de águas profundas, sendo actualmente um dos raros portos na fachada atlântica, da costa da Península Ibérica, capaz de responder àqueles requisitos, podendo constituir-se assim como uma porta de entrada e saída de mercadorias na Europa de grande relevo.<sup>21</sup>

O contexto actual é, portanto, favorável a um crescimento continuado neste sector.

#### 1.3.4 - Tipos de petroleiros existentes<sup>22</sup>

No presente momento os petroleiros mais utilizados no transporte de crude são classificados por tipos, com base no seu deslocamento, estando da seguinte forma classificados (ilustração 1):

- ✚ Panamax: O maior petroleiro que pode passar através do canal do Panamá (tonelagem bruta até 80 000 toneladas).
- ✚ Aframax: É um tamanho de petroleiros que se usa na avaliação da taxa média do frete para calcular os custos de transporte (tonelagem bruta de 70 000 a 120 000 toneladas)
- ✚ Suezmax: O maior petroleiro que pode passar através do canal do Suez (tonelagem entre 120 000 e 200 000 toneladas)

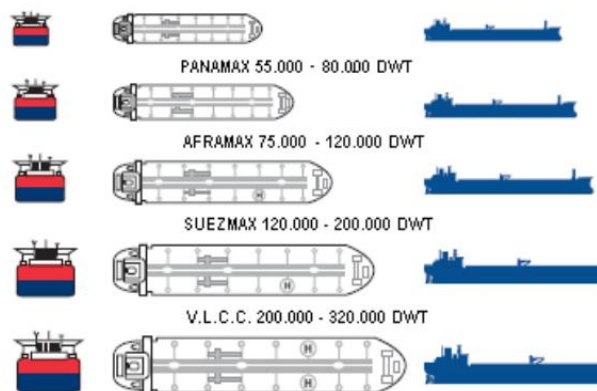
---

<sup>20</sup> Transferência da carga de navios de grande porte para navios de menor porte

<sup>21</sup> Fonte: <http://www.dgpm.gov.pt>, Estratégia Nacional para o Mar, 2013/2020, 20-06-2013

<sup>22</sup> Fonte: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/pdf>, OIL TANKERS SAFETY: LEGAL ASPECTS, de Larrucea, Jaime Rodrigo. Prof. Maritime Law (UPC), 4-7, 23-10-2012

- ✚ Very Large Crude Carrier (VLCC): Um petroleiro muito grande (tonelagem entre 200 000 e 320 000 toneladas)
- ✚ Ultra Large Crude Carrier (ULCC): Um petroleiro com uma capacidade de mais de 325 000 toneladas. Estes petroleiros já não são construídos.



**Ilustração 1 - Tipos de petroleiros existentes**

## 1.4 - O Porto de Sines (caracterização)<sup>23</sup>

O “Porto de Sines é um porto de águas profundas, líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas e apresenta condições naturais ímpares na costa portuguesa para acolher todos os tipos de navios. Dotado de modernos terminais especializados, pode movimentar os diferentes tipos de mercadorias, está aberto ao mar e conta com excelentes acessibilidades marítimas sem constrangimentos”. (ilustração 2)



Ilustração 2 - Panorâmica do Porto de Sines<sup>24</sup>

### 1.4.1 - Características gerais

É o principal porto na fachada ibero-atlântica, cujas características geofísicas têm contribuído para a sua consolidação como activo estratégico nacional, sendo, por um lado, a principal porta de abastecimento energético do país (petróleo e derivados, carvão e gás natural) e, por outro, posiciona-se já como um importante porto de carga geral/contentorizada com elevado potencial de crescimento para ser uma referência ibérica, europeia e mundial.

Com uma construção recente (1978), dispõe de um ordenamento de referência, livre de pressões urbanas, assegurando capacidade de expansão a longo prazo. Conta ainda com acessibilidades terrestres adequadas para o tráfego actual e com um plano de evolução rodo-ferroviário, que permitirá dar resposta às projecções futuras de crescimento do porto e da sua área de influência.

O Porto de Sines com a sua zona industrial e logística de retaguarda, com mais de 2.000 hectares, são já uma plataforma logística de âmbito internacional com capacidade para receber os grandes actores dos sectores marítimo-portuário, industrial e logístico, e, no âmbito do Portugal logístico, contará ainda com uma plena integração da plataforma urbana nacional do Poceirão e da plataforma transfronteiriça de Elvas/Caia.

<sup>23</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>24</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012



Latitude: 37° 57'N

Longitude: 08° 53'W

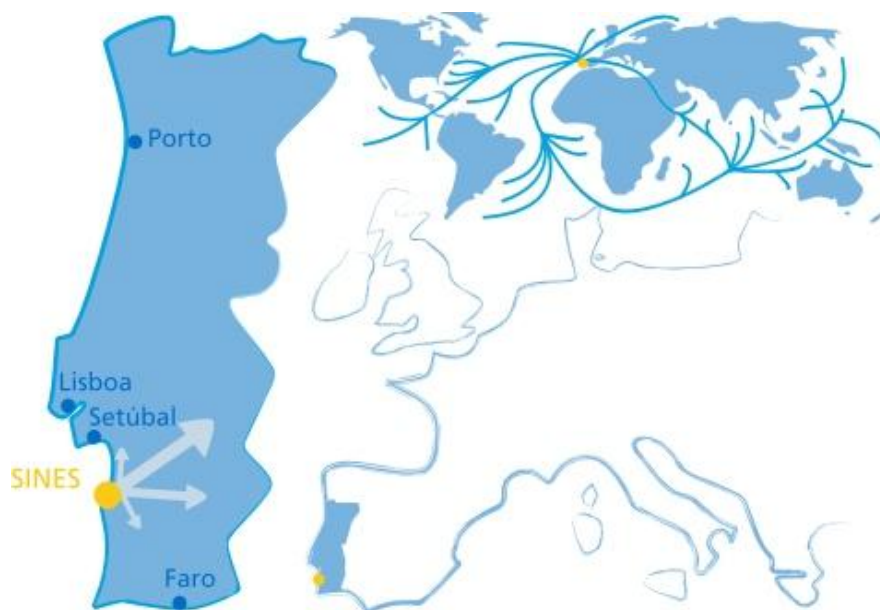


Ilustração 4 - Localização do Porto de Sines<sup>27</sup>

### 1.4.3 - Hinterland<sup>28</sup>

O Porto de Sines tem como hinterland directo toda a zona sul e centro de Portugal, ficando a 150 km de Lisboa, 125 km de Évora, 100 km de Beja e a 182 km de Faro. Como hinterland alargado, o Porto de Sines posiciona-se de forma muito competitiva na Extremadura Espanhola e sobre todo o corredor até Madrid.

### 1.4.4 - Missão<sup>29</sup>

Assegurar o exercício das competências e atribuições de planeamento, modernização, promoção e regulação do porto de Sines, visando a racionalização e optimização do aproveitamento dos seus recursos e a eficiência económica e operacional, no respeito pelos requisitos de segurança e ambientais, proporcionando satisfação aos clientes e valor acrescentado no mercado ibérico e europeu.

<sup>27</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>28</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>29</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

### **1.4.5 - Visão<sup>30</sup>**

Ser um porto sempre mais eficiente e competitivo que, tirando partido das suas infra-estruturas portuárias e das suas características físicas e geográficas, se consolida como um activo estratégico nacional com relevo no contexto portuário europeu e mundial.

### **1.4.6 - Ambiente qualidade e segurança<sup>31</sup>**

O Porto de Sines detém, desde 5 de Dezembro de 2005, a certificação da qualidade em conformidade com os requisitos da norma ISO 9001, conferida pela Lloyd's Register Quality Assurance Limited, no âmbito do processo de realização "movimentação de navios no porto" (que inclui pilotagem) e do processo de realização "gestão de contratos de concessão", conforme certificado de aprovação N.º PTG0230205.

A partir de 13 de Maio de 2008, a Lloyd's Register, iniciou o processo que levaram à certificação dos sistemas de gestão de ambiente, saúde e segurança da APS, segundo as normas internacionais ISO 14001 e OHSAS 18001, no âmbito de "movimentação de navios no porto, pilotagem e gestão de contratos de concessão, enquanto Autoridade Portuária, nas áreas da sua exclusiva responsabilidade", conforme certificado de aprovação N.º SGI6003016.

Assim, o Porto de Sines tira partido de uma política integrada da qualidade, ambiente e segurança e saúde no trabalho, de forma a assegurar a plena satisfação dos seus clientes e a afirmar uma posição de liderança e inovação no sector portuário.

### **1.4.7 - Política da qualidade, ambiente e segurança<sup>32</sup>**

A política da qualidade, ambiente e segurança da APS visa a satisfação das necessidades e expectativas dos clientes, colaboradores, accionistas, fornecedores e sociedade envolvente através da prestação de serviços de elevada qualidade, da inovação, do desenvolvimento sustentável da actividade, promovendo a segurança e saúde de todos os colaboradores envolvidos nas suas actividades e seguindo os princípios da melhoria contínua.

---

<sup>30</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>31</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>32</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

O “sistema de gestão integrado da qualidade, ambiente e segurança e saúde no trabalho”, segundo os referenciais ISO 9001:2000, ISO 14001: 2004 e OHSAS 18001: 1999, adopta as linhas de orientação do plano estratégico e visa assegurar a plena satisfação dos seus clientes e afirmar uma posição de liderança e inovação no sector portuário nacional.

A Política assenta nos seguintes princípios:

- Melhorar a qualidade e eficácia dos serviços prestados;
- Assegurar que os colaboradores próprios e subcontratados têm formação adequada, promovendo a sensibilização para a melhoria contínua dos serviços prestados, bem como para as questões ambientais e segurança e saúde no trabalho;
- Estabelecer relações, com os seus fornecedores, numa óptica de benefício mútuo, privilegiando os que melhor atendam aos requisitos estabelecidos;
- Melhorar os resultados económicos e cumprir o plano de actividades aprovado;
- Cumprir e fazer cumprir os requisitos legais, regulamentares e normativos aplicáveis aos serviços prestados, aspectos ambientais e à segurança e saúde;
- Prevenir, controlar e minimizar a poluição, designadamente os resíduos gerados pelas suas actividades, promovendo o recurso ao investimento em novas tecnologias e processos menos poluentes;
- Identificar e prevenir os riscos inerentes à sua actividade, promovendo a implementação de acções com vista ao controlo e à minimização desses riscos;
- Promover a identificação e minimização dos aspectos ambientais significativos e dos riscos existentes incentivando a implementação de acções correctivas e preventivas adequadas pelas entidades por si licenciadas e concessionadas;
- Assegurar que na concepção de novas instalações e procedimentos de trabalho sejam tidos em conta factores de saúde e segurança no trabalho e ambiente.

Enquadrado por estes princípios, a APS entende estar a contribuir de forma decisiva para a melhoria das condições do tráfego portuário e o seu incremento, a melhoria das condições do trabalho e desenvolvimento sustentável criando atractivos

que induzam à instalação de actividades económicas com impacto na sociedade envolvente<sup>33</sup>.

#### **1.4.8 - Terminais e portos interiores<sup>34</sup>**

O Porto de Sines tem cinco terminais:

##### **1.4.8.1 - Terminal de granéis líquidos<sup>35</sup>**

Inaugurado em 1978, é o maior terminal de granéis líquidos do país, concebido numa arquitectura de multi-cliente e multi-produto. Com seis postos de acostagem e fundos naturais até 28 metros ZH (zero hidrográfico), tem capacidade para receber navios de porte até 350.000 toneladas Dwt, e permite a movimentação simultânea de diferentes produtos (crude, refinados, gases liquefeitos e outros granéis líquidos).

Dispõe de uma esteira de oleodutos para a movimentação dos produtos entre o porto, a zona adjacente de tancagem e a ZILS – zona industrial e logística de Sines, onde estão instaladas as principais indústrias que utilizam o terminal.

A operação do terminal está a cargo da empresa CLT – Companhia Logística de Terminais Marítimos, pertencente ao grupo Galp Energia, em regime de concessão de serviço público de movimentação de cargas.

##### **1.4.8.2 - Terminal petroquímico<sup>36</sup>**

Desde 1981 o Porto de Sines dispõe de um terminal dedicado para produtos petroquímicos, o TPQ - terminal petroquímico, que permite a movimentação de mercadorias através de esteiras de tubagens, entre os navios e o complexo petroquímico localizado na ZILS. Este terminal é operado pela Repsol Polímeros em regime de concessão de uso privativo. O TPQ dispõe de dois postos de acostagem, com fundos de 12 metros ZH, que permitem a recepção de navios até 20.000 m<sup>3</sup> de capacidade de carga, movimentando produtos como propileno, etileno, butadieno, ETBE, etanol, MTBE, mescla aromática, metanol.

---

<sup>33</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>34</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>35</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>36</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

### **1.4.8.3 - Terminal multipurpose e RO-RO<sup>37</sup>**

Iniciou a sua exploração em 1992 em regime de concessão de serviço público à empresa Portsines, e está vocacionado para a movimentação de granéis sólidos, carga geral e ro-ro. Dispõe de 4 cais de acostagem, com um comprimento total de 643 metros no extradorso, e 266 metros no intradorso. Com fundos até 18 metros ZH, permite a recepção de navios até 190.000 toneladas Dwt.

### **1.4.8.4 - Terminal de gás natural liquefeito<sup>38</sup>**

O TGN - terminal de gás natural iniciou a sua actividade em 2003, é operado em regime de concessão de uso privativo pela empresa REN atlântico, movimentando já hoje mais de 50% do gás natural consumido em Portugal. Dotado de um posto de acostagem com fundos de 15 metros ZH, permite a recepção de navios metaneiros até 165.000 m3.

### **1.4.8.5 - Terminal de contentores<sup>39</sup>**

O terminal de contentores de Sines, denominado terminal XXI, iniciou operações em 2004, sendo operado em regime de concessão de serviço público pela empresa PSA Sines (PSA - Port Singapore Authority).

Com um plano de desenvolvimento faseado e sustentado, o terminal XXI oferece fundos naturais de 16 metros ZH, permitindo a acostagem dos grandes navios porta-contentores das rotas transcontinentais e dos navios das respectivas ligações por feeder (porta contentores com uma capacidade de 100 a 499 TEU's).

Actualmente, com um comprimento de cais de 730 metros e dotado de pórticos post-panamax e super post-panamax, que lhe permitem disponibilizar uma capacidade total de 800.000 TEU por ano.

### **1.4.8.6 - Porto de pesca<sup>40</sup>**

É formado por uma bacia interior, abrigada por um quebra-mar que oferece boas condições de protecção para acostagem e fundeadouro das embarcações de pesca.

<sup>37</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>38</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>39</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>40</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

O cais de aprestos tem 220 metros de comprimento e fundos de 2,50 (ZH) e o cais de descarga de pescado tem 140 metros de comprimento e fundos de 4,5 metros (ZH), tanto na bacia de manobra como na de acostagem. A rampa de varadouro, entre os dois cais, tem uma área de 2.150m<sup>2</sup>.

#### **1.4.8.7 - Porto de recreio<sup>41</sup>**

O Porto de recreio de Sines é constituído pelo molhe de abrigo, cais de alagem, rampa de varadouro, grua móvel, retenção marginal, terraplenos, passadiços e "fingers" flutuantes para acostagem de embarcações. A sua capacidade actual é de 230 lugares de amarração.

---

<sup>41</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012



## PARTE II. REGULAMENTAÇÃO

### 2.1 - Organizações que regulam o sector marítimo e respectivos regulamentos

#### 2.1.1 - A OIT, (Organização Internacional do Trabalho), [International Labour Organization, ILO]<sup>42</sup>

A OIT é uma agência multilateral ligada à Organização das Nações Unidas (ONU), especializada nas questões do trabalho. Tem representação paritária de governos dos 182 Estados-Membros, de organizações de empregadores e de trabalhadores.

Com sede em Genebra, Suíça desde a data da fundação, em 1919, a OIT tem uma rede de escritórios em todos os continentes.

O seu orçamento regular provém de contribuições dos seus Estados-Membros, que é suplementado por contribuições de países industrializados para programas e projectos especiais específicos.

A OIT foi criada pela conferência de paz após a Primeira Guerra Mundial. A sua Constituição converteu-se na parte XIII do tratado de Versalhes.

A ideia de uma legislação sobre o trabalho internacional surgiu como resultado das reflexões éticas e económicas sobre o custo humano da revolução industrial. As raízes da OIT estão no início do século XIX, quando os líderes industriais Robert Owen e Daniel le Grand apoiaram o desenvolvimento e harmonização de legislação sobre o trabalho e melhorias nas relações de trabalho.

A criação de uma organização internacional para as questões do trabalho baseou-se nos seguintes argumentos:

- Humanitários: condições injustas, difíceis e degradantes de muitos trabalhadores;
- Políticos: risco de conflitos sociais ameaçando a paz;

---

<sup>42</sup> Fonte: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>, 28-10-2012

- Económicos: países que não adoptassem melhores condições humanas de trabalho seriam um obstáculo a obtenção de melhores condições laborais, noutros países, e consecutivamente melhores resultados financeiros.

Em 1944, à luz dos efeitos da grande depressão e da Segunda Guerra Mundial, a OIT adoptou a declaração de Filadélfia como anexo da sua Constituição. A declaração antecipou e serviu de modelo para a Carta das Nações Unidas e para a Declaração Universal dos Direitos Humanos.

Em 1969, no seu 50º aniversário, a Organização foi agraciada com o Nobel da Paz. No seu discurso, o líder do Comité do Prémio Nobel afirmou que a OIT era "*uma das raras criações institucionais das quais a raça humana podia orgulhar-se*".

Em 1998, durante a 86ª conferência internacional do trabalho, foi adoptada a Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho. O documento é uma reafirmação universal da obrigação de respeitar, promover e tornar realidade os princípios reflectidos nas convenções fundamentais da OIT, ainda que não tenha sido ratificada por todos os Estados-Membros.

Desde 1999, a OIT trabalha pela manutenção de seus valores e objectivos em prol de uma agenda social que viabilize a continuidade do processo de globalização através de um equilíbrio entre objectivos de eficiência económica e de equidade social.

A OIT fundamenta-se no princípio de que a paz universal e permanente só pode basear-se na justiça social. Fonte de importantes conquistas sociais que caracterizam a sociedade industrial, a OIT é a estrutura internacional que torna possível abordar estas questões e procurar soluções que permitam a melhoria das condições de trabalho no mundo.<sup>43</sup>

### **2.1.1.1 - As convenções da OIT sobre assuntos marítimos, ratificadas por Portugal e em vigor<sup>44</sup>**

Face à importância que o sector marítimo tem em todo o mundo, a OIT preocupada com as condições de trabalho e segurança dos marítimos, elaborou documentos, convenções, que vinculam os Estados-Membros que as ratificam a aplicá-

<sup>43</sup> Fonte: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>, 28-10-2012

<sup>44</sup> Fonte: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>, 28-10-2012

las em seu território ou em navios de sua bandeira, na tentativa de que as condições de trabalho a bordo dos navios sejam decentes e seguras para as tripulações. Portugal ratificou algumas dessas convenções que abaixo se descrevem:

- ✚ C008 – Unemployment Indemnity (shipwreck) Convention, 1920, Convenção Sobre o Desemprego e Indeminização em caso de Perda do Trabalho causado por Naufrágio do Navio, ratificada em 18 de Maio de 1981;
- ✚ C022 - Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926, Convenção Relativa ao Contrato de Trabalho dos Marítimos, ratificada em 23 de Maio de 1983;
- ✚ C023 - Repatriation of Seamen Convention, 1926, Convenção Relativa ao Repatriamento dos Marítimos, ratificada em 23 de Maio de 1983;
- ✚ C068 - Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946, Convenção Sobre Alimentação e Serviço de Tripulações a Bordo, ratificada em 13 de Junho de 1952;
- ✚ C069 - Certification of Ships' Cooks Convention, 1946, Convenção Sobre a Certificação de Cozinheiros dos Navios, ratificada em 13 de Julho de 1952;
- ✚ C073 - Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946, Convenção que Determinou a Existência Obrigatória de Exames Médicos Para os Tripulantes, ratificada a 13 de Junho de 1952;
- ✚ C074 - Certification of Able Seamen Convention, 1946, Convenção que Determina a Obrigatoriedade da Existência de Certificação para os Marinheiros, ratificada em 13 de Junho de 1952;
- ✚ C092 - Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949, convenção Relativa ao Alojamento da Tripulação a Bordo, ratificada em 29 de Julho de 1952;
- ✚ C108 - Seafarers' Identity Documents Convention, 1958, Convenção Relativa aos Documentos de Identificação Nacional dos Marítimos, ratificada em 03 de Agosto de 1967;
- ✚ C145 - Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976, Convenção Relativa à Continuidade do Emprego dos Marítimos, ratificada em 23 de Maio de 1983;
- ✚ C146 - Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976, Convenção Relativa às Férias Anuais Pagas dos Marítimos, ratificada em 25 de Junho de 1984;

- ✚ C147 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, Convenção Relativa às Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes, ratificada em 02 de Maio de 1985<sup>45</sup>.

A conferência geral da OIT, convocada para Genebra pelo Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho, onde se reuniu a 7 de Fevereiro de 2006 na sua nonagésima quarta sessão, desejando elaborar um instrumento único e coerente que integre, tanto quanto possível, todas as normas actualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais sobre trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho, criou a MLC, Maritime Labour Convention (convenção sobre o trabalho marítimo)<sup>46</sup>.

A convenção da OIT sobre o trabalho marítimo (MLC), de 2006 prevê direitos abrangentes e protecção no trabalho para mais de 1,2 milhões de marítimos em todo o mundo.

A convenção visa atingir tanto o trabalho decente para os marítimos como em garantir os interesses económicos e a concorrência leal dos armadores.

O padrão do novo trabalho consolida e actualiza mais de 68 normas internacionais de trabalho relacionadas com o sector marítimo adoptadas ao longo dos últimos 80 anos.

A convenção estabelece direitos aos marítimos de condições dignas de trabalho numa ampla gama de assuntos, e pretende ser globalmente aplicável, facilmente compreensível, facilmente actualizável e uniformemente aplicada.

Foi projectada para se tornar um instrumento global conhecido como o "quarto pilar" do regime regulatório internacional para o transporte marítimo de qualidade, complementando as principais convenções da Organização Marítima Internacional (IMO).

A decisão para a OIT avançar e criar este novo e importante trabalho sobre o sector marítimo, foi o resultado de uma resolução conjunta em 2001, tomada pelas organizações representantes dos marítimos internacionais e os representantes dos armadores, com o apoio de diversos governos.

---

<sup>45</sup> Fonte: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>, 28-10-2012

<sup>46</sup> Fonte: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>, 28-10-2012

Foi apontado pelas diversas organizações do sector, que sendo a indústria naval a primeira indústria do mundo verdadeiramente global, exige uma resposta internacional regulamentar de um tipo apropriado - padrões globais aplicáveis a toda a indústria marítima<sup>47</sup>.

Embora este seja considerado um documento importante; Portugal ainda não o ratificou, mantendo por isso em vigor as convenções que foram revistas e compiladas neste documento<sup>48</sup>.

### **2.1.2 - A OMI, (Organização Marítima Internacional), [International Maritime Organization, IMO]<sup>49</sup>**

A OMI, foi conhecida como a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO) até 1982, foi criada em Genebra em 1948, e entrou em vigor dez anos depois em 1958, tendo reunido pela primeira vez em 1959.

Com sede em Londres, Reino Unido, a OMI é uma agência especializada das Nações Unidas, constituída por 170 Estados-Membros e três membros associados. O principal objectivo do OMI é desenvolver e manter um quadro regulamentar global para o transporte marítimo internacional, a sua missão hoje inclui: a segurança, as preocupações ambientais, assuntos legais, cooperação técnica de segurança marítima e a eficiência do transporte.

O corpo directivo da OMI é a Assembleia que se reúne de dois em dois anos. Entre as sessões da Assembleia, um Conselho, composto por 40 Estados-Membros, eleito pela Assembleia, actua como o órgão. O trabalho técnico desta organização é levada a cabo por uma série de comités, ao todo 5, e que são suportadas por subcomités técnicos. O Secretariado é constituído por cerca de 300 funcionários internacionais liderado por um Secretário-Geral.

---

<sup>47</sup> Fonte: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>, 28-10-2012

<sup>48</sup> Fonte: DGERT, Direcção Geral do Emprego e das Relações do Trabalho  
Esta convenção está em processo de ratificação pelo Estado Português com vista à submissão para ratificação da Convenção Sobre o Trabalho Marítimo (2006), encontrando-se em curso o processo de adequação da legislação Nacional à Convenção do Trabalho Marítimo, o que garantirá, igualmente, a transposição da Directiva 2009/13/CE do Conselho de 16 de Fevereiro, que aplica o acordo celebrado pela associação dos armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela federação Europeia dos trabalhadores dos transportes (ETF) relativa à Convenção sobre Trabalho Marítimo (2006), e que altera a Directiva 1999/63/CE

<sup>49</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

IMCO foi formada com o objectivo de regulamentar num quadro internacional a segurança da navegação marítima, que com a criação das Nações Unidas abriu essa oportunidade.

As convenções internacionais tinham sido iniciadas aos poucos, nomeadamente a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), adoptada pela primeira vez em 1914 na sequência do acidente com navio de passageiros Titanic. A primeira tarefa IMCO foi a de actualizar essa convenção.

A convenção daí resultante, em 1960, foi posteriormente reformulada e actualizada, em 1974, com o objectivo de se adaptar às mudanças nos requisitos da segurança e tecnologia.

Quando a IMCO iniciou a sua actividade, em 1958, algumas regulamentações e trabalhos anteriormente elaborados foram colocados sob a sua égide, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (OILPOL) 1954, foi uma delas e que tinha grande importância sendo uma das mais notáveis.

Ao longo de sua existência a IMCO, renomeada de IMO em 1982, continuou a produzir novos instrumentos de trabalho bem como actualizando os já existentes, através de uma ampla gama de questões marítimas que abrangem não apenas a segurança da vida humana e a poluição marítima, mas também abrangendo a segurança da navegação, busca e salvamento, remoção de destroços, a arqueação dos navios, responsabilidade e indemnização, desmantelamento de navios, formação e certificação dos marítimos e a pirataria<sup>50</sup>.

Em 1983, a OMI estabeleceu a Universidade Marítima Mundial, em Malmö, na Suécia.

A OMI é a fonte de cerca de 60 instrumentos legais que orientam o desenvolvimento regulamentar nos Estados-Membros com o objectivo de melhorar a segurança no mar, facilitar o comércio entre os diversos estados e proteger o meio ambiente marítimo. O instrumento mais conhecido é a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 74).

---

<sup>50</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

Promulga regularmente regulamentos, que são amplamente aplicadas por autoridades nacionais e locais dos países membros, como o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG).

Também promulgou uma Port State Control (PSC), permitindo que as autoridades marítimas nacionais, dos diversos Estados-Membros, possam inspeccionar navios com bandeira de outros países que aportem nos seus portos.

Recentemente incluiu várias alterações à Convenção SOLAS 74, que elevou os padrões de segurança na protecção contra incêndios em navios de passageiros, bem como a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW), que estabelece requisitos básicos de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos e a Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marítima (MARPOL 73/78), que resultou na exigência de cascos duplos em todos os petroleiros, alterações de 1992.

Em Dezembro de 2002, foram efectuadas novas alterações à Convenção SOLAS de 1974. Estas alterações deram origem ao código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), que entrou em vigor em 1 de Julho de 2004. O conceito do código é o de proporcionar defesa contra o contrabando, o terrorismo, a pirataria, clandestinos, etc.

Este Regulamento é aplicável a navios que efectuem viagens internacionais e às instalações portuárias que os servem e, no que se refere ao tráfego marítimo nacional, aos navios de passageiros classe A (que navegam a mais de 20 milhas da linha da costa), às companhias que os exploram e às respectivas instalações portuárias<sup>51</sup>.

### **2.1.2.1 - As convenções OMI ratificadas por Portugal e em vigor<sup>52</sup>**

Sendo a organização internacional que tem a preocupação e a incumbência de regulamentar e harmonizar o sector marítimo internacional, produz vários instrumentos de trabalho que posteriormente são adoptados pelos Estados-Membros, com o objectivo de harmonizar os procedimentos e tornar a navegação mais segura. Portugal sendo um membro desde 1976 fica vinculado a essas normas, designadas de convenções, devendo introduzi-las no contexto nacional através da publicação de um diploma legal ou aplicá-

---

<sup>51</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

<sup>52</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

las directamente assim que forem publicadas, isto segundo o artº8, nº 2 e 3 da Constituição da Republica Portuguesa.

Pelo Decreto do Governo nº 79/83, de 14 de Outubro e pelo Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de Maio, Portugal aprovou para ratificação a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), pelo Decreto do Governo n.º 78/83, de 14 de Outubro, e Decreto n.º 51/99, de 18 de Setembro, aprovou para adesão os protocolos de 1978 e de 1988 à referida convenção<sup>53</sup>.

### **2.1.2.2 - Convenções mais importantes<sup>54</sup>**

#### **2.1.2.2.1 - International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974**

Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, adoptada a 01 de Novembro de 1974; entrou em vigor a 25 de Maio de 1980.

A Convenção SOLAS nas suas formas sucessivas é geralmente considerada como o mais importante de todos os tratados internacionais relativos à segurança dos navios mercantes. A primeira versão foi aprovada em 1914, em resposta ao acidente do Titanic, a segunda em 1929, a terceira em 1948 e a quarta em 1960. A versão 1974 inclui o procedimento de aceitação tácita - que prevê que uma emenda entre em vigor numa data previamente estabelecida, salvo se, antes dessa data, forem recebidas objecções quanto à alteração a partir de um número acordado pelas partes.

Como resultado, a Convenção de 1974 foi actualizada e alterada em várias ocasiões. A convenção em vigor hoje é muitas vezes referida como SOLAS de 1974, conforme data da alteração.

O objectivo principal da Convenção SOLAS é de especificar e harmonizar normas mínimas para o dimensionamento e construção de navios, equipamento e operação de navios compatíveis com a sua segurança. Os Estados de bandeira são responsáveis por garantir que os navios sob a sua bandeira deem cumprimento a estas exigências. As disposições de controlo também permitem que os governos aderentes possam inspeccionar navios de outros estados, se existirem sérios motivos para acreditar que o navio e o seu equipamento não cumprem os requisitos da convenção.

A actual Convenção SOLAS inclui os artigos que definem as obrigações gerais, procedimento de emenda, seguidos por um anexo dividido em 12 capítulos.

<sup>53</sup> Fonte: [www.dre.pt](http://www.dre.pt), 30-10-2012.

<sup>54</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

#### **2.1.2.2.2 - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)<sup>55</sup>**

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, adoptada em 1973 (Convenção), 1978 (protocolo de 1978), 1997 (protocolo - anexo VI); entrada em vigor: 02 de Outubro de 1983 (anexos I e II).

A Convenção MARPOL é a principal convenção internacional que abrange a prevenção da poluição do ambiente marinho provocada pelos navios, seja por causas operacionais ou acidentais.

A Convenção MARPOL foi adoptada em 02 de Novembro de 1973 no âmbito da IMO. O protocolo de 1978 foi adoptado em resposta a uma série de acidentes com petroleiros em 1976 e 1977. Como a Convenção MARPOL 1973 ainda não tinha entrado em vigor, o protocolo MARPOL 1978 absorveu a convenção-mãe. O instrumento combinado, entrou em vigor em 02 de Outubro de 1983. Em 1997, foi adoptado um protocolo para alteração da convenção e foi acrescentado um novo anexo, o VI, que entrou em vigor a 19 de Maio de 2005. A convenção MARPOL passou por diversas alterações ao longo dos anos.

A convenção inclui disposições destinadas a prevenir e minimizar a poluição proveniente de navios, tanto de poluição acidental como a partir de operações de rotina, actualmente, inclui seis anexos técnicos. Áreas especiais, com controlos mais rígidos sobre descargas operacionais são incluídas na maioria dos anexos.

O anexo I da convenção MARPOL (entrou em vigor a 02 de Outubro de 1983) e abrange a prevenção da poluição por hidrocarbonetos resultantes de operações a bordo dos navios bem como de descargas acidentais, as alterações de 1992 ao anexo I tornou obrigatório o casco duplo nos navios petroleiros novos e iniciou uma fase de programação dos petroleiros já existentes com vista à sua alteração para casco duplo, que foi posteriormente revisto em 2001 e 2003.

#### **2.1.2.2.3 - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)<sup>56</sup>**

Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW). Adoptada em 7 de Julho de 1978; entrada em vigor: 28 de Abril de 1984; grandes revisões em 1995 e 2010.

---

<sup>55</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

<sup>56</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

A Convenção STCW de 1978 foi a primeira a estabelecer os requisitos básicos de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos a nível internacional. Anteriormente, os padrões de formação, certificação e serviço de quartos de oficiais tinham sido estabelecidos pelos Estados a título individual, geralmente sem referência às práticas de outros países, o que resultou numa grande variação das normas e regulamentos de países para países.

A convenção estabelece normas mínimas relativas à formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos que os países são obrigados a atender.

As alterações de 1995 foram as mais importantes, antes delas a convenção deixava uma grande margem às administrações para definirem os requisitos específicos, sendo que as alterações mais importantes foram:

- ✚ Aumentar a importância do “Port State Control”;
- ✚ Comunicar informações à IMO que lhe permita efectuar uma aplicação efectiva das normas;
- ✚ Sistemas de controlo e normas de qualidade nos processos de formação, certificação, avaliação e certificação;
- ✚ Atribuir responsabilidade a diferentes entidades, incluindo as que emitem licenças e aos estados que empregam marítimos de outras nacionalidades, de modo a garantir que estes possuem um padrão adequado de competência;
- ✚ Exigir períodos de descanso para o pessoal de bordo.

As alterações propostas e aprovadas na Convenção de Manila, à Convenção STCW, foram adoptadas em 25 de Junho de 2010, marcando uma importante revisão da Convenção STCW e do seu código. As alterações de 2010 entraram em vigor a 1 de Janeiro de 2012, sob o procedimento de aceitação tácita, e visam tornar a convenção e o código actualizados com a evolução, desde que foram inicialmente adoptados, que lhes permitam abordar questões que são esperados que surjam no futuro próximo.

Entre as alterações aprovadas, há uma série de mudanças importantes em cada capítulo da convenção e do código, incluindo:

- ✚ Medidas de melhoria para prevenir práticas fraudulentas associadas com certificados de competência e reforçar o processo de avaliação (acompanhamento do cumprimento pelas partes da convenção);
- ✚ Revisão das horas de trabalho e descanso e novas exigências para a prevenção de drogas e álcool, bem como as normas actualizadas relativas às normas de aptidão física para os marítimos;

- ✚ Novos requisitos de certificação para os marítimos;
- ✚ Novos requisitos relativos à formação em tecnologias modernas, tais como cartas electrónicas e sistemas de informação (ECDIS);
- ✚ Novos requisitos para a formação e consciencialização sobre o meio ambiente marinho e formação em liderança e trabalho de equipa;
- ✚ Novos requisitos de formação e certificação para os oficiais electrotécnicos;
- ✚ Actualização dos requisitos de competência para o pessoal em serviço a bordo de todo o tipo de navios, incluindo novos requisitos para o pessoal que serve em navios-tanque de gás liquefeito;
- ✚ Novos requisitos de treino de segurança, bem como disposições para garantir que os marítimos estão devidamente treinados para lidar com ataques de piratas;
- ✚ Introdução de novas metodologia de treino moderno, incluindo o ensino à distância baseado na Web;
- ✚ Nova orientação da formação para o pessoal a bordo dos navios que operam nas águas polares;
- ✚ Nova orientação da formação e sistemas de treino para o pessoal de operação dos sistemas de posicionamento dinâmico.

### **2.1.2.3 - Outras convenções relativas à segurança marítima**

- ❖ Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG), 1972;
- ❖ Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL), 1965;
- ❖ Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (LL), 1966;
- ❖ Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR), 1979;
- ❖ Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA), de 1988, e Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas localizadas na Plataforma Continental (2005 e os protocolos);
- ❖ Convenção Internacional para a Segurança dos Contentores (CSC), 1972;
- ❖ Convenção sobre a Organização Internacional de Satélites Marítimos (IMSO C), 1976;
- ❖ Convenção Internacional de Torremolinos para a Segurança dos Navios de Pesca (SFV), 1977;

- ❖ Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para o Pessoal dos Navios de Pesca (STCW-F), 1995;
- ❖ Acordo Especial sobre o Transporte de Passageiros em Navios, (STP), 1971, e o Protocolo sobre os Requisitos de Espaço para os Navios de Transporte Especiais de Passageiros, de 1973.

#### **2.1.2.4 - Outras convenções relativas à prevenção da poluição marinha<sup>57</sup>**

- ❖ Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por hidrocarbonetos (intervenção), 1969;
- ❖ Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Imersão de Resíduos e Outras Matérias (LC), 1972 (e o protocolo de Londres de 1996);
- ❖ Convenção Internacional sobre Poluição por hidrocarbonetos, Preparação, Resposta e Cooperação (OPRC), 1990;
- ❖ Protocolo sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação para Incidentes de Poluição por Substâncias Perigosas e Nocivas, 2000 (OPRC-HNS protocolo);
- ❖ Convenção Internacional sobre o Controle de Sistemas Anti-incrustantes em navios (AFS), 2001;
- ❖ Convenção Internacional para a Gestão e Controlo da Água de Lastro e Sedimentos, de 2004;
- ❖ Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecologicamente Correcta dos Navios.

#### **2.1.2.5 - Convenções que cobrem responsabilidade e indemnização**

- ❖ Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Causados Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (CLC), 1969;
- ❖ Protocolo de 1992 à Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos causados pela Poluição por Hidrocarbonetos (FUND 1992);
- ❖ Convenção Relativa à Responsabilidade Civil no Domínio do Transporte Marítimo de Material Nuclear (Nuclear), 1971;
- ❖ Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar (PAL), 1974;

---

<sup>57</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

- ❖ Convenção Sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos (LLMC), 1976;
- ❖ Convenção Internacional Sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Ligados ao Transporte de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas por Mar (HNS), 1996 (e seu protocolo de 2010);
- ❖ Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 2001;
- ❖ Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, de 2007.

#### **2.1.2.6 - Outros assuntos<sup>58</sup>**

- ❖ Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (tonelagem), 1969;
- ❖ Convenção Internacional sobre Salvamento (Salvamento), 1989,

#### **2.1.3 - EMSA, (Agência Europeia de Segurança Marítima), [European Maritime Safety Agency]<sup>59</sup>**

Desde 1975, a União Europeia (EU) criou um número de agências descentralizadas para realizar tarefas técnicas em nome da Comissão Europeia e dos Estados-Membros. Durante a década de 1990 e início de 2000, foi sugerida a ideia da criação de um número de agências especializadas na área dos transportes. Estas agências executam tarefas em áreas onde se sentia a necessidade de uma cooperação comum na coordenação de projectos que viria a trazer valor acrescentado a esses sectores nos Estados-Membros. Hoje, existem agências da UE nos domínios dos transportes, da aviação (EASA), ferroviários (EEI) e do transporte marítimo (EMSA).

O conceito de uma Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), como uma agência reguladora surgiu na década de 1990, juntamente com uma série de outras grandes iniciativas europeias no domínio da segurança marítima. A EMSA foi criada pelo Regulamento (CE) 1406/2002 como uma importante fonte de apoio à Comissão e aos Estados-Membros no domínio da segurança marítima e prevenção da poluição provocada por navios, alterações posteriores têm refinado e ampliado as suas competências.

<sup>58</sup> Fonte: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>; 30-10-2012

<sup>59</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

Um grande impulso político para a criação da EMSA, em 2003, foram os acidentes do Erika (1999) e do Prestige (2002), acidentes esses causadores de grandes poluições por hidrocarbonetos. Estes acidentes resultaram em danos ambientais e económicos enormes para as costas da França e Espanha, respectivamente. E serviram também como um lembrete, aos responsáveis pelas decisões da União Europeia, de que a Europa precisava de investir numa melhor preparação com vista a combater possíveis poluições em larga escala, ou seja, acima e além dos recursos disponíveis a nível individual dos Estados-Membros.

Hoje, mais de um terço do orçamento da EMSA é gasto em preparação para a resposta em caso de derrames de hidrocarbonetos, e incluiu a criação de uma rede de navios e equipamentos de combate à poluição, em stand by, que estão disponíveis para ajudar os Estados-Membros em caso de ocorrerem poluições. Após o investimento efectuado pela EMSA, e além de investimentos feitos ao nível dos Estados-Membros, hoje, se um grande derrame de petróleo viesse a ocorrer, a UE estaria melhor preparada.

O recente acidente da plataforma de perfuração Horizon Deepwater, no Golfo do México (2010) foi demonstrativo de que no caso de grandes poluições o investimento na prevenção inicial origina uma resposta mais rápida e eficaz por parte das autoridades competentes, o facto de se ter equipamento e pessoas disponíveis e preparadas permite o combate inicial no mar, evitando a catástrofe da poluição chegar ao litoral.

Os objectivos da agência são abordados através de uma matriz de tarefas, principalmente preventivas, mas também reactivas, numa série de áreas-chave. Em primeiro lugar, a agência foi encarregue de prestar assessoria à Comissão no acompanhamento da implementação da legislação da UE relativa a<sup>60</sup>:

- 1) Construção e manutenção dos navios;
- 2) Inspeção de navios e recepção dos resíduos dos navios nos portos da EU;
- 3) Certificação de equipamentos marítimos, de segurança do navio, formação dos marítimos nos países fora da UE e controlo portuário dos Estados-Membros.

Em segundo lugar, a agência opera, mantém e desenvolve capacidades de informações marítimas a nível da UE. Exemplos significativos são o sistema de rastreamento de navios SafeSeaNet, que permite o acompanhamento a nível da UE de

---

<sup>60</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

navios e respectivas cargas; e a Cooperativa Centro de Dados, que assegura a identificação e acompanhamento de navios de bandeiras comunitárias em todo o mundo.

Em paralelo, uma preparação para uma adequada resposta em caso de poluição marinha, através da existência de uma rede europeia de navios de combate à poluição em stand by, bem como um satélite europeu de monitorização que permite a detecção de derrames de hidrocarbonetos (CleanSeaNet), ambos com o objectivo de contribuir com um sistema eficaz para proteger as costas da UE e as suas águas de poluição causada por navios.

Finalmente, a agência fornece pareceres técnicos e científicos para a Comissão no domínio da segurança marítima e prevenção da poluição por navios, no processo contínuo de avaliação da eficácia das medidas em vigor, na actualização e desenvolvimento de nova legislação. Também oferece suporte e facilita a cooperação entre os Estados-Membros e dissemina as melhores práticas. Como um organismo da UE, a agência fica no coração da rede de segurança marítima da UE e colabora com muitas partes interessadas da indústria e órgãos públicos, em estreita cooperação com a Comissão e os Estados-Membros.

### **2.1.3.1 - Legislação CE de segurança para navios<sup>61</sup>**

#### **2.1.3.1.1 - Navios Ro-ro de passageiros**

- ❖ Regulamento (CE) N ° 3051/95, de 8 de Dezembro de 1995, relativa à gestão da segurança dos ferries roll-on/roll-off de passageiros (ferries ro-ro) - (JO L 320 de 30.12.1995, p.14);  
Alterado pelo Regulamento (CE) N ° 179/98 de 23 de Janeiro de 1998 (JO L 19 de 24.1.1998, p.35).

#### **2.1.3.1.2 - Navios de passageiros**

- ❖ Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998 sobre as regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 144 de 15.5.1998, p.1), alterada pela Directiva 2002/25/CE da Comissão de 5 de Março de 2002 (JO L 98 de 15.4.2002, p 21.);
- ❖ Directiva 2003/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003 que altera a Directiva 98/18/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros - JO L 123 de 2003/05/17, p.0018-0021;

---

<sup>61</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

- ❖ Directiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de Junho de 1998 sobre o registo das pessoas que viajam em navios de passageiros (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35);
- ❖ Directiva do Conselho 99/35/EC de 29 de Abril de 1999, um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de ferry ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p.1);
- ❖ Directiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003, sobre prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (JO L 123 de 17.5.2003, p.22);  
Reformulada pela Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Maio de 2009, sobre regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1);  
Alterada pela Directiva 2010/36/EU de 1 de Junho de 2010 que altera a Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

#### **2.1.3.1.3 - Navios de pesca<sup>62</sup>**

- ❖ Directiva 93/103/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993 relativa a prescrições mínimas de segurança e de saúde para trabalho a bordo dos navios (décima terceira directiva especial na acepção do artigo 16 (1) da Directiva 89/391/CEE) JO L 307 de 13 de Dezembro de 1993, p. 0001-0017;
- ❖ Directiva 97/70/CE do Conselho de 11 de Dezembro de 1997 que cria um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca com mais de 24 metros (JO L 34 de 9.2.1998, p.1);  
Alterada pelas Directivas 1999/19/CE da Comissão, de 18 de Março de 1999 (JO L 83 de 27.3.1999, p.48) e Directiva 2002/35/CE da Comissão, de 25 de Abril de 2002 (JO L 112 de 27.4.2002, p 21).

#### **2.1.3.1.4 - Navios graneleiros<sup>63</sup>**

- ❖ Directiva 2001/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de Dezembro de 2001 que estabelece normas e procedimentos harmonizados para a segurança da carga e descarga de navios graneleiros (JO L 13 de 16.1.2002, p.9);  
Alterada pela Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002.

<sup>62</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

<sup>63</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

### 2.1.3.1.5 - Navios petroleiros<sup>64</sup>

- ❖ Regulamento (CE) N ° 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada de casco duplo ou de requisitos de construção equivalentes para os petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) N ° 2978 / 94 (JO L 64 de 7.3.2002, p.1);  
Alterado pelo Regulamento (CE) n ° 1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003 que altera o Regulamento (CE) n ° 417/2002 relativo à introdução acelerada dos requisitos para casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

### 2.1.3.1.6 - Outras directivas referentes à segurança<sup>65</sup>

- ❖ Directiva 2009/45/CE, Regras e normas de segurança para os navios de passageiros;
- ❖ Directiva 2003/25/CE, Prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros;
- ❖ Directiva 2001/96/CE, Estabelece normas e procedimentos harmonizados para a segurança da carga e descarga de navios graneleiros;
- ❖ Directiva 1999/35/CE, Cria um sistema de vistorias obrigatórias com vista a operação segura de embarcações de passageiros, ferry ro-ro e serviços de alta velocidade;
- ❖ Directiva 1998/34/CE, Estabelece um procedimento para a prestação de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas;
- ❖ Directiva 96/98/CE, Relativa aos equipamentos marítimos.

### 2.1.3.2 - Ambiente<sup>66</sup>

#### 2.1.3.2.1 - A poluição do ar – SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub>

- ❖ Recomendação da Comissão 21 de Dezembro de 2009, Sobre a implementação segura do uso de combustível com baixo teor de enxofre pelos navios atracados em portos comunitários;
- ❖ Directiva 2005/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 07 de Setembro de 2005, alterada pela Directiva 2009/123/CE de 21 de Outubro de

<sup>64</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

<sup>65</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

<sup>66</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

2009, sobre a poluição por navios e a introdução de sanções, incluindo sanções penais, pelo crime de poluição;

- ❖ Directiva 2005/33/C, Altera a Directiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais.

#### 2.1.3.2.2 - Sistemas anti-incrustantes

- ❖ Regulamento 2009/782/EC, Sobre a proibição dos compostos orgânicos de estanho nos navios.

#### 2.1.3.2.3 - Gases de efeito estufa

- ❖ Directiva 2003/87/CE, alterada pela Directiva 2009/29/CE, a fim de ampliar e melhorar o sistema de concessão de licenças comunitárias para a emissão de gases com efeito de estufa na marinha de comércio.

#### 2.1.3.3 - Instalações portuárias<sup>67</sup>

- ❖ Directiva 2000/59/CE. No ano de 2000, a Comunidade Europeia adoptou a presente Directiva relativa aos meios portuários de recepção de resíduos, com o objectivo de reduzir substancialmente as descargas de resíduos, gerados a bordo dos navios, para o mar. Esta directiva, visa reduzir, especialmente, as descargas ilegais de navios que utilizem os portos da UE, através da melhoria da disponibilidade e utilização de meios portuários de recepção, aumentando assim a protecção do ambiente marinho.

### 2.1.4 - Legislação e regulamentação CE relativa à segurança de navios petrolíferos e terminais

#### 2.1.4.1 - EMSA, (Agência Europeia de Segurança Marítima) <sup>68</sup>

Directivas e regulamentos Europeus sobre segurança marítima, navios petrolíferos, portos, terminais e poluição marinha.

- **Regulamento (CE) 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002**

Que institui a Agência Europeia de Segurança Marítima, (EMSA), que visa garantir um nível elevado uniforme e eficaz de segurança marítima, de protecção do transporte marítimo e de prevenção e combate à poluição por navios na comunidade. A

<sup>67</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

<sup>68</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02-11-2012

agência proporcionará aos Estados-Membros e à Comissão o apoio técnico e científico necessário, bem como um elevado nível de especialização, a fim de os assistir na correcta aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima.

➤ **Regulamento (CE) nº 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002**

Que estabelece um comité para a segurança marítima e a prevenção de poluição por navios (COOS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção de poluição por navios. O objectivo deste regulamento consiste em melhorar a aplicação da legislação marítima, de prevenção de poluição por navios e da protecção das condições de vida e de trabalho a bordo dos navios.

➤ **Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Julho de 2002**

Relativa à introdução de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho. Esta directiva tem por objectivo a instituição, na comunidade, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, com vista a manter a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção de poluição causada pelos navios. Foi transposta pelo Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Julho.

➤ **Directiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009**

Relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas

A presente Directiva estabelece uma série de medidas a respeitar pelos Estados-Membros nas suas relações com as organizações encarregues da inspecção, vistoria e certificação dos navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objectivo da livre prestação de serviços. Incluem-se neste âmbito o desenvolvimento e a aplicação de requisitos de segurança para o casco, para as máquinas e para as instalações eléctricas e de controlo dos navios abrangidos pelas convenções internacionais.

➤ **Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Novembro de 2000**

Alterada pela Directiva 2007/71/CE da Comissão de 13 de Dezembro de 2007 (Que altera o anexo II da Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga)

A comunidade está seriamente preocupada com a poluição dos mares e costas dos Estados-Membros causada por descargas de resíduos oriundos dos navios, em especial, com a aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, alterada pelo protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que define o tipo e quantidade de resíduos que os navios podem descarregar para o meio marinho, e requer que os Estados-Membros assegurem a disponibilidade de meios de recepção adequados nos portos. Todos os Estados-Membros ratificaram a MARPOL 73/78.

A Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto), estabelece que os navios que representem um risco irrazoável de danos para o meio marinho não devem ser autorizados a sair para o mar.

Para reforçar a prevenção da poluição e evitar distorções da concorrência, as prescrições ambientais deverão aplicar-se a todos os navios, qualquer que seja o seu pavilhão e que devem ser disponibilizados meios de recepção adequados em todos os portos da comunidade

Os meios portuários de recepção adequados deverão satisfazer as necessidades dos utilizadores, do maior navio mercante à mais pequena embarcação de recreio, e do ambiente, sem causar atrasos indevidos aos navios que os utilizam. A obrigação de garantir a disponibilidade de meios portuários de recepção adequados deixa aos Estados-Membros uma grande margem de liberdade para organizar a recepção dos resíduos da forma mais conveniente, permitindo-lhes, designadamente, prever instalações de recepção fixas ou designar prestadores de serviços que tragam até aos portos unidades móveis para a recepção destes. Esta obrigação implica igualmente a

obrigação de prever todos os serviços e/ou medidas de acompanhamento necessárias para o uso correcto e adequado desses meios

As descargas no mar de resíduos gerados em navios podem ser reduzidas exigindo que todos os navios entreguem os resíduos em meios portuários de recepção antes de deixarem o porto. A fim de conciliar o interesse do funcionamento normal dos transportes marítimos com a protecção do ambiente, deverão ser possíveis excepções a esta imposição tomando-se em conta a adequação da capacidade máxima de armazenamento a bordo, a possibilidade de entrega nouro porto sem riscos de descarga no mar e as condições de entrega específicas adoptadas em conformidade com o direito internacional

**Artigo 1º - Objectivo** - *O objectivo da presente directiva é reduzir as descargas no mar, especialmente as descargas ilegais, de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, provenientes de navios que utilizem os portos da Comunidade, mediante o melhoramento da disponibilidade e da utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, aumentando, assim, a protecção do meio marinho.*

**Artigo 3º - Âmbito** - *A presente directiva aplica-se a:*

- a) *Todos os navios, incluindo os navios de pesca e as embarcações de recreio, qualquer que seja o seu pavilhão, que escalem ou operem num porto de um Estado-Membro, com excepção dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados por um Estado e utilizados, no momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial; e:*
- b) *Todos os portos dos Estados-Membros habitualmente demandados pelos navios que se enquadram no âmbito da alínea a).*

*Os Estados-Membros tomarão medidas que garantam que os navios excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva em virtude da alínea a) entreguem os resíduos gerados a bordo e os resíduos da carga de maneira conforme ao disposto na presente directiva, desde que tal seja razoável e exequível.*

**Artigo 4º - Meios portuários de recepção**

1. *Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de meios portuários de recepção adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem lhes causar atrasos indevidos.*

➤ **Directiva 2005/35/CE do parlamento Europeu e do Conselho de 7 de Setembro de 2005**

Relativa á poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções.

O objectivo da presente Directiva consiste em incorporar no direito comunitário as normas internacionais relativas à poluição provocada por navios e assegurar que as pessoas responsáveis por descargas ilegais são sujeitas a sanções adequadas.

➤ **Decisão-quadro 2005/667/JAI do Conselho Europeu de 12 de Julho de 2005**

Destinada a reforçar o quadro penal para a repressão da poluição por navios.

➤ **Regulamento CE nº 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 31 de Março de 2004**

Relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias.

O presente regulamento consiste em estabelecer e aplicar medidas comunitárias destinadas a reforçar a protecção dos navios utilizados no tráfego internacional e no tráfego nacional e das instalações portuárias conexas face às ameaças de acções ilícitas internacionais.

Código ISPS, Código Internacional de Segurança dos Navios e Das Instalações Portuárias, da IMO, na sua versão actualizada.

➤ **Directiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Outubro de 2005**

Relativa ao reforço da segurança dos portos.

Tem por objectivo principal o estabelecimento de medidas comunitárias destinadas a reforçar a segurança nos portos face a ameaças de incidentes de segurança. É igualmente objectivo assegurar uma maior eficácia das medidas de segurança instituídas nos termos do Regulamento CE nº725/2004, reforçando a segurança nos portos.

As medidas consistem:

1. Regras básicas comuns no que se refere às medidas de segurança portuária;
2. Um dispositivo de aplicação das referidas regras;
3. Mecanismos adequados de controlo da conformidade;
4. Estabelece medidas de segurança que será necessário observar nos portos.

➤ **Directiva 96/98/EC do Conselho Europeu de 20 de Dezembro de 1996 sobre equipamento marítimo**

➤ **Directiva 2011/75/EU da Comissão de 2 de Setembro de 2011. Que altera a directiva 96/98/CE do Conselho Europeu relativo aos equipamentos marítimos**

#### **2.1.4.1.1 - Directivas e Regulamentos referentes, especificamente, à segurança de petroleiros<sup>69</sup>**

➤ **Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002**

Relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n° 2978/94 do Conselho.

Resumo no anexo I

➤ **Regulamento n° 1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003**

Que altera o Regulamento (CE) n° 417/2002 relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

Este Regulamento vem propor a diminuição do tempo proposto no anterior regulamento para a retirada dos petroleiros de casco simples.

Resumo no anexo II

➤ **Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009**

Relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto

A presente Directiva tem por objectivo contribuir para a redução drástica da presença nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros de navios que não obedecem às normas:

- ✓ Reforçando o cumprimento por todos os navios, independentemente dos pavilhões que arvoem, da regulamentação internacional e comunitária pertinente no

---

<sup>69</sup> Fonte: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>, 02- 11-2012

domínio da segurança marítima, da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo.

- ✓ Restabelecendo critérios comuns para uma inspecção dos navios pelo estado do porto e harmonizando os procedimentos de inspecção e imobilização de navios, tendo devidamente em conta os compromissos assumidos pelas autoridades marítimas dos estados membros nos termos do Memorando do Acordo de Paris (MA de Paris) para a inspecção de navios pelo estado do porto.
- ✓ Desenvolvendo dentro da Comunidade um regime de inspecção pelo Estado do porto baseado em inspecções realizadas dentro da Comunidade e da região do MA de Paris que tenha como objectivo a inspecção de todos os navios com uma frequência variável em função do seu perfil de risco, devendo os navios que apresentem um risco mais elevado ser sujeitos a inspecções aprofundadas efectuadas a intervalos mais frequentes.

### 2.1.5 - Legislação nacional referente à segurança marítima<sup>70</sup>

#### ➤ **Lei nº 34/2006, de 28 de Julho**

Determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos em alto mar.

*Art.º 16 – Actividades de fiscalização e exercício do direito de visita.*

*Refere o direito de visita sobre todos navios, embarcações ou outros dispositivos flutuantes, nacionais ou estrangeiros à excepção daqueles que gozem de imunidade.*

- 1) *No mar territorial*
- 2) *Na zona contígua*
- 3) *Na zona económica exclusiva*

#### ➤ **Decreto-lei nº 43/2002, de 2 de Março, ratificado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro**

Sistema da Autoridade Marítima

*Art.º 1º - Este diploma cria o Sistema de Autoridade Marítima (SAM) e estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura e coordenação.*

---

<sup>70</sup> Fonte: *Gomes, Manuel Januário da Costa (2007) Leis Marítimas, 2ª edição, Coimbra, Editora Almedina, 2007, ISBN 9789724030302*

*Art.º 6º - Atribuições*

*Alínea e) Prevenção e combate à poluição.*

*Art.º 13º - Competências do Capitão do Porto*

*O Capitão do Porto é a autoridade marítima local a quem compete exercer a autoridade do Estado, designadamente em matéria de fiscalização, policiamento e segurança da navegação, de pessoas e bens, na respectiva área de jurisdição, nos termos dos números seguintes.*

*4) Alínea K) coordenar as acções de combate à poluição, nos termos definidos no plano Mar Limpo.*

➤ **Decreto-lei nº 257/2002, de 22 de Novembro**

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)

*Art.º 2º - Objecto*

*O IPTM tem por objectivo a supervisão, regulamentação e inspecção do sector marítimo e portuário e a promoção da navegabilidade do rio Douro, bem como a administração dos portos sob a sua jurisdição, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício de competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a ser cometidas.*

➤ **Decreto nº 31730, de 15 de Dezembro de 1941, ratificado pelo Decreto-Lei n.º 286/82, de 24 de Julho**

Regulamento das Alfândegas

*Livro II*

*Título I (dos meios de transporte)*

*Capítulo I (das embarcações)*

*Secção I (da entrada de embarcações)*

*Art.º 5º - Salvo caso de força maior, as embarcações que entrarem nos portos do continente ou das ilhas adjacentes não devem comunicar com a terra ou com qualquer embarcação antes de efectuada a visita aduaneira de entrada ou de lhes ser comunicado a livre prática pela praça da Guarda Fiscal que for colocado a bordo.*

*Art.º 8º - As visitas aduaneiras de entrada realizar-se-ão sempre que as alfandegas o julgarem conveniente e a elas estão sujeitas todas as embarcações, quer de comércio, quer de pesca, quer de quaisquer outras.*

#### *Secção III (da descarga de mercadorias)*

*Art.º 25º - A descarga de mercadorias não poderá ter lugar enquanto não for entregue no serviço aduaneiro competente manifesto indicado no art.º 9º, nº 2.*

*Todavia e desde que tenham sido tomadas as medidas necessárias para assegurar a fiscalização das mercadorias em causa, pode aquele serviço, a pedido do interessado, autorizar por escrito, a descarga das mercadorias, antes da entrega do manifesto, para locais sujeitos a fiscalização aduaneira por ele designado, devendo a descarga efectuar-se durante as horas e nas condições fixadas por aquele serviço.*

#### *Secção V (da saída de embarcações)*

*Art.º 52º - Para desembarço das embarcações pelas estâncias aduaneiras será requerido pelo capitão ou mestre alvará de saída.*

*§1 – No requerimento declarar-se-á o nome, qualidade, nacionalidade e arqueação da embarcação, o número de tripulantes, o porto de destino e bem assim, se embarcou passageiros, carga ou lastro.*

*§3 – Exigir-se-á também para todas as embarcações a apresentação de documentos comprovativos da observância das prescrições sanitárias.*

#### **➤ Decreto-lei nº 48/2002, de 2 de Março de 2002**

Serviço público de pilotagem, Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem.

#### *Capítulo I (Disposições gerais)*

*Art.º 1º*

*Alínea 1 – A actividade de pilotagem é o serviço público que consiste na assistência técnica aos comandantes das embarcações nos movimentos de navegação e manobras nas águas sob soberania e jurisdição nacional, de modo a proporcionar que os mesmos se processem em condições de segurança.*

➤ **Decreto-lei nº 235/2000, de 26 de Setembro de 2000**

O presente diploma estabelece o regime das contra ordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

Resumo no Anexo III

➤ **Decreto-lei nº 106/2004, de 8 de Maio**

Segurança Marítima (Convenção SOLAS 74)

Pelo Decreto do Governo nº 79/83, de 14 de Outubro, Portugal aprovou para ratificação a Convenção Internacional Para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), pelo Decreto do Governo nº 78/83, de 14 de Outubro e pelo Decreto nº 51/99, de 18 de Setembro, aprovou para adesão os protocolos de 1978 e 1988 à referida convenção.

Foram igualmente aprovados para adesão as emendas à Convenção SOLAS 74, sobre o sistema mundial de socorro e segurança marítima, e as emendas relativas à introdução dos novos capítulos IX, X e XI, respectivamente pelos Decretos nº 40/92, de 2 de Outubro, e 21/98, de 10 de Julho.

Resumo no Anexo IV

➤ **Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho de 1972, (Regulamento Geral das Capitánias)**

Regulamenta as actividades e competências das capitánias.

Resumo no anexo V

➤ **Decreto-lei nº 180/2004, de 27 de Julho de 2004**

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva nº 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.

Resumo no anexo VI

➤ **Decreto-Lei 13/2012, de 20 de Janeiro**

Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

Uma vez que, tradicionalmente ou por conveniência de gestão administrativa, várias funções de inspecção e vistoria de navios estabelecidas em instrumentos internacionais relativos a segurança marítima são delegados pelos estados nas sociedades de classificação de navios, tornou-se necessário a criação de regras claras e exigentes com vista ao reconhecimento de capacidade técnica e idoneidade dessas organizações, estabelecendo as regras relativas ao reconhecimento prévio e acompanhamento da actividade das organizações habilitadas para realizar as inspecções, aprovação de planos e esquemas, realização de prova e ensaios, aprovação de cadernos de estabilidade, vistorias e auditorias a navios de pavilhão nacional

➤ **Decreto-Lei 61/2012, de 14 de Março**

Transpõe a Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, e revoga os Decretos-Lei n.ºs 195/98, de 10 de Julho, 156/2000, de 22 de Julho, 284/2003, de 8 de Novembro, e 58/2007, de 13 de Março.

O Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, que aprovou o Regulamento de Inspecção de Navios Estrangeiros (RINE), que transpôs para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho de 1995, e 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho de 1996, relativas à inspecção de navios pelo Estado do porto.

A Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, introduz uma reforma profunda no sistema de inspecções vigente, substituindo o actual limite mínimo quantitativo de 25 % de navios inspeccionados anualmente pelos Estados-Membros, por um objectivo colectivo: a inspecção de todos os navios que escalem os portos da União Europeia. Aumenta -se, assim, a frequência das inspecções aos navios com perfil de risco elevado, os quais passam a ser inspeccionados de seis em seis meses, e diminui-se o número de inspecções aos navios de qualidade e que não apresentem um perfil de alto risco. Ao mesmo tempo, o presente decreto-lei reformula as sucessivas alterações à Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho de 1995, num texto consolidado, simplificando ou alterando determinadas disposições para reforçar a eficácia e a qualidade das inspecções dos navios pelo Estado do porto.

Importa, portanto, pelo presente decreto-lei, transpor para a ordem jurídica interna a referida Directiva n.º 2009/16/CE, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, que corresponde a uma reformulação da Directiva n.º 95/21/CE, de 7 de Julho de 1995.

➤ **Decreto-lei nº 46/2002, de 2 de Março**

Competências em matéria de segurança marítima e portuária, nas áreas de jurisdição, das autoridades portuárias

*Art.º 1º - Definição*

*Nº 1 – É cometida às autoridades portuárias a competência em matéria de segurança marítima nas suas áreas de jurisdição, em conformidade com as atribuições definidas por este diploma.*

*Nº 2 – As autoridades portuárias asseguram a coordenação com os órgãos da administração cujas atribuições se relacionam com as consagradas no presente diploma.*

*Nº 3 – Para efeitos do presente diploma, são consideradas autoridades portuárias as administrações dos portos e os institutos portuários.*

*Art.º 2 – Âmbito*

*Compete às autoridades portuárias:*

- a) A definição das condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção e necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração,*
- a) A definição do assinalamento marítimo, precedida de parecer técnico em matéria de assinalamento, de hidrografia e das competências da autoridade marítima nacional, a submeter pelos órgãos locais da Direcção Geral da Autoridade Marítima nacional, bem como a instalação, manutenção e funcionamento do mesmo,*
- b) A preparação e emissão de avisos à navegação, sempre que se mostre necessário dar conhecimento público de limitações de condições de segurança existentes ou da sua eliminação;*
- c) A elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios do porto, em matéria da segurança marítima e portuária, no respeito do disposto na regra nº 1, alínea b), do Regulamento Internacional*

*para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972, aprovado para ratificação pelo Decreto nº 55/78, de 27 de Junho, e de acordo com o respectivo regulamento de exploração portuária;*

- d) A certificação da segurança marítima e portuária dos navios e embarcações, quando aplicável, sem prejuízo das competências próprias do Instituto Marítimo-Portuário;*
- e) A promoção da interacção dos centros de telecomunicações com a área de segurança portuária, planos de segurança, de contingência e de emergência, designadamente através do centro de controlo de tráfego portuário, quando existam, e da intercomunicabilidade com a entidade responsável pelo Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo;*
- f) O estabelecimento das condições de navegabilidade nas águas sob sua jurisdição, garantindo nomeadamente, a manutenção de fundos nas vias navegáveis, nos canais de acesso e zonas de manobra, junto aos cais e terminais, bem como nas áreas de fundeadouros;*
- g) A definição do uso dos meios e das condições de prestação dos serviços de assistência à manobra de navios;*
- h) A fixação de fundeadouros ou dos seus limites e definição da sua utilização;*
- i) O estabelecimento de condicionalismos de atracação e de largada de navios em função das exigências de segurança e dos requisitos de interesse comercial;*
- j) A promoção do cumprimento dos condicionamentos de natureza administrativa ou judicial;*
- k) A fixação de regras de manuseamento, armazenagem e transporte de cargas perigosas e a fiscalização do cumprimento das normas em vigor sobre esta matéria;*
- l) A prevenção e o combate à poluição, salvo a matéria relativa a contra-ordenações;*
- m) A participação nas acções referentes à preservação e à protecção do património cultural subaquático e o estabelecimento com as entidades competentes das condições de intervenção;*
- n) A promoção das diligências necessárias à remoção dos cascos ou destroços das embarcações afundadas ou encalhadas e de outros materiais submersos na sua área de jurisdição.*

➤ **Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho**<sup>71</sup>

Pelo presente Decreto-Lei é transposta para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, tendo em vista o aumento da protecção do meio marinho, com as alterações introduzidas pelo artigo 10.º da Directiva n.º 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro.

Resumo no Anexo VII

➤ **Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto**<sup>72</sup>

Este diploma procede a alterações ao Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho. O Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga.

➤ **Decreto-Lei n.º 57/2009, de 3 de Março**<sup>73</sup>

Meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga

*Artigo 1.º - Objecto*

*O presente decreto-lei visa transpor para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2007/71/CE, da Comissão, de 13 de Dezembro, que altera o anexo II da Directiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Dezembro, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho.*

➤ **Decreto do Governo n.º 25/87, de 10 de Julho**<sup>74</sup>

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL 73/78.

---

<sup>71</sup> Fonte: [www.imarpor.pt](http://www.imarpor.pt), Paulo Parracho, Diretor de Serviços de Segurança Marítima, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., 04-01-2013

<sup>72</sup> Fonte: [www.imarpor.pt](http://www.imarpor.pt), Paulo Parracho, Diretor de Serviços de Segurança Marítima, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., 04-01-2013

<sup>73</sup> Fonte: [www.imarpor.pt](http://www.imarpor.pt), Paulo Parracho, Diretor de Serviços de Segurança Marítima, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., 04-01-2013

<sup>74</sup> Fonte: <http://bo.io.gov.mo/bo/i/99/49/decreto25.asp#c1973ptg>, 20-12-2012

Decreto do Governo nº 25/87 de 10 de Julho, aprovou para adesão o protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, feita em Londres em 17 de Fevereiro de 1978. O Decreto-Lei nº 192/98, de 10 de Julho determina quais os ministérios competentes para aplicar as regras da convenção MARPOL 73/78.

Importará considerar ainda as alterações aos anexos aprovadas sucessivamente pelo Decreto nº 48/90, de 7 de Novembro, Decreto nº 19/98, de 10 de Julho, Decreto nº 20/2000, de 11 de Agosto e Decreto nº 6/2006, de 6 de Janeiro

As partes na presente convenção.

Conscientes da necessidade de preservar o ambiente humano em geral, e o meio marinho em particular.

Reconhecendo que os hidrocarbonetos e outras substancias prejudiciais lançadas dos navios, deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma seria fonte de poluição. The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil

Reconhecendo também a importância da International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OIPOL54), como sendo o primeiro instrumento multilateral concluído com o principal objectivo de protecção do ambiente e apreciando o significativo contributo que esta convenção tem dado para a preservação do ambiente contra a poluição nos mares e nas costas. Desejando alcançar a eliminação completa da poluição intencional do meio marinho, por hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais, bem como a minimização de descargas acidentais de tais substâncias.

Considerando que este objectivo pode ser melhor alcançado pelo estabelecimento de regras com um significado universal, não limitadas à poluição por hidrocarbonetos, acordaram no seguinte:

### **Protocolo da Convenção MARPOL 73/78**

*Art.º 1º - Obrigações gerais no âmbito da convenção.*

*1 - As Partes na Convenção comprometem-se a dar cumprimento às disposições da presente Convenção e aos anexos pelos quais ficam obrigadas, com o fim de evitar a poluição do meio marinho pela descarga de substâncias prejudiciais ou de efluentes contendo tais substâncias, em contravenção com a Convenção.*

*2 - Salvo disposição expressa em contrário, qualquer referência à presente Convenção constitui simultaneamente uma referência aos seus protocolos e anexos*

*Art.º 3º - Âmbito de aplicação*

*1 - A presente Convenção aplicar-se-á:*

- a. Aos navios que arvorem a bandeira de uma Parte na Convenção; e*
- b. Aos navios que não arvorem a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade dessa Parte.*

*3 - A presente Convenção não se aplicará a navios de guerra, a navios de guerra auxiliares ou a qualquer outro navio pertencente a ou operado por um Estado e utilizado no momento considerado unicamente para fins de serviço público não comercial. Contudo, cada Parte assegurará, através de medidas apropriadas que não dificultem as operações ou a capacidade operacional desses navios que lhe pertençam ou sejam por ela operados, que tais navios procedam, na medida do possível e razoável, de modo compatível com a presente Convenção.*

Resumo do anexo I da Convenção MARPOL 73/78 no anexo VIII.

➤ **Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto**

*Art.º 1º - Objectivo*

*Este diploma estabelece normas, critérios e objectivos de qualidade com a finalidade de proteger o meio aquático e melhorar a qualidade das águas em função dos seus principais usos.*

*Art.º 2º - Âmbito*

*1 — Para a prossecução do objectivo mencionado no artigo anterior, o presente diploma define os requisitos a observar na utilização das águas para os seguintes fins:*

- a) Águas para consumo humano:*

- 1) *Águas doces superficiais destinadas à produção de água para consumo humano;*
- 2) *Águas subterrâneas destinadas à produção de água para consumo humano;*
- 3) *Águas de abastecimento para consumo humano;*
- b) *Águas para suporte da vida aquícola:*
  - 1) *Águas doces superficiais para fins aquícolas — águas piscícolas;*
  - 2) *Águas do litoral e salobras para fins aquícolas — águas conquícolas;*
  - 3) *Águas do litoral e salobras para fins aquícolas — águas piscícolas;*
- c) *Águas balneares;*
- d) *Águas de rega.*

2 - *São ainda definidas no presente diploma as normas de descarga das águas residuais na água e no solo, visando a promoção da qualidade do meio aquático e a protecção da saúde pública e dos solos.*

3 - *São excluídas do âmbito de aplicação do presente diploma as seguintes categorias de água:*

- a) *Águas minerais naturais;*
- b) *Águas de nascente, nos parâmetros de qualidade que são contemplados em legislação específica;*
- c) *Águas utilizadas na recarga de lençóis freáticos;*
- d) *Águas que pelos usos específicos requeiram características de qualidade diferentes;*
- e) *Águas para uso industrial, excepto aquelas a que se refere o artigo 20º;*
- f) *Águas destinadas a fins terapêuticos, a piscinas e a outros recintos com diversões aquáticas;*
- g) *Águas de bacias naturais ou artificiais utilizadas para a criação intensiva de peixes.*

4 - *São ainda excluídas do âmbito de aplicação do presente diploma as seguintes descargas de águas residuais, que são objecto de legislação específica:*

- a) *Descarga de lodos de dragagem;*
- b) *Descargas operacionais nas águas do mar territorial, efectuadas a partir de navios;*

- c) *Imersão de resíduos nas águas do mar territorial, efectuadas a partir de navios;*
- d) *Descargas de águas que contenham substâncias radioactivas.*

**CAPÍTULO VI** (*Protecção das águas contra a poluição causada por descargas de águas residuais*)

*Art.º 66º - Protecção das águas superficiais contra a poluição causada pelas substâncias perigosas.*

*ANEXO XVIII (Valores limite de emissão (VLE) na descarga de águas residuais), (Tabela 1)*

**Tabela 1 - Valor limite de emissão para as descargas de misturas oleosas efectuadas pelas estações de tratamento**

	<b>Expressão dos resultados</b>	<b>VLE</b>
<b>Óleos e gorduras</b>	Mg/l	15

## **2.1.6 - Regulamentos portuários<sup>75</sup>**

### **2.1.6.1 - Regulamento de Exploração do Porto de Sines**

Este Regulamento foi aprovado ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 09 de Novembro, e no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 02 de Março, aplicando-se na área de jurisdição da Administração do Porto de Sines.

O Regulamento de Exploração do Porto de Sines estabelece as regras de funcionamento e de exploração económica a observar na área portuária e inseridas nas competências da Administração do Porto de Sines.

Resumo no anexo IX

### **2.1.6.2 - Regulamento de Ambiente e Segurança do Porto de Sines**

Este Regulamento estabelece as normas e procedimentos de segurança a observar em toda a área portuária, pelo que todas as entidades ou os seus agentes, enquanto permanecerem na área portuária, estão obrigados a cumprir.

Resumo no anexo X

<sup>75</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

### **2.1.6.3 - Guia do Porto de Sines para Navios<sup>76</sup>**

A Administração do Porto de Sines, sendo a Autoridade Portuária possui um conjunto de regulamentos e normas sobre a actividade portuária que são divulgadas no referido guia sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios.

Algumas das competências e responsabilidades da Autoridade Marítima, de acordo com a nova legislação em vigor, foram atribuídas às Administrações Portuárias pelo que passaram a vigorar em normas especiais e que definem as condições ambientais, de segurança portuária e da navegação nas áreas da sua jurisdição. Os regulamentos e normas portuárias existentes contemplam, igualmente, as disposições previstas no edital da Capitania do porto de Sines sobre as matérias mencionadas.

Conforme previsto no Artigo 2º do Decreto-Lei nº 46/2002, de 2 de Março, as normas inseridas no presente guia visam informar os utilizadores do porto das condições regulamentadas sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios no Porto de Sines, em matéria de segurança marítima e portuária, cumprindo o disposto na regra nº 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972, aprovado para ratificação pelo Decreto-Lei nº 55/78, de 27 de Junho, e de acordo com o Regulamento de Exploração do Porto de Sines, sem prejuízo das competências e normas próprias dos outros intervenientes no Sistema de Autoridade Marítima Nacional tal como definido no Artigo 7º do Decreto-Lei nº 43/2002, 2 de Março. É neste contexto que se posiciona, o Guia do Porto de Sines para navios.

Resumo no anexo XI

### **2.1.6.4 - Plano Portuário de Recepção e Gestão de Resíduos<sup>77</sup>**

O Plano Portuário de Recepção e Gestão dos Resíduos, (PPRGR) foi desenvolvido, pela Autoridade Portuária tendo por base o Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, que visa regular a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga provenientes de navios que escalem portos nacionais.

O PPRGR aplica-se a todos os navios que escalem ou operem no Porto de Sines, incluindo as embarcações de pesca e de recreio, qualquer que seja o seu pavilhão, com excepção dos navios de guerra, das unidades auxiliares da marinha e dos navios que

---

<sup>76</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

<sup>77</sup> Fonte: <http://www.portodesines.pt>, 25-10-2012

sejam utilizados unicamente para fins de serviço público não comercial. Este plano tem presente, entre outros aspectos que, deve ser assegurada a disponibilidade de meios portuários de recepção de resíduos adequados às necessidades dos navios que, normalmente, escalam o porto e o princípio do poluidor-pagador, através do qual se consagra o direito à cobrança de taxas pelas Autoridades Portuárias, fixadas em Regulamento de Tarifas do Porto, destinadas a suportar os custos dos meios portuários de recepção, incluindo o tratamento e eliminação dos resíduos gerados em navios.

Resumo no anexo XII

## **2.1.7 - Boas práticas**

### **2.1.7.1 - OCIMF (The Oil Companies International Marine Forum)<sup>78</sup>**

A Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) é uma associação voluntária de empresas do ramo dos petróleos com interesses na comercialização por via marítima de petróleo bruto e seus derivados, bem como de produtos petroquímicos e gás, e na utilização de terminais petroleiros e petroquímicos.

A missão da OCIMF é ser a principal autoridade sobre operações seguras e ambientalmente responsáveis dos petroleiros, terminais e navios de apoio offshore, promovendo a melhoria contínua dos padrões de projecto e operação.

OCIMF foi fundada em Abril de 1970, em resposta à crescente preocupação pública sobre as poluições marinhas, particularmente as provocadas por petróleos, após o incidente do navio Torrey Canyon em 1967, que ocorreu na costa sudoeste de Inglaterra provocando um imenso derrame de crude que afectou a costa inglesa e toda a costa da Bretanha em França.

À OCIMF foi concedido o status de organização consultiva junto da IMO, em 1971, e continua nos dias de hoje a apresentar os pontos de vista da indústria petrolífera em reuniões da IMO.

A composição actual da OCIMF compreende 93 empresas em todo o mundo, sendo hoje amplamente reconhecida como a voz da indústria dos petróleos em termos de conhecimentos técnicos para a promoção do transporte e manuseamento seguro e ambientalmente responsável de hidrocarbonetos em navios e terminais, e o estabelecimento de normas com o objectivo da melhoria contínua. A adesão é extensa e

---

<sup>78</sup> Fonte: [www.ocimf.com](http://www.ocimf.com), 10-12-2012

inclui todas as grandes empresas de petróleo do mundo, juntamente com a maioria das companhias nacionais de petróleos de vários países.

Uma das actuais empresas membro é a portuguesa Petróleos de Portugal, PETROGAL, SA. Sendo a única empresa portuguesa representada.

#### **2.1.7.2 - ICS (The International Chamber of Shipping)<sup>79</sup>**

A Câmara Internacional de Navegação (ICS) e a Federação Internacional dos Armadores (ISF) são as principais associações de comércio internacional e organizações de empregadores, para os operadores de navios mercantes, representando todos os sectores e negócios e cerca de 80% da frota mercante mundial.

#### **2.1.7.3 - IAPH (The International Association of Ports and Harbors)<sup>80</sup>**

A 7 de Novembro de 1955, cerca de 100 delegados de 38 portos marítimos, e organizações de 14 países, reuniram-se em Los Angeles para anunciar a criação da Associação Internacional de Portos (IAPH). Ao longo das últimas cinco décadas, IAPH desenvolveu uma aliança global de portos, representando hoje cerca de 200 portos em 85 países. Os portos membros juntos lidam com mais de 60% do comércio marítimo mundial e quase 80% do tráfego mundial de contentores. É uma organização sem fins lucrativos e não-governamental (ONG) com sede em Tóquio, no Japão.

A Administração do Porto de Sines é membro desta organização internacional, sendo o único representante português.

#### **2.1.7.4 - ISGOTT 5 (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals)<sup>81</sup>**

Este guia de boas práticas é editado pelo OCIMF, embora as outras duas organizações não-governamentais e com interesses na área dos transportes marítimos de petróleos (ICS) e no manuseamento de hidrocarbonetos em terminais e portos (IAPH), contribuíram para a edição deste guia, o ISGOT 5. Que antes de ser editado viu o seu conteúdo ser revisto pelas 3 organizações de forma a garantir que este continua a reflectir as melhores práticas actuais, legais e regulamentares para o sector.

---

<sup>79</sup> Fonte: [www.marisec.org](http://www.marisec.org), 10-12-2012

<sup>80</sup> Fonte: [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org), 10-12-2012

<sup>81</sup> Fonte: [www.witherbyseamanship.com/](http://www.witherbyseamanship.com/) 10-12-2012

Na prática é um guia de recomendações de boas práticas, que dá orientações técnicas sobre operações a bordo dos navios tanques e nos terminais e tem por objectivo implementar as melhores técnicas disponíveis de forma a tornar as operações seguras, tanto para os navios como para os terminais.

Este guia é dividido em 4 capítulos, informações gerais, informações sobre os navios tanque, informações sobre os terminais e gestão do interface navio/cais.

Nestes capítulos são descritos os procedimentos e praticas a serem observadas durante a realização de operações, tanto pelo navio como pelo cais bem como a definição dos equipamentos, de segurança que devem de equipar tanto o navio como o terminal. A importância do interface navio /cais é aqui tratada com grande importância pois só um bom entendimento entre as duas partes pode levar a que seja alcançado com sucesso o objectivo de zero acidentes por ambas as partes.

É um guia que os autores pretendem que as recomendações aqui expostas não sejam apenas lidas e compreendidas mas que sejam também seguidas e aplicadas.

É uma recomendação geral da indústria que exista uma cópia do ISGOTT, actualizada, a bordo de cada navio-tanque e em todos os terminais, de modo a que seja feita uma abordagem consistente com os procedimentos operacionais e de responsabilidades compartilhadas para as operações no interface navio/cais.

## 2.1.8 - Quadros resumo da legislação aplicável, comunitária e nacional

Tabela 2 - Regulamentação CE sobre navios e terminais

<b>European Union</b>	
<b>Legislação europeia sobre segurança marítima, de interesse geral</b>	
<b>Tipo e número do diploma</b>	<b>Relativo a:</b>
<b>Regulamento (CE) 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002.</b>	Que institui a Agência Europeia de Segurança Marítima, EMSA
<b>Regulamento (CE) nº 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 De Novembro de 2002</b>	Que estabelece um comité para a segurança marítima e a prevenção de poluição por navios (COOS)
<b>Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Julho de 2002</b>	Relativa à introdução de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios
<b>Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Novembro de 2000, alterada pela Directiva 2007/71/CE da Comissão de 13 de Dezembro de 2007</b>	O objectivo da presente Directiva é reduzir as descargas no mar de resíduos gerados em navios que utilizem os portos da comunidade, mediante o melhoramento da disponibilidade e da utilização de meios portuários de recepção de resíduos
<b>Directiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril</b>	Relativa às regras comuns para as organizações de vistorias e inspecções dos navios
<b>Directiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de Setembro de 2005</b>	Relativa á poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções
<b>Decisão-quadro 2005/667/JAI do Conselho Europeu de 12 de Julho de 2005</b>	Destinada a reforçar o quadro penal para a repressão da poluição por navios
<b>Regulamento CE nº 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 31 de Março de 2004</b>	Relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias
<b>Directiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Outubro de 2005</b>	Tem por objectivo principal o estabelecimento de medidas comunitárias destinadas a reforçar a segurança nos portos face a ameaças de incidentes de segurança
<b>Directiva do Conselho 96/98/EC de 20 de Dezembro de 1996</b>	Sobre equipamento marítimo
<b>Directiva 2011/75/EU da Comissão de 2 de Setembro de 2011</b>	Que altera a Directiva 96/98/CE do Conselho relativo aos equipamentos marítimos

**Tabela 3 - Regulamentação CE sobre navios e terminais**

<b>European Union</b>	
<b>Legislação europeia sobre segurança marítima, navios petroleiros</b>	
<b>Tipo e número do diploma:</b>	<b>Relativo a:</b>
<b>Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002, e que revoga o Regulamento (CE) nº 2978/94 do conselho</b>	Relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples
<b>Regulamento nº 1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003</b>	Que altera o Regulamento (CE) nº 417/2002 relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples
<b>Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009</b>	Relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto

**Tabela 4 - Legislação nacional sobre navios petroleiros e terminais**

<b>Legislação nacional</b>	
<b>Legislação nacional relevante no domínio da segurança da navegação, controle e fiscalização de navios, combate à poluição, segurança de navios e instalações</b>	
<b>Tipo e número de diploma:</b>	<b>Relativo a:</b>
<b>Lei nº 34/2006, de 28 de Julho</b>	Determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos em alto mar
<b>Decreto-lei nº 43/2002, de 2 de Março, ratificado pelo Decreto-lei nº 263/2009, de 28 de Setembro</b>	Cria o Sistema de Autoridade Marítima
<b>Decreto-lei nº 257/2002, de 22 de Novembro</b>	Cria o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
<b>Decreto-lei nº 31730, de 15 de Dezembro de 1941, ratificado pelo Decreto-Lei nº 286/82, de 24 de Julho</b>	Regulamento das Alfândegas
<b>Decreto-lei nº 48/2002, de 2 de Março</b>	Serviço público de pilotagem, Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem
<b>Decreto-lei nº 235/2000, de 26 de Setembro</b>	Estabelece o regime das contra ordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional
<b>Decreto-lei nº 106/2004, de 8 de Maio</b>	Segurança marítima, aprovou para ratificação a Convenção Internacional Para a salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74)
<b>Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho</b>	Regulamento Geral das Capitánias
<b>Decreto-lei nº 180/2004, de 27 de Julho</b>	Sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios
<b>Decreto-lei nº 13/2012, de 20 de Janeiro, transpõe a Directiva 2009/15/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril</b>	Regras comuns para as organizações de vistorias e inspecções de navios
<b>Decreto-lei nº 61/2012, de 14 de Março, transpõe a Directiva 2009/16/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Abril</b>	Inspeção de navios pelo estado do porto

**Tabela 5 - Legislação nacional sobre navios petroleiros e terminais**

<b>Legislação nacional</b>	
<b>Legislação nacional relevante no domínio da segurança da navegação, controle e fiscalização de navios, combate à poluição, segurança de navios e instalações</b>	
<b>Tipo e número de diploma</b>	<b>Relativo a:</b>
<b>Decreto-lei nº 46/2002, de 2 de Março</b>	Competências em matéria de segurança marítima e portuária, nas suas áreas de jurisdição, das Autoridades Portuárias
<b>Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, transpõe a Directiva nº 2000/59/CE de 27 de Novembro, com as alterações introduzidas pelo artigo 10º da Directiva nº 2002/84/CE de 5 de Novembro</b>	Visa regular a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga provenientes de navios
<b>Decreto-Lei nº 197/2004, de 17 de Agosto, Este diploma procede a alterações ao Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, que transpôs para a ordem jurídica interna a Directiva nº 2000/59/CE de 27 de Novembro</b>	Relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga
<b>Decreto-Lei n.º 57/2009, de 3 de Março, transpõe a Directiva n.º 2007/71/CE de 13 de Dezembro, que altera o anexo II da Directiva n.º 2000/59/CE de 27 de Novembro</b>	Meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga
<b>Decreto do Governo nº 25/87, de 10 de Julho</b>	Aprovou para adesão o protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78)
<b>Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto</b>	Estabelece normas, critérios e objectivos de qualidade com a finalidade de proteger o meio aquático e melhorar a qualidade das águas em função dos seus principais usos

Tabela 6 - Legislação, regulamentos e boas práticas a serem cumpridas e observadas pelo navio e pelo terminal durante as operações de carga/descarga de um navio de crude (navio tanque)

Interface navio/cais	Aplica-se a ambos	Aplica-se a ambos	Aplica-se a ambos	Aplica-se ao terminal (cais)	Aplica-se a ambos	Aplica-se ao navio	Aplica-se ao navio	Aplica-se ao terminal (cais)	Aplica-se a ambos	Aplica-se a ambos	Aplica-se a ambos
<b>Navio</b>	Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, com as alterações do Decreto-Lei nº 197/2004, de 17 de Agosto, e com as alterações do Decreto-lei 57/2009, de 3 de Março	Decreto do Governo nº 25/87, de 10 de Julho	Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho de 1972,		Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Novembro de 2000, alterada pela Directiva 2007/71/CE da Comissão de 13 de Dezembro de 2007	Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002, com as alterações do Regulamento nº1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003	Guia do Porto de Sines para Navios		Regulamento de Exploração do Porto de Sines	Regulamento de Ambiente e Segurança do Porto de Sines	ISGOT 5, International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals
<b>Cais</b>				Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto							



## PARTE III. RESULTADOS OBTIDOS

### 3.1 - Aplicação da regulamentação e resultados obtidos

#### 3.1.1 - Decreto do Governo nº 25/87, de 10 de Julho

Este diploma aprova a adesão de Portugal à Convenção MARPOL 73/78, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, e respectivos anexos.

Este diploma é aplicado aos navios, e tem como objectivo a prevenção da poluição provocada por eles, nomeadamente com as descargas efectuadas ilegalmente no mar e que causaram grandes poluições nas costas afectadas, não esquecendo também as poluições causadas por acidentes ocorridos com os navios durante a navegação, que pelo facto de muitos serem de casco simples se tornavam mais frágeis com o passar dos anos dando mesmo origem a quebrarem-se durante a navegação, causando assim graves prejuízos financeiros para os estados atingidos pelas marés negras.

Embora seja permitido, nesta convenção, a descarga de hidrocarbonetos pelos navios em alto mar, foram estabelecidos limites máximos de descarga, desde que cumulativamente sejam observados determinados procedimentos. É exigido também aos navios equipamentos de controlo e monitorização do teor de óleo a ser lançado para o mar, durante as descargas, bem como equipamento de filtragem a ser utilizado nessas situações.

A exigência de sistemas de protecção dos tanques de combustível é outra das preocupações da Convenção MARPOL 73/78, com vista a evitar a ocorrência de derrames em caso de encalhe ou colisão do navio.

Durante a permanência do navio no terminal para efectuar operações de descarga de crude o navio deve observar, segundo a MARPOL, anexo I, as seguintes directrizes:

- ✚ Ao navio é exigido antes da sua chegada ao porto, e através do seu representante, uma cópia do certificado internacional da prevenção da poluição por hidrocarbonetos, o que significa que está conforme a Convenção MARPOL 73/78, ou seja cumpre o disposto nessa convenção.
- ✚ O navio deve ter uma união de tipo standard para permitir a ligação das canalizações dos tanques de resíduos e dos resíduos oriundos da casa das máquinas às canalizações das instalações de recepção nos terminais, regra 13.

- ✚ O navio deve ter um colector de descarga para descarregar para as instalações de recepção a água de lastro sujo ou contaminada por hidrocarbonetos, localizada no convés aberto nos dois bordos do navio, regra 30.
- ✚ É permitido ao navio descarregar lastro limpo ou segregado abaixo da linha de água quando atracado nos terminais, desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada, visualmente ou por outros meios, e se tenha verificado que não está contaminada por hidrocarbonetos, regra 30.
- ✚ Os petroleiros de arqueação bruta de 150 ou mais, deverão estar equipados com detectores do interface entre os hidrocarbonetos e a água, de forma a analisar eficazmente a superfície dos tanques sempre que se pretenda descarregar efluentes para o mar, regra 32.
- ✚ Todos os petroleiros que estiverem a operar com sistemas de lavagem dos tanques com crude, crude oil washing (cow), deverão ser dotados de um manual de operações e equipamentos, detalhando o sistema, os equipamentos e especificando os procedimentos operacionais, regra 35.
- ✚ Todos os petroleiros de arqueação bruta igual a 150 ou mais, deverão ter a bordo um plano de emergência contra a poluição por hidrocarbonetos devidamente aprovado, regra 37.

O terminal deve cumprir o seguinte, conforme disposto na Convenção MARPOL 73/78:

- ✚ O terminal deve ter uma união de tipo standard para permitir a ligação das instalações de recepção do terminal às canalizações dos tanques de resíduos e da casa das máquinas do navio, regra 13.
- ✚ Deverão ser providos de instalações de recepção: regra 38:
  - 1) Todos os portos e terminais em que seja carregado crude em petroleiros, quando estes petroleiros tiverem, imediatamente antes da sua chegada, terminado uma viagem em lastro com uma duração não superior a 72 horas, ou com uma extensão não superior a 1.200 milhas náuticas.
  - 2) Todos os portos e terminais em que seja carregado hidrocarbonetos que não crude, numa quantidade média de mais de 1.000 toneladas por dia.
  - 3) Todos os portos e terminais que lidem com navios dotados de tanque (s) de resíduos exigidos pela Regra 12 deste Anexo

Efectuando uma análise do que se cumpre, podemos concluir que pelo facto dos navios estarem sujeitos a vistorias e inspecções periódicas, devidamente previstas na Convenção MARPOL 73/78, regra 6, e de estarem assim dependentes destas se realizarem para lhes ser emitido o certificado MARPOL, certificado da prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos, a que estão obrigados a possuírem, é muito difícil o navio não cumprir o que está estipulado na referida convenção, nomeadamente no que diz respeito aos equipamentos de que devem dispor a bordo, pois se tais não existirem significa que existe uma não conformidade, e que terá que ser corrigida para que o respectivo certificado seja emitido.

Portanto quanto ao cumprimento destas directrizes o sector marítimo é rígido e o navio obrigado a cumprir, não esquecer que os navios aquando da sua chegada ao porto têm que fornecer às autoridades competentes, Marítima e Portuária, um conjunto de documentação que de imediato identifica se o navio está ou não conforme o disposto nos regulamentos internacionais, neste caso com a MARPOL 73/78.

Quanto ao terminal petroleiro do Porto de Sines, pelo facto de este estar equipado com uma estação de tratamento das águas de lastro (ETAL), instalação essa que recebe os resíduos gerados a bordo dos navios, resíduos de carga, lastros contaminados, resíduos vários, significa que cumpre com o disposto na Convenção MARPOL 73/78.

A ligação de tipo standart prevista na regra 13 da MARPOL 73/78, existe em alguns dos cais do terminal petroleiro, mas não é utilizada, sendo que sempre que há a necessidade de se retirarem resíduos oriundos dos tanques de resíduos do navio é utilizado o braço de carga, que é conectado a uma linha própria de resíduos sendo depois encaminhados para a estação de tratamento, quando se trata de resíduos oriundos do esgoto da casa das máquinas é utilizado o bauer, reservatório móvel acoplado a um tractor, a ligação entre o navio e o bauer é feita através de uma mangueira flexível.

A descarga de lastro sujo ou contaminado, se for necessário efectuar, é feita por braço de carga conectado a uma linha própria para a estação de tratamento.

Verifica-se que a observância do anexo I desta convenção não é total, existindo assim algumas não conformidades. A emissão dos resíduos oriundos dos tanques de resíduos para a respectiva estação de tratamento sendo efectuada através dos braços de carga, evita a ligação de mangueiras flexíveis entre o navio e o cais, mangueiras essas

passíveis de se romperem durante a operação de trasfega de resíduos, portanto a forma aqui utilizada é bem mais segura e mais preventiva quanto à ocorrência de derrames.

Os resíduos acumulados na casa das máquinas são na forma de borras pesadas e extremamente poluentes, pelo facto de serem retirados do navio através de mangueira flexível para um bauer, potencia a possibilidade da ocorrência de derrames em caso de rotura da mangueira.

Neste caso aqui a mangueira flexível era sempre utilizada independentemente de ser ligada a uma conexão de tipo standart ou ao bauer, a realidade é que a mangueira pode romper-se quando sujeita a uma pressão maior ou devido a desgaste causado pela sua utilização.

Neste tipo de resíduos os braços de carga (ilustração 5) não são utilizados para a sua descarga.



**Ilustração 5 - Braços de carga do terminal, ligados ao navio, para carga/descarga de hidrocarbonetos ou resíduos**

**3.1.2 - Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho**, que transpõe a Directiva nº 2000/59/CE, de 27 de Novembro, com as alterações introduzidas pelo artigo 10º da Directiva nº 2002/84/CE, de 5 de Novembro, que visa regular a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga provenientes de navios, e o **Decreto-Lei nº 197/2004, de 17 de Agosto**, este diploma procede a alterações ao Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, que transpôs para a ordem jurídica interna a Directiva nº 2000/59/CE, de 27 de Novembro, relativo aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga. O **Decreto-Lei n.º 57/2009, de 3 de Março**, transpõe a Directiva n.º 2007/71/CE, de 13 de Dezembro, que altera o anexo II da Directiva n.º 2000/59/CE, referente aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga.

Aplicam-se aos navios e aos terminais.

**A.** Ao terminal compete observar o seguinte:

- 1) À Autoridade Portuária compete assegurar a disponibilidade de meios portuários de recepção de resíduos adequados às necessidades dos navios que escalem ou operem no respectivo porto.
- 2) A Autoridade Portuária deve elaborar e aplicar planos adequados de recepção e de gestão de resíduos, após consulta aos agentes económicos interessados, com destaque para os utilizadores do porto ou seus representantes.

**B.** Ao navio compete observar o seguinte:

- 1) Os comandantes dos navios devem preencher com veracidade e exactidão, o formulário próprio para o efeito, que deve ser conservado a bordo do navio pelo menos até ao porto seguinte, e comunicar à respectiva Autoridade Portuária a informação que dele conste, com conhecimento à Autoridade Marítima com jurisdição no local, devendo efectuar essa comunicação nos termos seguintes:
  - a) Com a antecedência mínima de vinte e quatro horas relativamente à chegada do navio, se for conhecido o porto de escala;
  - b) Logo que conheça o porto de escala, se apenas obtiver essa informação nas vinte e quatro horas que antecederem a chegada a esse porto;
  - c) O mais tardar à partida do porto precedente, se a viagem for inferior a vinte e quatro horas.

A informação a constar no referido formulário é a seguinte:

- + Nome, indicativo de chamada, e se for caso disso numero de identificação IMO do navio;
- + Estado de bandeira.
- + Hora estimada de chegada.
- + Hora estimada de partida.
- + Porto de escala anterior;
- + Próximo porto de escala;
- + Ultimo porto e data em que foram entregues resíduos gerados no navio;
- + Pretende entregar em meios portuários de recepção?  
A totalidade, uma parte ou nenhuns dos resíduos que tem a bordo?
- + Tipo e quantidade de resíduos a entregar/ e ou a conservar a bordo e percentagem da capacidade máxima de armazenamento.
- + Resíduos de hidrocarbonetos, lamas, águas do porão, ou outros;
- + Lixo, resíduos alimentares, plásticos, outros, esgotos sanitários, resíduos associados à carga, resíduos de carga.

- 1) O comandante do navio, antes da partida do porto, deve entregar nos meios portuários de recepção aprovados pela Autoridade Portuária, todos os resíduos gerados no navio, à excepção se o navio tiver capacidade de armazenagem dos resíduos produzidos e dos que venham a ser produzidos durante a viagem até ao próximo porto.
- 2) O comandante do navio deve assegurar que os resíduos das cargas são entregues no meio portuário de recepção aprovado pela Autoridade Portuária, de acordo com o disposto no presente decreto-lei e em conformidade com as disposições da MARPOL 73/78.

Estes três diplomas resumem-se a estas obrigações práticas a serem observadas e tomadas por parte do navio e do terminal.

Por parte do terminal petrolífero do Porto de Sines, existem os meios adequados de recepção dos resíduos, existe a estação de tratamento das águas de lastro (ETAL), que trata os resíduos provenientes da carga do navio, nomeadamente os que contenham misturas oleosas, os resíduos sólidos são também recolhidos por serviços existentes no terminal petrolífero.

Por parte do representante do navio, em terra, antes da chegada do mesmo ao terminal fornece à Autoridade Portuária um conjunto de documentos onde está também incluído o formulário acima mencionado e que refere a intenção ou não do navio descarregar resíduos no terminal.

O navio não é obrigado a descarregar resíduos em todos os terminais onde escale mas tem que preencher sempre a declaração de resíduos e a sua intenção ou não de os deixar naquele terminal. O navio pode reter a bordo os resíduos desde que tenha capacidade de armazenagem dos resíduos produzidos e dos que venha a produzir durante a viagem até ao próximo terminal.

**3.1.3 - Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto**, estabelece normas, critérios e objectivos de qualidade com a finalidade de proteger o meio aquático e melhorar a qualidade das águas em função dos seus principais usos. São definidas neste diploma as normas de descargas de águas residuais na água e no solo, sendo definido os valores limites de emissão para as descargas de misturas oleosas efectuadas pelas estações de tratamento, sendo de 15 ppm (parte por milhão) o valor admitido.

No Porto de Sines este controlo está a cargo da ETAL, estação de tratamento das águas de lastro, que trata os resíduos líquidos dos navios e controla a emissão de efluentes para o mar.

**3.1.4 - Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e de Conselho de 27 de Novembro de 2000**, alterada pela **Directiva 2007/71/CE da comissão de 13 de Dezembro de 2007**, o objectivo da presente Directiva é reduzir as descargas no mar de resíduos gerados em navios que utilizem os portos da comunidade, mediante o melhoramento da disponibilidade e da utilização de meios portuários de recepção de resíduos.

Esta Directiva foi transposta para o direito interno nacional pelo, **Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho**, mencionado no ponto anterior, por isso as obrigações a serem cumpridas pelo navio e pelo terminal são as já anteriormente referidas.

**3.1.5 - Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002**, e que revoga o Regulamento (CE) nº 2978/94 do Conselho, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples, e o **Regulamento nº**

**1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003**, que altera o Regulamento (CE) n° 417/2002 relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

Nestes regulamentos estão especificadas as datas limites em que os navios poderão navegar sem terem de efectuar as alterações estruturais necessárias e impostas, de forma a que cumpram o disposto nestes regulamentos e em conformidade com outros instrumentos de regulação internacional, nomeadamente a convenção MARPOL 73/78, a partir dessa altura a navegação desses navios é praticamente impossível em águas comunitárias. Define também a obrigatoriedade que os navios têm em cumprir o programa de avaliação do estado dos navios, CAS (Condition Assessment Scheme), Resolução MEPC 94 (46) de 27 de Abril de 2001, da IMO.

A observância destes regulamentos é efectuada por vistorias a serem realizadas pelas autoridades competentes de cada país no âmbito do Port State Control, controlo pelo Estado do porto, que em Portugal é realizado pelo IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos).

O programa de avaliação do estado dos navios (CAS) é um programa de inspecções suplementares reforçadas, especificamente desenvolvido para detectar as debilidades estruturais dos petroleiros de casco simples. As inspecções são efectuadas todos os dois anos e meio pelo Estado de bandeira ou pelas sociedades de classificação em seu nome. Essas inspecções reforçadas são fundamentais, dado que a segurança de um navio não é determinada apenas pela sua idade, mas também pela integridade da sua estrutura, muitas vezes dependente de outros factores, como, por exemplo, a manutenção. O Estado de bandeira deve emitir uma declaração de conformidade com o CAS, isto segundo o regulamento 417/2002, n° 15.

No âmbito da Convenção MARPOL 73/78, o certificado MARPOL, emitido após vistorias aos navios, que tem a duração máxima de 5 anos, e durante esse intervalo de tempo, segundo as regras 6 e 10 da Convenção MARPOL 73/78, anexo I, o navio é sujeito a vistorias intermédias e de renovação do certificado, que assim verificam o cumprimento da respectiva Convenção, onde segundo as regras 12 A (protecção dos tanques de óleo combustível) regra 19 (prescrições relativas ao casco duplo e ao fundo duplo para petroleiros entregues em 6 de Julho de 1996 ou depois) e Regra 20 (exigências relativas ao casco duplo e ao fundo duplo para petroleiros entregues antes

de 6 de Julho de 1996) pode-se verificar ou não se o navio cumpre o estipulado para lhe ser emitido o respectivo certificado e assim poder navegar.

Portanto, existe aqui muito controlo e muita vistoria que torna difícil um navio navegar sem ser portador da respectiva documentação, e que faz prova de que cumpre o estipulado pelos organismos que controlam o sector.

Considero assim que ao nível da observância destes regulamentos, não estando no âmbito da Autoridade Portuária a sua fiscalização, eles são cumpridos pois os navios são portadores dos certificados que os autorizam a navegar.

**3.1.6 - Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho de 1972,** (Regulamento Geral das Capitánias), às Repartições Marítimas compete a fiscalização e a observância de vários procedimentos, tanto nos navios como nos cais:

- ✚ Verificação da segurança das pranchas de acesso às embarcações;
- ✚ Impedir o lançamento ou despejo em quaisquer águas de jurisdição marítima da respectiva repartição, de:

Líquidos e substâncias residuais nocivas, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham, entulhos, lixos, lastro das embarcações, quaisquer plantas marinhas e substâncias tóxicas, que de algum modo possam poluir as águas ou margens ou serem prejudiciais para a higiene pública, fauna e flora marítimas e conservação dos fundos

- ✚ Todas as embarcações surtas nos portos devem dispor de meios próprios que garantam, quando atracadas, fundeadas ou amarradas, o acesso seguro das pessoas a bordo, os meios referidos incluem:

- i. Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão, pelo menos num dos lados,
- ii. Rede de protecção montada debaixo da escada ou da prancha que cubra todo o vão ocupado por esta,
- iii. Iluminação adequada, durante a noite,

A rede a que se refere a alínea b) é dispensada quando forem utilizadas pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas.

Estas são as incumbências do serviço da Capitania do Porto, a nível de fiscalização, neste caso da Capitania do Porto de Sines, e que interferem directamente na segurança do acesso ao navio durante a sua estada no porto, bem como a fiscalização da poluição causada por despejos não autorizados efectuados pelo navio.

Este decreto-lei e pelo que me foi possível apurar é cumprido, visto a Autoridade Marítima ir a bordo dos navio aquando do processo de livre prática e durante a permanência do navio no cais. No decorrer das deslocações dos seus elementos aos navios os mesmos fiscalizam a observância destas obrigações.

As escadas e pranchas de acesso aos navios são permanentemente fiscalizadas, pelo operador do posto, pelo chefe de turno da segurança durante as suas idas ao navio e pela própria tripulação do navio, portanto é um equipamento constantemente vigiado, até porque pelo facto de a maré subir e descer e o navio ficar mais alto ou mais baixo devido à carga ou descarga obriga a constantes ajustes na mesma.

### **3.1.7 - Regulamentos portuários**

**3.1.7.1 - Regulamento de Exploração do Porto de Sines**, foi aprovado ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º273/2000, de 09 de Novembro, e no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 02 de Março, aplicando-se na área de jurisdição da APS, e que define as normas de exploração do porto bem como os serviços disponíveis e a forma de os requisitar, coimas, etc., define a existência de um conjunto de normas e regulamentos que depois serão aplicados a cada sector que correspondam particularmente, define todos esses procedimentos na generalidade e não na especialidade.

**3.1.7.2 - Regulamento de Segurança e Ambiente**, define os procedimentos de segurança a serem observados no terminal, tanto na zona terrestre como na zona marítima, também define a obrigatoriedade da deposição de resíduos em locais próprios para o efeito.

Neste Regulamento são definidos procedimentos gerais e específicos de segurança, como por exemplo o caso da proibição de fumar ou foguear fora das áreas autorizadas, e que é aplicado a toda a zona portuária e não apenas a uma área específica, mas existem outros procedimentos que são aplicados especificamente a um determinado local, conforme a sua perigosidade, e não a todo o terminal petrolífero.

Outras referências importantes são também focadas, nomeadamente na definição de procedimentos para os navios enquanto estes estão atracados nos cais, em que existem um determinado número de disposições que os navios têm que cumprir de forma a evitarem-se situações potencialmente geradoras de atmosferas explosivas ou que possam provocar derrames (poluição).

De referir também a obrigatoriedade que o navio tem em manter a máquina principal operacional de forma a poder sair de emergência pelos seus próprios meios.

Portanto este Regulamento trata da segurança dos navios atracados e do terminal, não aborda questões de operações nem define como se faz o quê, define só os procedimentos de segurança e ambiente.

**3.1.7.3 - Guia do porto de Sines para Navios**, conforme o previsto no artigo 2º. Do decreto-lei nº46/2002, de 2 de Março, as normas inseridas neste guia visam informar os utilizadores do porto das condições regulamentadas sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios no Porto de Sines, em matéria de segurança marítima e portuária, cumprindo o disposto na regra nº 1, alínea b), do Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG 72), aprovado para ratificação pelo Decreto-lei nº 55/78, de 27 de Junho.

Neste guia estão definidos todos os procedimentos de aproximação e entrada dos navios, pilotagem, fundeadouros, navios especiais, arribadas, comunicações, navegação em porto, permanência em porto, normas de segurança na zona marítima, etc.

Em termos de procedimentos de segurança dos navios é igual ao que vem explicitado no Regulamento de Segurança.

**3.1.7.4 - Plano Portuário de Recepção e Gestão de Resíduos**, este plano define os procedimentos a serem tomados aquando da recepção de resíduos e o destino que lhes é dado após a sua recolha, no Regulamento de Segurança e Ambiente do Porto também vêm explicitado as obrigações do navio quanto a esta matéria, este plano serve essencialmente para formalizar a existência da gestão de resíduos e do destino a dar a esses mesmos resíduos após a sua recolha.

### **3.1.7.5 - Resultado da aplicação dos regulamentos**

A aplicação desta documentação é efectiva no Porto de Sines. O Regulamento de Exploração, é efectivamente o documento que define os serviços existentes e as taxas a serem aplicadas aos utilizadores do porto e das suas instalações, bem como a restante regulamentação portuária.

O Regulamento de Segurança e Ambiente, define os procedimentos de segurança para a zona portuária e para os navios quando estão atracados nos cais, e serve para

regulamentar os procedimentos destes quando estão efectuar operações. O que lhes é possível fazer, ou não, está definido neste documento e é com base nele que se autorizam determinadas operações a bordo.

O Plano Portuário de Recepção e Gestão de Resíduos também se considera que funciona, pois os procedimentos que estão definidos neste plano são cumpridos, ou seja toda a recepção e tratamento dos resíduos recebidos é executada e o encaminhamento dos resíduos que não tem tratamento nestas instalações é cumprido.

Nota que nestes regulamentos portuário não há alusão a procedimentos a aplicar durante as operações de carga/descarga do navio. Neste campo apenas se faz referência às percentagens de Oxigénio do gás inerte durante as lavagens de tanques ou na descarga do produto. Também não há referência a procedimentos a tomar em caso de acidente envolvendo fogo ou poluição do mar por hidrocarbonetos.

### **3.1.8 - Boas práticas**

#### **3.1.8.1 - ISGOTT 5 (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminal)**

No que respeita às boas práticas definidas neste guia (ISGOTT 5), podemos concluir que, pelo facto da Ship/Shore Safety Check-List<sup>82</sup> ser precisamente a existente no referido guia, os procedimentos de segurança que o navio e o terminal devem cumprir, antes e durante as operações de carga/descarga do navio de crude, são seguidas e observadas, pois tanto o responsável do navio como o responsável da Autoridade Portuária, que vai a bordo do navio, assinam conjuntamente o referido documento após terem efectuado as verificações constantes no referido documento.

Tudo o que tem a ver com as operações de manuseamento da carga do navio, procedimentos de operações de carga/descarga, valores limites de Oxigénio nos tanques, lavagem dos tanques, amarração do navio, comunicações navio/terminal, e muitos mais parâmetros, estão definidos na referida check-list, o simples procedimento de fecho e selagem de algumas válvulas não utilizadas, está previsto nesse documento, abrangendo assim o máximo possível de parâmetros que possam evitar a ocorrência de acidentes durante as operações entre o navio e o cais, acidentes envolvendo fogo a bordo ou no terminal e acidentes que possam causar poluições no mar.

---

<sup>82</sup> Ship/Shore Safety Check-List abreviada de ccheck-list

Portanto este guia é um completo orientador que se seguido pelos navios e pelos terminais evita que em cada local (porto) de carga/descarga de hidrocarbonetos existam procedimentos diferentes, harmonizando assim o sector do transporte marítimo do petróleo e seus derivados. Segundo informações obtidas junto de Comandantes de navios, é amplamente utilizado em todo o mundo, sendo mesmo recomendado pela Organização Marítima Internacional, que lhe reconhece a devida competência para regular as operações dos navios e dos terminais e o interface entre ambos.

Ao nível dos procedimentos utilizados nas operações dos navios e dos terminais, a referência e a linha orientadora é o ISGOTT 5 (a ultima edição), não existindo nenhuma legislação nacional ou europeia sobre o tema, fica assim nas “mãos” de uma organização internacional (OCIMF), ligada ao sector dos transportes marítimos de petróleos, a produção e edição de manuais de boas práticas que não sendo obrigatório cumprir são amplamente difundidos, seguidos e cumpridos pela maioria, senão mesmo, a totalidade da frota mundial.

No terminal petroleiro do Porto de Sines o preenchimento da Check-List é da responsabilidade do adjunto técnico de segurança (chefe de turno à segurança) que é funcionário da APS, a Autoridade Portuária.

O decreto-lei nº 46/2002, de 2 de março no seu Artigo 1º (Definição), diz o seguinte:

1. *É cometida às autoridades portuárias a competência em matéria da segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição, em conformidade com as atribuições definidas por este diploma.*
2. *As autoridades portuárias asseguram a coordenação com os órgãos da Administração cujas atribuições se relacionem com as consagradas no presente diploma.*
3. *Para efeitos do presente diploma, são consideradas autoridades portuárias as administrações dos portos e os institutos portuários*

No seu Artigo 2º (Âmbito) Compete às Autoridades Portuárias:

- a) *A definição das condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial;*

- d) A elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios do porto, em matéria da segurança marítima e portuária, no respeito do disposto na regra nº 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972, aprovado para ratificação pelo Decreto nº 55/78, de 27 de Junho, e de acordo com o respectivo regulamento de exploração portuária;*
- j) O estabelecimento de condicionalismos de atracação e de largada de navios em função das exigências de segurança e dos requisitos de interesse comercial;*
- l) A fixação de regras de manuseamento, armazenagem e transporte de cargas perigosas e a fiscalização do cumprimento das normas em vigor sobre esta matéria;*
- m) A prevenção e o combate à poluição, salvo a matéria relativa a contra-ordenações;*

Analisando o decreto-lei acima mencionado considero que não está nas funções da Autoridade Portuária a ida a bordo dos navios com o objectivo do preenchimento da Check-List. Embora este decreto-lei dê competências específicas às Autoridades Portuárias para elaborarem regulamentação sobre as condições de segurança dos terminais.

A Autoridade Portuária tem mais vocação para a fiscalização dos regulamentos do que para a verificação das condições do navio e do cais antes de se iniciarem operações. Isto será mais da competência da entidade exploradora.

A referida documento não aborda unicamente itens sobre a segurança do navio e do terminal, também incorpora vários itens sobre as operações e sobre o estado dos equipamentos do terminal antes de se iniciarem as operações de carga/descarga.

Sendo que a empresa que explora o terminal petrolífero é diferente da Autoridade Portuária, não me parece que faça sentido alguém que não pertence á empresa exploradora assumir a responsabilidade sobre matéria que a maioria das vezes desconhece, essencialmente quando se fala em condições de operacionalidade do equipamento do terminal e a prontidão do mesmo para iniciar operações.

Durante a visita a bordo realizada pelo elemento da Autoridade Portuária e no decorrer do preenchimento da chek-list, a verificação de alguns itens é efectuada visualmente e a conformidade de outros, que têm a ver com o navio, é efectuada verbalmente pelo comandante ou imediato, assim como a verificação de itens relacionados com o cais, é efectuada verbalmente pelo elemento da Autoridade Portuária, ou seja existe um compromisso de se prestarem declarações verdadeiras de ambas as partes.

Durante a visita do referido elemento ao navio e no decorrer do preenchimento da chek-list, o operador do posto, que é o responsável pelas operações da parte do terminal, não é ouvido no processo de preenchimento, ou seja a pessoa que melhor pode falar sobre o estado dos equipamentos do posto (cais), que sabe quais os limites de segurança dos equipamentos, que vai estar durante varias horas a acompanhar as operações e que irá certamente dar indicações ao navio sobre como se ajustar para cumprir os referidos limites de segurança, não é ouvida nem interfere no processo do preenchimento de tal documento.

Portanto o representante da Autoridade Portuária vai a bordo preenche o referido documento e sai sem haver contacto ou troca de informação com o operador que está responsável pelas operações do posto (cais).

Parece-me assim que não deverá ser um elemento da Autoridade Portuária a assumir a responsabilidade no preenchimento de tal documento, já que o operador de posto é o responsável pelas operações e por tudo o que as rodeia, segurança inclusive.

Seria mais lógico ser um elemento da empresa exploradora, com conhecimentos sobre as operações e sobre a segurança, a efectuar tal procedimento e os membros da Autoridade Portuária apenas fiscalizarem a observância dos regulamentos.

Num passado ainda recente a entidade exploradora do terminal petroleiro era a Autoridade Portuária, nessa fase e sendo a empresa a mesma faria mais sentido, embora também existissem as suas lacunas, nomeadamente o operador do posto não ser envolvido no processo, tal como acontece agora.

### **3.1.8.2 - Preenchimento da check-list**

O preenchimento do documento é efectuada em 2 partes, a parte A são as verificações físicas que tem que ser analisadas e verificadas no local pelo representante

da Autoridade Portuária e por um oficial do navio, e a parte B que são verificações verbais, em que tanto o oficial do navio como o representante da Autoridade Portuária prestam informações que não são fisicamente verificadas, ou seja parte-se para uma base de confiança mútua em que ninguém está interessado em ocultar informações que possam por em risco a segurança do navio e do terminal, no decorrer das operações de carga/descarga. Ambos os intervenientes assinam o referido documento assumindo que as informações que prestaram são correctas, partindo-se do princípio que ambos têm profundo conhecimento do que estão a dizer.

### **3.1.8.3 - Algumas não conformidades relativamente às boas práticas**

- ✚ No terminal petrolífero de Sines existem algumas condicionantes que não permitem que se cumpra na totalidade as boas práticas recomendadas pelo ISGOTT, nomeadamente na colocação da escada ou prancha de acesso ao navio. As boas práticas recomendam que se deva dar preferência à escada ou prancha existente no cais, e que a mesma se deve colocar o mais longe possível do manifold do navio e o mais perto possível das acomodações, de forma a que em caso de necessidade sirva de caminho de fuga do navio ou de entrada a bordo de equipas de emergência.

No caso de um navio de crude, os maiores que vêm ao terminal petrolífero, as escadas fixas dos postos estão posicionadas muito perto do manifold do navio, e é impossível deslocar essas escadas para outra posição mais a norte ou mais a sul, e se existem navios onde se pode colocar uma escada ou prancha amovível no caso dos navios de crude isso é impossível devido à altura que atingem após terem descarregado alguma carga.

Portanto neste ponto só com grandes alterações na estrutura do cais se conseguiria posicionar as escadas hidráulicas, fixas dos postos (cais), de forma a que ficassem distanciadas do manifold do navio e mais perto das acomodações, de realçar que este é o ponto de ligação entre os braços de carga do terminal e as saídas dos tanques dos navios, sendo por isso o ponto mais sensível e mais provável de poder ocorrer algum acidente durante as operações de carga/descarga.

- ✚ Outra questão referida no ISGOTT é que nos locais onde existam rebocadores e que os mesmos façam parte dos planos de combate a incêndios do terminal, estes devem de estar disponíveis, e assim que chamados não demorem mais

do que 15 ou 20 minutos a chegarem ao local, sendo que durante esse tempo os meios de terra deverão conseguir efectuar um combate inicial.

Quando em manobra devem de se conseguir libertar o mais depressa possível para combater o sinistro, quando atracados ao cais e entre manobras deverão estar amarrados num local à vista do terminal e prontos a largar. Devem de estar em permanente escuta rádio e visual sob o terminal.

Na questão de estarem à vista do terminal, isso não acontece, os rebocadores estão amarrados num local em que não há visibilidade sobre o terminal.

Como apenas existe um rebocador activo 24 horas por dia, os outros tem que ser convocados antecipadamente para as manobras, os meios de combate a um sinistro, pelo lado do mar, resume-se a um rebocador algo afastado do terminal petroleiro embora com a tripulação a bordo, que se não estiver a efectuar nenhuma manobra consegue chegar ao terminal petroleiro com alguma rapidez. De salientar que durante uma manobra não pode simplesmente largar o navio e ir para outro local, tem que garantir que o navio fica seguro, ou atracado ou ao largo.

- ✚ Junto aos cais devem de existir estacionamento que permitam aos veículos de combate a incêndios posicionarem-se de forma a iniciar as operações de combate a um sinistro. Existe aqui uma não conformidade, existe de facto um estacionamento para veículos mas que por vezes está tão cheio que as viaturas de emergência nem conseguem circular na via.
- ✚ Os caminhos de evacuação no cais não estão assinalados.
- ✚ Se os caminhos de evacuação não poderem estar livres de fontes de calor ou estejam expostos ao fogo, devem de estar protegidos por barreiras de contenção ou existirem abrigos de forma a protegerem as pessoas de queimaduras provocadas pelas chamas, é algo que não se verifica no terminal petroleiro de Sines.
- ✚ Devem de existir equipamentos de salvamento nos terminais tais como bóias, equipamentos para ajudar a flutuar, etc., para todas as pessoas no local. Nos cais onde as operações decorrem apenas é possível visualizar uma bóia com retenida, manifestamente insuficiente para as pessoas que por vezes estão no cais.
- ✚ O navio deve de colocar avisos na prancha de acesso em linguagem apropriada alertando para a não utilização de chamas abertas, não fumar, não autorizado a

entrada a pessoas sem autorização, não utilizar telemóveis, também devem de existir avisos de caminhos de fuga. Não é uma prática comum a colocação destes avisos.

- ✚ O equipamento de protecção individual deverá de ser utilizado pelo pessoal envolvido nas operações do navio e do cais, e deverão compreender roupas e calçado anti-estáticos, óculos e capacete de apropriado e se for caso disso, no cais o pessoal deverá utilizar coletes salva vidas ou outros meios semelhantes se houver o risco de queda ao mar.

Os navios cumprem na íntegra estas recomendações, agora ao nível do cais elas são muito precárias, não existindo muita exigência nestas questões, essencialmente na utilização de coletes salva vidas pelo pessoal que esteja exposto ao risco de queda ao mar.

- ✚ Os navios devem de estabelecer requisitos para os visitantes em que deve de incluir roupa apropriada, calçado e capacete de protecção, da mesma forma o terminal deve de estabelecer regras de passagem dos tripulantes dos navios pelo terminal, uma via de passagem ou um meio de transporte.

Existe aqui uma não conformidade relativa destas questões, se existem pessoas que vão a bordo do navio totalmente equipadas, existem também outras que não vão totalmente equipadas. Da parte do cais o mesmo acontece, o pessoal das operações anda devidamente equipado mas algumas pessoas que vão ao cais nem sempre andam devidamente equipados.

### **3.2 - A estrutura física e equipamentos do terminal petroleiro**

O terminal petroleiro do Porto de Sines remonta ao início dos anos 70, altura em que foi iniciada a sua construção tendo entrado em funcionamento em 1978. O dimensionamento dos cais foi na época projectado em função das dimensões e tonelagem dos navios que iriam escalar e operar em Sines.

Todos os equipamentos que o terminal dispõe actualmente em matéria de segurança, tais como torres de combate a incêndios nos postos (cais), monitores de combate a incêndios situados nos duques de alba<sup>83</sup> dos postos, rede de incêndios, sistema de acoplamento dos rebocadores para fornecerem água ao terminal em caso de falta da mesma na rede de incêndios, tanques de concentrado de espumífero, etc., foram

---

<sup>83</sup> Duque de alba – Maciço de betão adjacente ao cais e ligado a este, onde estão instalados monitores de combate a incêndios e cabeços de amarração para os cabos do navio.

montados na altura da construção do terminal e quando o mesmo entrou em funcionamento.

Durante todo o estudo realizado não identifiquei qualquer tipo de legislação nacional ou internacional que definisse o tipo de equipamento que deveria equipar uma instalação destas características. No Manual ISGOOT 5 existe um capítulo destinado aos terminais onde são referidos os equipamentos que devem de estar disponíveis no terminal bem como a preparação de combate à emergência.

Ao longo dos anos e desde o longínquo 1978, o terminal sofreu várias remodelações no que diz respeito a substituição de determinados equipamentos, sendo que o que se tem feito é remodelar e equipar o terminal com material mais recente e tecnologicamente mais avançado, a sua disposição e a dotação permanece a mesma, á excepção de pequenas alterações que não alteram significativamente as capacidades de trabalho dos equipamentos nem aumentam substancialmente a sua eficácia.

De salientar que da forma como os equipamentos de combate a incêndios estão dispostos garantem a cobertura total de um navio no cais em caso de incêndio, e a cobertura de todo o cais, de referir também que os monitores fixos nos cais actuam de dois modos, manual e automático, sendo que também podem ser comandados à distância a partir de um comando recuado existente fora do posto.

No dia 15 de Agosto de 1980, o navio de pavilhão Espanhol de nome “Campeon” explodiu ao cais durante as operações de carga/descarga, (ilustração 6) dai resultaram vários mortos e feridos entre os tripulantes e feridos entre os operadores que estavam no cais, tendo também resultado na destruição praticamente completa do cais. O sistema de combate a incêndios instalado nas torres fixas funcionou e permaneceu operacional durante o combate ao sinistro, isto apesar de estar bastante próximo do navio. Não houve roturas nas linhas de incêndio e os monitores das torres permanecerem operacionais.

Com este exemplo verificamos que mesmo com uma explosão desta magnitude bem perto dos equipamentos eles sobreviverem e mantiveram-se operacionais.



**Ilustração 6 - Explosão do navio "Campeon" em 1980**

Da mesma forma que os equipamentos de combate a incêndios também os mecanismos de acesso ao navio, escadas hidráulicas fixas, instaladas nos cais permanecem no mesmo local, embora já tenham sido substituídos por outros mais modernos.

Segundo as boas práticas recomendadas actualmente pelo ISGOTT 5, as escadas ou pranchas devem ser colocadas afastadas dos manifolds e o mais perto possível das acomodações da tripulação de forma a servirem como meio de fuga ou entrada de equipas de socorro a bordo. Devido às condicionantes físicas dos cais isso não se verifica, aliás os meios de acesso pelo lado de terra estão habitualmente perto do manifold do navio e afastados das acomodações, impossibilitando a sua utilização como saída de emergência ou entrada de equipas de socorro a bordo do navio. Isto em caso de se verificar a ocorrência de um problema grave junto do local mais provável, o manifold do navio, onde se verifica o interface entre os colectores dos tanques do navio e os braços de carga do cais.

Em caso de necessidade de saída ou entrada a bordo e de ser impossível utilizar a escada de acesso ao navio pelo lado do cais, há a possibilidade de se entrar ou sair, pelo lado do mar, pela escada de piloto<sup>84</sup>, que fica permanentemente disponibilizada, ou pela escada de portaló<sup>85</sup>, a questão é que não se pode considerar saída de emergência quando

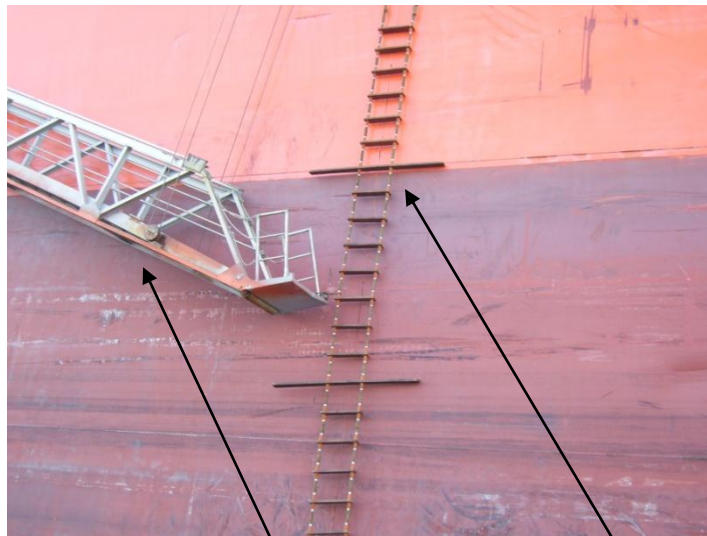
---

<sup>84</sup> Escada de cabo por onde o piloto entra ou sai de bordo do navio com este a navegar, é colocada na vertical junto ao costado, não pode ter mais do que 9 m

<sup>85</sup> Escada do navio que pode ser descida junto ao costado até um determinado nível e permitir a entrada de pessoas a bordo

não permite uma evacuação da tripulação rapidamente e para um local seguro. Impossibilita, também, que equipas de emergência possam deslocar-se para bordo do navio com material e de uma forma célere. Isto porque ao descer-se as escadas deparamo-nos de imediato com mar, e para as subirmos só com o posicionamento de uma lancha é possível ter acesso às mesmas (ilustração 7).

Portanto, com esta condicionante física de não se poderem mover as escadas mais para norte, segundo a orientação do navio no cais, popa (parte de trás do navio) para norte e proa (parte da frente do navio) para sul, os meios de acesso fixos terão que ficar sempre no mesmo local, mesmo quando se colocam pranchas amovíveis as mesmas não podem ser colocadas mais para o lado da popa, norte, pelo facto da estrutura dos cais não o permitir. De referir que nos navios de crude, pela altura que atingem assim que começam a descarregar (ilustração 8 e 9), apenas se pode utilizar a escada hidráulica do cais.



**Ilustração 7 - Combinado de escada de portaló com a escada quebra-costas (escada de piloto)**



**Ilustração 8 - Escada hidráulica do cais colocada com o navio de crude a iniciar a descarga**



**Ilustração 9 - Escada hidráulica do cais colocada com o navio de crude já bastante descarregado**

À semelhança dos equipamentos atrás referidos, também as linhas transportadoras dos produtos permanecem no mesmo lugar de origem, salvo algumas alterações que tem vindo a ser efectuadas ao longo dos anos. Continuam a existir linhas que transportam os produtos petrolíferos a passar por cima do mar sem qualquer protecção por debaixo das mesmas (ilustração 10), ou seja qualquer rotura causado pela corrosão resulta em derrame de hidrocarbonetos para o mar. Estas situações não são assim tão anormais de ocorrerem, de referir que estamos junto ao mar onde a corrosão é bastante severa.



**Ilustração 10 - Linhas transportadoras de hidrocarbonetos a passarem por cima do mar sem protecção**

Da mesma forma os tanques de resíduos que equipam os cais estão praticamente no mesmo local, e não dispõem de bacias de retenção adequadas (ilustração 11), qualquer pequeno derrame que ocorra, rapidamente enche as bacias e estas por falta de capacidade derramam para o mar.

Estes tanques estão equipados com bombas eléctricas que quando atingem um determinado volume disparam e enviam o produto para outro tanque maior, mas o problema é que as avarias neste sistema acontecem e as bombas não iniciam o seu trabalho quando atingem o nível crítico, derramando depois para fora pelos respiradouros, tendo como resultado mais uma poluição.



**Ilustração 11 - Tanque de resíduos**

Não esquecendo o referido no Decreto-Lei nº 46/2002, de 2 de Março, no artigo nº 2, âmbito, competência das Autoridades Portuárias, alínea m), “*A prevenção e o combate à poluição, salvo a matéria relativa a contra-ordenações*”, deve por isso a APS, denominada Autoridade Portuária segundo o mesmo decreto-lei, zelar para que a ocorrência de poluição para o mar, ar ou terra provocada por hidrocarbonetos seja nula ou pelo menos o menor possível, devendo assim actuar a montante de forma a corrigir as situações que sejam potenciais fontes de poluição, em especial para o mar.

A APS já foi em simultâneo a Autoridade Portuária e a entidade exploradora do terminal petrolífero, aquele que mais movimentos apresenta, e durante esses anos as questões acima mencionadas mantiveram-se inalteradas, caberá agora à empresa que explora o referido terminal eliminar potenciais fontes causadoras de poluição.

### **3.3 - A questão do combate à poluição**

Desde 1993 que pela Resolução do Conselho de Ministros nº 25/93, de 15 de Abril, publicada no Diário da República nº 88, de 15 de Abril de 1993, Portugal passou a possuir um Plano de Contingência Nacional para o Combate à Poluição provocada por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas no mar e na zona costeira, Plano Mar Limpo.

As Administrações Portuárias são responsáveis pela prevenção e combate à poluição nos espaços sob a sua jurisdição (portos) e exercem poderes de Autoridade, ainda que, de acordo com o Plano Mar Limpo, a direcção e a coordenação passe para a Autoridade Marítima no caso de episódios de poluição mais graves ou que se estendam para fora dos espaços de jurisdição das Autoridades Portuárias.

O departamento da Autoridade Marítima que tem a responsabilidade do combate à poluição marinha é a Direcção de Combate à Poluição no Mar.

Em caso de acidente grave ou catástrofe de que possa resultar poluição, a Marinha e os outros ramos das Forças Armadas, nos termos da lei, podem dar o seu contributo em meios humanos e materiais, nos termos estabelecidos no Despacho nº79/MDN/94, de 27 de Abril.

Segundo o Decreto-Lei nº 46/2002, de 2 de Março, no artigo nº 2, âmbito, competência das Autoridades Portuárias, alínea m), “*A prevenção e o combate à poluição, salvo a matéria relativa a contra-ordenações*”. Seguindo esta obrigatoriedade

legal a APS possui equipamento de combate à poluição, sendo que a prevenção se fará essencialmente ao nível dos procedimentos de forma a evitar a ocorrência da mesma.

Em caso de Poluição do mar provocada pelo derrame accidental de hidrocarbonetos é tido como referencia o plano Mar Limpo, que na prática não define nenhuns procedimentos nem formas de actuação (tabela 7).

**Tabela 7 - Organização operacional do Plano Mar Limpo<sup>86</sup>**

Situação (graus)	Níveis da autoridade coordenadora	Plano de intervenção aplicável	Conceito	Entidades intervenientes
<b>Situação normal (4º Grau)</b>	Local (Capitão do Porto ou Autoridade Portuária)	Local	Actuação individualizada para cada derrame com informação à Autoridade Marítima	Capitania do Porto, Autoridade Portuária, operadores especializados (terminais petrolíferos e químicos, refinarias, estaleiros navais e navios)
<b>3º Grau</b>	Local (Capitão do Porto ou Autoridade Portuária)	Local	Actuação integrada dos meios de combate locais num único sistema operacional sob direcção e coordenação da Autoridade Marítima/Portuária local	Capitania do Porto, Autoridade Portuária, operadores especializados, Unidades Militares, órgãos locais da Protecção Civil ou da Marinha, outras organizações previstas no plano de intervenção local
<b>2º Grau</b>	Regional (Chefe do Departamento marítimo)	Regional	Actuação integrada dos meios de combate regionais num único sistema operacional sob direcção e coordenação da Autoridade Marítima Regional	Departamento Marítimo, Capitánias dos Portos e organizações locais a elas subordinadas, Regiões Militares, Órgãos Regionais da Protecção Civil ou da Marinha, outras organizações previstas no plano de intervenção regional
<b>1º Grau</b>	Nacional (Director Geral de Marinha)	Nacional	Actuação integrada dos meios de combate nacionais ou internacionais num único sistema operacional sob direcção e coordenação do Director Geral da Marinha	Departamento Marítimo e organizações regionais a ele subordinadas, Forças Armadas, Serviço Nacional ou Regional de Protecção Civil, outras organizações nacionais ou internacionais

A APS não tem nenhum plano de intervenção que defina os procedimentos de actuação em caso de poluição no mar dentro dos seus limites de jurisdição.

Essa actuação é geralmente coordenada por um responsável da APS que vai solicitando os meios à medida que forem sendo necessários e consoante a evolução do

<sup>86</sup> Resolução do conselho de ministros n.º25/93, de 15 de Abril de 1993

estado da poluição, sendo que já existem procedimentos básicos que têm sido definidos ao longo dos anos e com a experiência do passado.

Os equipamentos existentes consistem em lanchas, embarcações skimmer (embarcações de combate à poluição), barreiras de contenção flutuantes, tanques para deposição de hidrocarbonetos, bombas de sucção de hidrocarbonetos e diversos equipamentos menores, tais como: mantas absorventes e pás.

Não existe nenhuma definição dos meios que devem de existir num terminal petrolífero como o de Sines, estes meios são adquiridos, muitos deles, ao abrigo de programas comunitários, mas sem ser exigido nenhuma dotação de material, deixando às administrações portuárias essa decisão.

No caso do Porto de Sines, as barreiras de contenção tem dimensão suficiente para isolarem completamente todo o terminal petrolífero e petroquímico.

Na prática e na presença de uma poluição causada pelo derrame acidental de hidrocarbonetos a colocação dos meios na água é demorada, isto devido à necessidade de se mobilizarem meios, como é o caso das lanchas, para puxarem as barreiras dos enroladores e as colocarem à volta do navio ou para isolarem todo o terminal.

A distância a que estão as lanchas amarradas ainda é significativa, e pode ainda ocorrer a situação da tripulação da lancha estar ocupada numa manobra e não ter disponibilidade imediata para ocorrer ao local, ainda de referir que a lancha que puxa as barreiras não é a mesma que a tripulação opera no normal dia de trabalho, essa é a que transporta os pilotos a bordo dos navios, ou seja uma embarcação diferente e que a tripulação tem que trocar por outra para efectuar tal serviço de puxar barreiras.

Por aqui podemos ver a dificuldade que existe em realizar uma operação de posicionamento de barreiras em redor de um navio no momento em que se dá a poluição ou nos momentos imediatamente seguintes.

O mesmo se pode aqui aplicar se houver necessidade de se operar os skimmers que estão posicionadas algo distantes do terminal petrolífero, e que demoram um tempo significativo a chegar, do seu local de amarração, ao terminal, mais uma vez se a tripulação estiver ocupada numa manobra, o tempo em que levam a chegar ao local de amarração e trocar de embarcação, colocá-la a trabalhar e efectuarem todo o percurso

até ao local é ainda bastante significativo, isto tudo numa óptica de intervenção rápida e célere para evitar alastramento do derrame.

Há ainda que contar com a mobilização do pessoal de terra para manobrar os enroladores de barreiras, nem todos os operadores de turno estão familiarizados em trabalhar com o sistema, e ainda com o facto de se for de noite ou fim-de-semana o pessoal que habitualmente opera tal sistema não está presente.

Portanto todo este processo de combate à poluição, e em caso de derrame de hidrocarbonetos no terminal petrolífero de Sines, é bastante demorado e tem bastantes variáveis associadas que podem influenciar de forma negativa todo o processo de mobilização dos meios e a rápida chegada destes ao local.

Os meios até existem e estão disponíveis 24 horas por dia, agora a forma de se articular todo o sistema para uma intervenção rápida e célere é mais difícil. Todo este sistema não funciona eficazmente sem a presença das lanchas para puxarem as barreiras e assim isolar um navio ou todo o terminal.

As lanchas só podem ser tripuladas por pessoal devidamente autorizado e habilitado, e esse pessoal na APS tripula as lanchas dos pilotos, ou seja estão diariamente ocupados com uma função que têm que interromper se existir a necessidade de trabalharem com outra embarcação, pode sempre haver a possibilidade de se convocar outra tripulação que está de prevenção, mas se a necessidade for a de intervir de uma forma rápida, logo aí cai por terra essa rapidez, pois as pessoas convocadas estão em casa e demoram algum tempo a chegarem ao local onde estão as embarcações amarradas.

Só por muita casualidade é que no decorrer de uma manobra de amarração de um navio ao cais, no terminal petrolífero, ocorra um derrame de hidrocarbonetos para o mar, e de imediato se possam convocar as lanchas da empresa concessionária, que está a efectuar a amarração, para operar o sistema das barreiras.

Portanto todo este sistema de contenção de derrames utilizando as barreiras flutuantes dentro dos limites do terminal petrolífero só funcionaria 100% se existisse permanentemente e 24 horas por dia uma embarcação no local, preparada e tripulada, e que pudesse efectuar a operação de posicionamento das barreiras de imediato após a

ocorrência de um derrame, como isso na prática não se verifica, continua-se a ter um sistema que não pode garantir um nível de rapidez imediato.

### **3.4 - Entrevistas sobre o questionário e resultados obtidos**

#### **3.4.1 - Questionário<sup>87</sup>**

Foi elaborado um questionário, em que se pretendia analisar o conhecimento existente sobre a regulamentação dos navios e dos terminais, dos elementos intervenientes no processo de recepção dos navios, por parte da Autoridade Portuária e pelos operadores encarregues das operações de carga/descarga, por parte da entidade exploradora do terminal.

Foi também objectivo deste questionário saber sobre o nível de formação que os mesmos receberam nas respectivas empresas e compreender o nível de conhecimento que cada um tem sobre algumas questões de operações e segurança durante as operações dos navios ao cais.

Importante também perceber se todos os intervenientes falavam a mesma linguagem sobre as questões levantadas e se estava uniformizado a forma como as sequências de operações eram por eles descritas.

Foram entrevistados 4 dos 6 chefes de turno da segurança, representantes da Autoridade Portuária e responsáveis pelo preenchimento da check-list, e 7 dos 15 operadores de posto, representantes da empresa exploradora do terminal petroleiro, responsáveis pelas operações de carga/descarga nos cais.

#### **3.4.2 - Chefes de turno à segurança**

No caso dos chefes de turno da segurança, e representantes da Autoridade Portuária, os entrevistados estavam todos entre os 50 e os 60 anos de idade, com um nível de escolaridade em que 1 tem o 2º ano complementar do liceu, 1 o 9º ano de escolaridade e 2 o 12º ano de escolaridade. O tempo de serviço na empresa varia entre os 13 anos e os 32, em que 1 está na empresa e a desempenhar estas funções há 13 anos, 2 estão na empresa e a desempenhar estas funções há 24 anos e 1 está na empresa há 32 anos mas a desempenhar estas funções no departamento de segurança há apenas 3 anos (tabela 8), embora já tivesse sido chefe de turno no terminal petroleiro quando a APS era em simultâneo a Autoridade Portuária e a empresa exploradora.

---

<sup>87</sup> Formulário do questionário no Anexo XIII

**Tabela 8 - Caracterização dos chefes de turno da segurança**

<b>Entrevistado</b>	<b>Idade (anos)</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Tempo de serviço (anos)</b>
<b>A</b>	53	9º Ano	13
<b>B</b>	54	2º Complementar do liceu	32 Na empresa 3 Na segurança
<b>C</b>	55	12º Ano	24
<b>D</b>	57	12º Ano	24

Na sequência do que foi questionado aos entrevistados em relação ao seu conhecimento sobre as regulamentações internacionais ou nacionais de navios e terminais, os resultados obtidos foram os seguintes (tabela 9):

**Tabela 9 - Referente ao conhecimento dos chefes de turno da segurança sobre a regulamentação e boas práticas existentes**

<b>Conhece a existência de:</b>				
<b>Entrevistado</b>	<b>SOLAS 74</b>	<b>MARPOL 73/78</b>	<b>Regulamentos portuários</b>	<b>ISGOTT</b>
<b>A</b>	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>B</b>	Não	Sim	Sim	Não
<b>C</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>D</b>	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Conhece respectivo conteúdo:</b>				
<b>A</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>B</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>C</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>D</b>	Não	Não	Sim	Não

Após a análise dos questionários efectuados aos chefes de turno da segurança, que se resumem no quadro acima representado, concluiu-se o seguinte:

Na questão de saber se os entrevistados conheciam a regulamentação em estudo, os mesmos responderam que conheciam, esse conhecimento resulta de ouvirem falar vagamente sobre o assunto, porque na questão de conhecerem o conteúdo nenhum

soube responder a tal questão, mesmo em relação aos regulamentos portuários do Porto de Sines, conhece-se a existência mas não se conhece na totalidade o conteúdo interno, às vezes apenas alguns pontos, logo aí verificamos que existe desconhecimento por parte dos entrevistados sobre os conteúdos dos regulamentos.

Existe de facto algum conhecimento sobre determinados pontos dos regulamentos, essencialmente o Regulamento de Segurança. Esse conhecimento é fruto do trabalho que os chefes de turno da segurança se deparam diariamente, em que tem a necessidade de saberem de determinados procedimentos para aplicarem no dia-a-dia.

O facto de irem a bordo dos navios e preencherem a check-list, conjuntamente com oficiais do navio, permite que se contacte com pessoas que sabem do conteúdo de determinados instrumentos regulatórios internacionais, nomeadamente as convenções IMO, fruto da sua formação como oficiais náuticos e da exigência das organizações internacionais que tutelam o sector marítimo. Esse contacto permite que se vá adquirindo determinados conhecimentos soltos, que ao fim de alguns anos resulta, em pelo menos, saberem da existência de determinados regulamentos e convenções.

De realçar neste questionário que em matéria de formação dada aos chefes de turno da segurança, não foi dada qualquer formação que abordasse estas questões de regulamentações nacionais ou internacionais, bem como as boas praticas existentes sobre o sector.

Um dos entrevistados revelou ter tido formação inicial intensiva, ou seja há mais de 20 anos, e ministrada noutra empresa onde trabalhou anteriormente, empresa petroquímica.

Outro teve alguma formação inicial quando integrou os quadros da APS, e ainda um outro entrevistado revelou que apenas teve alguma formação uns anos depois de estar na empresa.

Um dos entrevistados não teve formação inicial específica, tendo a sua aprendizagem para a função que desempenha sido efectuada pelo acompanhamento dos colegas aos navios, e assim inteirou-se do trabalho a executar.

Na APS houve de facto alguma formação inicial há bastantes anos e praticamente no início das actividades, ou seja há mais de 20 anos, em que segundo os entrevistados

existiu algum cuidado em formar os trabalhadores, inicialmente, com formação de qualidade, mas posteriormente não existiu uma continuidade. Mais presentemente as formações mais relevantes e que têm a ver com as funções dos chefes de turno da segurança foram em código ISPS.

Neste questionário embora se tenha questionado sobre todas as formações recebidas na empresa, aquelas que se deu mais relevância foram as que se destinavam, essencialmente, às funções específicas de cada um e sobre a problemática em estudo, a regulamentação.

### 3.4.3 - Operadores dos postos

Em relação aos operadores de posto, representantes da empresa concessionária do terminal petrolífero, CLT (Companhia Logística de Terminais), os entrevistados estão numa faixa etária em que 6 estão entre os 30 e os 40 anos e 1 tem 49 anos, possuem uma escolaridade mínima do 12º ano sendo que um deles é licenciado (tabela 10).

Ao nível dos anos de serviço 6 estão entre os 6 e os 12 anos e 1 tem 21 anos de serviço na função.

**Tabela 10 - Caracterização dos operadores de posto**

<b>Entrevistado</b>	<b>Idade (anos)</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Tempo de serviço (anos)</b>
<b>A</b>	33	12º Ano	6
<b>B</b>	36	12º Ano	6
<b>C</b>	33	12º Ano	7
<b>D</b>	35	12º Ano	9
<b>E</b>	39	12º Ano	11
<b>F</b>	37	Licenciado	12
<b>G</b>	49	12º Ano	21

Na sequência do que foi questionado aos entrevistados em relação ao seu conhecimento sobre as regulamentações internacionais ou nacionais de navios e terminais, os resultados obtidos foram os seguintes (tabela 11):

**Tabela 11 - Referente ao conhecimento dos operadores de posto sobre a regulamentação e boas práticas existentes**

<b>Conhece a existência de:</b>				
<b>Entrevistado</b>	<b>SOLAS 74</b>	<b>MARPOL 73/78</b>	<b>Regulamentos portuários</b>	<b>ISGOTT</b>
<b>A</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>B</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>C</b>	Não	Sim	Sim	Não
<b>D</b>	Não	Não	Não	Não
<b>E</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>F</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>G</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>Conhece respectivo conteúdo:</b>				
<b>A</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>B</b>	Não	Não	Não	Não
<b>C</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>D</b>	Não	Não	Não	Não
<b>E</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>F</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>G</b>	Não	Não	Sim	Não

Após a análise dos questionários efectuados aos operadores de posto, que se resumem no quadro acima representado, concluiu-se o seguinte:

Em relação ao conhecimento que os entrevistados têm sobre a regulamentação internacional é praticamente nula, o único que respondeu conhecer a convenção MARPOL não conhece o seu conteúdo, apenas sabe que existe e que trata de uma convenção contra a poluição.

O conhecimento que demonstram ter em relação aos regulamentos portuários também não é muito, já que sabem da sua existência mas desconhecem praticamente os seus conteúdos, apenas demonstram conhecer melhor o regulamento de operações, visto ter a ver directamente com a sua função.

Ao nível das boas práticas existentes no sector, e que servem de orientação para a execução das operações entre o navio e o cais, o conhecimento que delas têm é nulo, ou seja não houve qualquer preocupação da empresa em formar e informar os trabalhadores envolvidos nesta função sobre as melhores práticas no sector.

É de extrema importância para os operadores terem conhecimento sobre as boas práticas do sector, pois são eles que operam a ligação entre o navio e o cais, que efectuam e vigiam as operações e os procedimentos da carga/descarga e que fiscalizam a colocação e o posicionamento de determinados equipamentos por parte do navio. Pelo facto de não conhecerem o ISGOTT, não têm conhecimento da existência desses procedimentos ou boas práticas.

Ao nível da formação apenas o entrevistado mais antigo na empresa referiu ter recebido formação inicial, sendo que posteriormente não houve continuidade, de referir que nunca recebeu formação sobre normas ou regulamentos sobre o sector ou sobre as boas práticas internacionais que servem de orientação para as operações.

Todos os restantes entrevistados tiveram como início da sua actividade o acompanhamento dos colegas mais antigos na função, obtendo aí os conhecimentos para exercerem o seu trabalho.

De referir que estes elementos que agora representam a empresa exploradora do terminal petrolífero já foram na sua maioria trabalhadores da APS, quando esta era simultaneamente entidade exploradora e Autoridade Portuária.

Nas outras questões constantes no questionário verifiquei que não havia uma harmonização no discurso quando se perguntava sobre a descrição de procedimentos e sua importância, sendo que cada um referia o que para ele é mais importante, algo que não devia acontecer quando a operação deveria ser tratada de igual e todos deveriam descrever basicamente o mesmo.

Sobre a check-list demonstraram ter um conhecimento mínimo ou apenas conhecerem a sua existência, quando são os responsáveis pelas operações entre o cais e o navio, é de estranhar o desconhecimento sobre um documento que determina que as operações se podem realizar e que tudo está conforme e pronto a ser operado, sendo eles os responsáveis não têm interferência directa nem conhecimento sobre o preenchimento do referido documento.



## CONCLUSÕES

### Conclusões e recomendações sobre as entrevistas

Como conclusões finais sobre as entrevistas realizadas e após a análise dos questionários concluiu-se o seguinte:

- 1) Ao nível do conhecimento sobre as regulamentações existentes, internacional, comunitária e nacional, e sobre as boas práticas do sector, existe um claro desconhecimento, evidenciado pelos entrevistados.

Alguns sabem da sua existência mas não sabem do seu conteúdo nem a que se destinam, nesta situação temos os chefes de turno da segurança. Os operadores dos postos (cais) não evidenciaram saberem da existência de regulamentos internacionais ou boas práticas existentes para o sector.

Sobre os regulamentos do Porto de Sines evidenciaram saberem da sua existência mas sem um conhecimento muito aprofundado. Os chefes de turno da segurança conhecem melhor o Regulamento de Segurança e os operadores dos postos o Regulamento de Operações.

Portanto uma grande parte das vezes, estes elementos, cada um representante da sua empresa, não sabem porque é que determinada situação é obrigatória ou deverá ser efectuada de determinada forma, executam o que lhes dizem para fazerem.

- 2) Ao nível da formação existe uma clara carência, pois praticamente ninguém teve formação inicial para executar a sua função, à excepção dos elementos mais antigos, e aqui com mais de 20 anos de casa, em que lhes foi ministrada alguma formação inicial, e que segundo os mesmos era de qualidade. Mas especificamente sobre legislação e boas práticas nada foi efectuado. Os elementos mais recentes aprenderam os procedimentos da sua função acompanhando e observando os colegas mais antigos.

A formação contínua que tem sido ministrada ocasionalmente, tem sido mais focada para o código ISPS.

## Recomendações

Após toda esta análise e de forma a melhorar o conhecimento dos elementos, pertencentes à Autoridade Portuária e à entidade exploradora do terminal petrolífero, e melhorar assim o serviço que devido à sua importância estratégica no quadro da economia local e nacional, deverá ser extremamente seguro de forma a evitar a ocorrência de acidentes durante as operações dos navios, recomenda-se o seguinte:

- 1) Dar formação a todos os elementos sobre as regulamentações aplicáveis no Porto de Sines que regulam as actividades portuárias, essencialmente o interface navio/cais, no terminal petrolífero.
- 2) Dar formação sobre as Convenções Internacionais que regulamentam os navios, em especial sobre as convenções SOLAS 74 e MARPOL 73/78, de forma a que todos fiquem a conhecer a que é cada uma corresponde.
- 3) Dar formação sobre as boas práticas existentes no sector, essencialmente sobre o ISGOTT 5, a última edição deste documento, de forma a que todos os elementos fiquem a par dos procedimentos existentes para as operações e segurança, comunicação e interface entre o navio e o cais, é muito importante conhecerem a check-list em pormenor, bem como os procedimentos que o navio deve observar quando está ao cais.

## **Conclusões e recomendações sobre os resultados obtidos após a aplicação da regulamentação e boas práticas**

Após verificação e aplicação da regulamentação internacional, legislação nacional, boas práticas e regulamentos portuários, existente e que regulam o sector marítimo e portuário relacionado com a movimentação de hidrocarbonetos, e analisados durante as operações de descarga de um navio de crude, no terminal petrolífero do Porto de Sines, conclui-se que:

Na aplicação dos regulamentos internacionais verificou-se que as convenções que se aplicam ao sector marítimo e portuário e que podem ser aplicadas no Porto de Sines, no contexto do estudo efectuado, neste caso concreto a Convenção MARPOL 73/78, a mesma é aplicada na íntegra tanto no terminal petrolífero como a bordo dos navios.

Apenas de referir uma regra que não é observada, regra 13, mas que de qualquer forma essa não conformidade não afecta o sistema de forma a potenciar a ocorrência de poluição de hidrocarbonetos para o mar.

Os decretos-lei nacionais sobre o sector marítimo e aplicados a este tipo de instalações portuárias, também são cumpridos, não tendo sido encontrado qualquer tipo de não conformidade digno de registo.

O mesmo pode ser dito em relação à regulamentação europeia existente sobre petrolíferos e terminais e que assenta essencialmente sobre a introdução acelerada dos cascos duplos ou estrutura similar nos navios e as instalações de recepção de resíduos nos terminais.

O Regulamento sobre as instalações de recepção de resíduos no terminal é cumprido na íntegra, sendo que o Regulamento sobre a introdução dos cascos duplos nos navios, e segundo o que foi explicado na parte 2 deste trabalho, é fiscalizado pelas autoridades competentes, tanto no Estado de bandeira do navio como no Estado do porto, neste caso em Portugal pelo IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos) ou organização reconhecida, sendo que os certificados existentes e que autorizam o navio a navegar atestam que o mesmo está de acordo com o referido diploma.

Em relação aos vários regulamentos portuários existentes no Porto de Sines, e elaborados pela Autoridade Portuária dando cumprimento ao Decreto-Lei nº46/2002 de 2 de Março, os mesmos são cumpridos sendo mesmo a referência utilizada em matéria de procedimentos de segurança a serem observados pelos navios durante a permanência dos mesmos no cais e no decorrer das operações de carga/descarga.

Estes regulamentos portuários estão de acordo com as convenções internacionais pois foram elaborados tendo como base várias imposições regulamentadas pelas ditas convenções.

Em relação às boas práticas existentes para o sector, e segundo o ISGOTTG 5, pode-se concluir que, pelo facto da ckeck-list ser preenchida e assinada pelo navio e pelo representante do terminal petrolero, que a mesma se cumpre no que diz respeito às questões do interface navio/cais, ou seja os procedimentos que vinculam o navio e o terminal durante as operações de carga/descarga e que permitem que se efectuem as referidas operações em segurança.

Aqui nesta situação, e como foi referido na parte 3 deste trabalho, existem algumas questões que se levantam, quanto ao facto de quem deve de ir a bordo dos navios e assumir a responsabilidade no preenchimento de tal documento, se o representante do terminal, se o representante da Autoridade Portuária como é presentemente efectuado.

Mas o ISGOTT 5 não é apenas o interface navio/cais, é também constituído por variados capítulos onde se definem boas práticas a existirem nos terminais petroleros e nos navios, e neste campo existem algumas não conformidades.

Algumas das não conformidades encontradas devem-se essencialmente a condicionantes de ordem estrutural que existem nos cais e que são de difícil resolução sem que haja uma profunda intervenção de engenharia, portanto devido à disposição física dos cais e seus equipamentos que remontam à época de construção do mesmo.

Outras não conformidades identificadas prendem-se a com a falta de fiscalização sobre a aplicação dos regulamentos por parte de quem tem a responsabilidade em fiscalizar.

O desconhecimento dos operadores em relação às boas práticas pode influenciar a não observância das disposições do ISGOTT. Quem não conhece não pode aplicar nem exigir a sua aplicação.

Outra não conformidade identificada pode estar relacionado com a concessão dos rebocadores, em que a disponibilidade desses meios está condicionado por contratos efectuados, e aqui refiro-me à existência de apenas um rebocador activo e tripulado 24 horas por dia, e pelo mesmo estar afastado do terminal petrolero sem manter contacto visual com este, contrariando o disposto nas boas práticas para o sector.

Segundo o disposto no Decreto-Lei nº 46/2002, de 2 de Março a Autoridade Portuária tem competência em matéria de prevenção e combate à poluição. Verifica-se a existência de vários tipos de equipamentos, tais como linhas de tubagens e tanques receptores de resíduos, que passam por cima do mar sem protecção por baixo. Os tanques receptores de resíduos não possuem bacias de retenção adequadas com capacidade para reterem produtos em caso de ocorrer alguma fuga do tanque. Esta situação permanece desde o tempo em que a Autoridade Portuária era em simultâneo a entidade exploradora do terminal petrolero.

A legislação existente é vaga sobre esta questão, apenas diz que as Autoridades Portuárias deverão tomar medidas para evitar a ocorrência de poluições, portanto não diz que os equipamentos não podem passar por cima do mar sem protecção adequada por baixo, é claro que se a poluição ocorrer é porque a Autoridade Portuária não acautelou essa questão.

Em relação a esta questão julgo que deveria de existir legislação nacional ou comunitária, que regulamentasse este sector dos terminais petroleros, ao nível do seu dimensionamento e dotação de equipamentos, e que fosse exigente sobre as questões da segurança e poluição.

Mais uma vez encontramos aqui condicionantes físicas dos cais e do terminal que permanecem desde a sua construção e que só com uma profunda intervenção ao nível de engenharia se poderiam corrigir tais questões.

Continuando na questão da poluição mas agora no combate á poluição considere-se que o Porto de Sines, até tem equipamento disponível, sendo que a operacionalidade de algum desses equipamentos pode ser questionada, mas o problema de todo o

processo tem a ver com a mobilização dos meios marinhos adstritos ao combate à poluição.

A mobilização das lanchas para combater um sinistro de poluição ou para isolar um navio ou todo o terminal, com barreiras, pode ser bastante demorada, e as lanchas são neste capítulo a chave para um eficiente controlo de um derrame para o mar, sem as lanchas a puxarem as barreiras de contenção o derrame não fica contido nesse lugar e pode alastrar-se para a costa, como já aconteceu algumas vezes.

Portanto é um processo que está dependente de um equipamento e de uma tripulação que tem outras funções diárias e que podem demorar muito até estarem preparados para intervirem, ou seja existem muitas condicionantes para que se possa considerar uma rápida intervenção.

Neste campo não existe no Porto de Sines um plano definido, actua-se consoante a evolução da situação, o plano mar limpo, Plano Nacional para o Combate à Poluição na Costa Portuguesa, define os níveis de comando, entidades intervenientes e pouco mais. Portanto a intervenção física no terreno, definição dos meios e disponibilidade dos mesmos fica a cargo, neste caso, da Autoridade Portuária, que é quem possui os meios no Porto de Sines.

Considero por isso que é uma área com falta de legislação específica, e que necessita de ser mais clarificada de forma a permitir uma intervenção rápida e célere, sendo essa a única forma de se evitar a propagação de derrames.

No passado ano demandaram ao porto de Sines 1653 navios, o maior número de sempre de navios num ano, e desde a entrada em funcionamento do porto, em 1978, entraram e saíram do Porto de Sines, até ao final de 2012, 33.434 navios, todos entraram, efectuaram operações e saíram em segurança, á excepção de um, o “Campeon” que sofreu uma explosão enquanto estava no cais em 1980.

Considero por isso, que para além de se terem encontrado algumas não conformidades resultantes da aplicação da regulamentação e boas práticas, as operações dos navios efectuam-se de forma segura, mas não se deve de qualquer forma descorar a aplicação escrupulosa do que está regulamentarmente definido nem dispensar a formação de todos os elementos intervenientes nas operações, sejam os operadores dos

postos, chefes de turno à segurança, ou elementos que em qualquer altura poderão intervir no processo do interface navio/terminal.

### Recomendações

De forma a melhorar o sistema, recomenda-se o seguinte:

- 1) Verificar a possibilidade dos braços de carga serem utilizados na descarga dos resíduos oriundos da casa das máquinas, de forma a eliminar a presença do bauer nos cais onde é utilizado uma mangueira flexível para extrair tais resíduos, a utilização desta mangueira pode em qualquer altura, devido a uma rotura, causar uma poluição para o mar.
- 2) Analisar o procedimento de preenchimento da check-list e verificar se não será mais indicado ser um representante da empresa exploradora do terminal petrolífero a efectuar tal preenchimento, ficando os elementos da Autoridade Portuária com a responsabilidade de fiscalizarem a observância dos regulamentos e a segurança do navio no cais, não interferindo na parte das operações de carga/descarga.
- 3) Analisar a possibilidade das escadas hidráulicas dos cais serem colocadas o mais perto possível das acomodações dos navios e afastadas dos manifolds, permitindo assim que sirvam como saída de emergência da tripulação ou para entrada de equipas de socorro a bordo, isto dando seguimento às boas práticas referidas no ISGOTT 5.

Esta análise também deverá ser efectuada em relação ao posicionamento das pranchas de acesso aos navios, que deverão ser colocadas seguindo as mesmas directrizes.

- 4) Manter os rebocadores quando amarrados e entre manobras num local em permanente vigia visual sobre o terminal.
- 5) Verificar a aplicação das boas práticas sobre equipamentos de protecção individual e salvamento a serem utilizados nos cais, assim como a existência de sinalética adequada sobre caminhos de evacuação e equipamentos existentes no cais, bem como da sinalização que deverá existir junto à prancha do navio, deverá também ser imposta uma regra rígida sobre a existência de espaço livre que possibilite estabelecer meios de combate a incêndios junto dos cais.
- 6) Efectuar um estudo sobre a possibilidade de se eliminarem todas as potenciais fontes de emissão de hidrocarbonetos para o mar que passem por cima deste,

referência para as linhas transportadoras dos produtos e tanques de resíduos dos cais.

No caso das linhas a possibilidade de se poderem proteger por baixo para evitar, em caso de rotura, que corra produto para o mar e os tanques de resíduos a possibilidade de se poderem deslocar para fora dos cais.

- 7) Definir um plano ou procedimentos de forma a que todo o processo de mobilização de pessoal e equipamento de combate à poluição seja rápido e célere, em especial as embarcações e tripulação para puxarem e posicionarem as barreiras de contenção.
- 8) No geral cumprir o que vem referido no manual de boas práticas, ISGOTT 5, no que diz respeito aos terminais e interface entre o navio e o terminal.

## Trabalhos futuros

Com a realização deste trabalho pretendeu-se identificar a regulamentação aplicável ao sector marítimo do transporte de petróleos e aos terminais receptores, seja de carácter internacional, comunitária, nacional, portuária ou boas práticas, e analisar a sua aplicação, verificando se existiam áreas com falta desta ou onde fosse algo vaga.

Analisando a descarga de um navio de crude foi possível, na prática, verificar a aplicação da regulamentação identificada. A mesma se poderá aplicar aos restantes cais onde se manuseiam produtos refinados, em que a exigência legal será idêntica à dos navios de crude, à excepção dos cais onde se manuseiem gases, onde seria necessário aplicar outros diplomas específicos sobre navios transportadores de gases (propano e butano).

Num futuro seria interessante analisar o mais recente terminal do Porto de Sines, o Terminal XXI (terminal de contentores) que pelo seu exponencial crescimento será de extrema importância para a economia local e nacional, e onde o enquadramento legal e as boas práticas existentes diferem totalmente do que se aplica aos navios transportadores de petróleos.

A identificação, análise e aplicação do regime regulatório sobre terminais de contentores e respectivos navios, permitiria compreender a aplicação do mesmo e a sua integração com as operações existentes, identificando assim possíveis falhas regulamentares ou de procedimentos, bem como a adequação das infra-estruturas existentes ao nível do terminal.

Aliás era importante compreender se todos os terminais cumprem o regulamentado, seja o petroleiro, petroquímico, de graneis sólidos, gás natural e contentores, e se todos possuem as infra-estruturas adequadas.



## BIBLIOGRAFIA

- **Segurança de navios tanque** [ Em linha], [Consultado 01-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br>>
- **Explosões em navios tanque – vlcc** [Em linha], [Consultado 03-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.blogmercante.com>>
- **Poluições causadas por navios** [Em linha], [Consultado 03-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://pt.scribd.com>>
- **Falhas estruturais** [Em linha], [Consultado 03-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://pt.scribd.com>>
- **Oil tankers safety** [Em linha], [Consultado 04.10.2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://upcommons.upc.edu>>
- Página da **UNIÃO EUROPEIA** [Em linha], [Consultado 16-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:[http://www.europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124231\\_pt.htm](http://www.europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_pt.htm)>
- **Static electric** [Em linha], [Consultado 16-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.enautica.pt>>
- Página da **UNITED STATE COAST GUARD** [Em linha], [Consultado 19-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.uscg.mil/top/missions/MaritimeSafety.asp>>

- **Sector marítimo** [Em linha], [Consultado 21-09-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.windrosenetwork.com>>
- **A Eficiência no Sector Portuário, Aplicação de Técnicas Não Paramétricas** [Em linha], [Consultado 21-09-2012]  
Disponível na www.  
<URL:<https://dspace.ist.utl.pt/bitstream/2295/787940/1/Dissertacao.pdf>>
- **Twenty foot equivalente unit** [Em linha], [Consultado 24-09-2012]  
Disponível na www:  
<URL:[http://en.wikipedia.org/wiki/Twenty-foot\\_equivalent\\_unit](http://en.wikipedia.org/wiki/Twenty-foot_equivalent_unit)>
- **Orientações estratégicas para o sector marítimo portuário, 2006** [Em linha], [Consultado 19-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.moptc.pt/tempfiles/20061215174317moptc.pdf>>
- **A intermodalidade e o transporte marítimo (Ana Paula Vitorino, ex-secretaria de estado dos transportes)** [Em linha], [Consultado 22-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://ftp.infoeuropa.euroid.pt>>
- **Oil Tankers Safety Legal Aspects, de Larrucea, Jaime Rodrigo.** Prof. Maritime Law (UPC), 4-7 [Em linha], [Consultado 23-10-2102]  
Disponível na www:  
<URL:<http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/pdf>>
- Página da **Administração do Porto de Sines** [Em linha], [Consultado 25-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.portodesines.pt>>
- Página da **International Labour Organization** [Em linha], [Consultada 28-10-2012]  
Disponível na www:  
<URL:<http://www.ilo.org/>>
- Página da **International Maritime Organization** [Em linha], [Consultada 30-10-2012]  
Disponível na www:

<URL:<http://www.imo.org>>

- **Diário da República Eletrónico** [Em linha], [Consultado 30-10-2012]  
Disponível na [www](http://www.dre.pt):  
<URL:<http://www.dre.pt>>
- Página da **European Maritime Safety Agency** [Em linha], [Consultada 02-11-2012]  
Disponível na [www](http://www.emsa.europa.eu):  
<URL:<http://www.emsa.europa.eu>>
- *GOMES*, Manuel Januário da Costa, (2007), **Leis Marítimas**, 2ª edição, Coimbra, Editora Almedina, 2007, ISBN 9789724030302
- Página do **Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos** [Em linha], [Consultada 02-11-2012]  
Disponível na [www](http://www.imarpor.pt):  
<URL:<http://www.imarpor.pt>>
- Paulo Parracho ([paulo.parracho@imarpor.pt](mailto:paulo.parracho@imarpor.pt)), Director de Serviços de Segurança Marítima, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., [Consultado 04-01-2013]
- **Decreto do Governo n.º 25/87, de 10 de Julho** [Em linha], [Consultada 20-12-2012]  
Disponível na [www](http://bo.io.gov.mo).  
<URL:<http://bo.io.gov.mo/bo/i/99/49/decreto25>>
- **Decreto do Governo nº 79/83, de 14 de Outubro** [Em linha], [Consultada 20-12-2012]  
Disponível na [www](http://bo.io.gov.mo):  
<URL:<http://bo.io.gov.mo/bo/i/99/49/decreto79>>
- Página da **Oil Companies International Marine Forum** [Em linha], [Consultada 10-12-2012]  
Disponível na [www](http://www.ocimf.com):  
<URL:<http://www.ocimf.com>>
- Página da **International Chamber of Shipping** [Em linha], [Consultada 10-12-2012]  
Disponível na [www](http://www.ics.org):

<URL:[http:// www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org) >

- Página da **The International Association of Ports and Harbors** [Em linha], [Consultada 10-12-2012]

Disponível na www:

<URL: <http://www.iaphworldports.org>>

- **International safety guide for oil tankers and terminals, fifth edition**, London, United Kingdom, witherby & Co.Ltd, 2006, ISBN-101856092917

- Página da **Autoridade Marítima Nacional** [Em linha], [Consultado 20-01-2013]

Disponível na www:

<URL:[http:// autoridademaritima.marinha.pt/PT/DCPM/Pages/dcpm.aspx](http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/DCPM/Pages/dcpm.aspx)>

- **Uma visão Europeia para os oceanos e os mares** [Em linha], [Consultado em 22-06-2013]

Disponível na www:

<URL:[http://presidência.pt/livro\\_verde](http://presidência.pt/livro_verde)>

- **Estratégia nacional para o mar 2013/2020** [Em linha], [Consultado em 20-06-2013]

Disponível na www:

<URL:<http://dgpm.gov.pt>>

- **Plano estratégico dos transportes, mobilidade sustentável, horizonte 2011/2015** [Em linha], [Consultado em 20-06-2013]

Disponível na www:

<URL:<http://Portugal.gov.pt>>

## ANEXOS



## INDIÇE DE ANEXO

INDICE DE QUADROS.....	II
Anexo I.....	III
Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002 (resumo) .....	III
Anexo II.....	IX
Regulamento nº 1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003 (resumo) .....	IX
Anexo III .....	XIII
Decreto-lei nº 235/2000, de 26 de Setembro de 2000 (resumo).....	XIII
Anexo IV .....	XV
Decreto-lei nº 106/2004, de 8 de Maio - Segurança Marítima Regulamentação SOLAS 74 (resumo).....	XV
Anexo V .....	XIX
Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho de 1972, Regulamento Geral das Capitánias (resumo).....	XIX
Anexo VI.....	XXIII
Decreto-lei nº 180/2004, de 27 de Julho de 2004, (resumo) .....	XXIII
Anexo VII.....	XXVII
Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho (resumo) .....	XXVII
Anexo VIII .....	XXXI
Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios MARPOL 73/78 (resumo do anexo I) .....	XXXI
Anexo IX.....	XLVII
Regulamento de Exploração do Porto de Sines (resumo) .....	XLVII
Anexo X .....	LI
Regulamento de Segurança e Ambiente (resumo).....	LI
Anexo XI.....	LXIX
Guia do Porto de Sines para Navios (resumo).....	LXIX
Anexo XII.....	LXXXIII
Plano Portuário de Recepção de Resíduos (resumo) .....	LXXXIII
Anexo XIII .....	XCV
Questionário efectuado aos operadores de posto e aos chefes de turno à segurança .....	XCV

## INDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Resumo da regulamentação aplicável aos resíduos .....	LXXXIV
Quadro 2 - Resumo da regulamentação aplicável aos resíduos .....	LXXXV
Quadro 3 - Resumo da regulamentação aplicável aos resíduos .....	LXXXVI
Quadro 4 - Equipamentos e capacidade dos meios de recepção de resíduos disponíveis no porto .....	LXXXVII
Quadro 5 - Equipamentos e capacidade dos meios de recepção de resíduos disponíveis no porto .....	LXXXVIII
Quadro 6 - Equipamentos e capacidade dos meios de recepção de resíduos disponíveis no porto .....	LXXXIX
Quadro 7 - Quantidades de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga recebidos .....	XC
Quadro 8 - Operações de eliminação de resíduos utilizados .....	XCII
Quadro 9 - Informação a prestar na comunicação da insuficiência .....	XCIV

## **Anexo I**

### **Regulamento 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002 (resumo)**

7 - *Os Estados Membros são partes na MARPOL 73/78 (Convenção internacional para a prevenção da poluição marítima por navios). A IMO (International Maritime Organization), estabeleceu no âmbito da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marítima por Navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) regras internacionais acordadas para a prevenção da poluição que afectam o projecto e as operações dos navios petroleiros.*

8 - *A MARPOL, nos termos dos Art.º 3.3 (MARPOL 73/78) não se aplica a navios de guerra nem a outras embarcações auxiliares da marinha nem a quaisquer outros navios que sejam propriedade ou operados por um Estado Membro unicamente para efeitos de serviço público não comercial.*

9 - *Foi acordado a nível internacional que a aprovação das alterações de 1992 à MARPOL 73/78, que impõem o casco duplo ou uma configuração equivalente aos navios petroleiros de casco simples existentes que atinjam uma certa idade, irá proporcionar a esses petroleiros um maior grau de protecção contra a poluição accidental por hidrocarbonetos, em caso de colisão ou encalhe.*

12 - *Na 46ª sessão do Comité de Protecção do Meios Marinho, da IMO, (MEPC-46) em 27 de Abril de 2001, foram aprovadas novas e importantes alterações à regra 13 G do anexo I da MARPOL 73/78 por meio da resolução MEPC 95 (46) que entra em vigor em 01-09-2002, e que introduz um novo regime acelerado de eliminação dos navios petroleiros de casco simples.*

*As datas limites fixadas dependem das dimensões e idades dos navios. Os petroleiros são assim divididos em 3 categorias; tonelagem, construção, idade.*

13 - *A data limite para eliminação dos petroleiros de casco simples é aquela em que se perfaz o aniversário da data de entrega do navio, segundo um calendário escalonado entre 2003 e 2007 para a categoria 1 e que se prolonga até 2015 para a categoria 2 e 3.*

14 - *A regra 13 G revista do anexo I da MARPOL (73/78), continua a exigir que petroleiros da categoria 1 com 25 anos ou mais disponham de tanques laterais ou*

*fundos duplos, em localizações de protecção, ou só operem com cargas hidrosticamente equilibradas.*

*15 – O mesmo regulamento introduz que os petroleiros das categorias 1 e 2 só poderão continuar a operar após o aniversário da data de entrega, respectivamente 2005 e 2010, se cumprirem as disposições do programa de avaliação do estado dos navios (CAS), aprovado em 27 de Abril de 2001 pela IMO por meio da resolução MEPC 94 (46). E obriga à administração do estado do pavilhão de emitir uma declaração de conformidade e de participar no processo de vistorias CAS.*

*16 – O nº5 do regulamento prevê uma excepção para os petroleiros das categorias 1 e 2 que lhes permite continuar a operar, em determinadas circunstâncias para além da data limite prevista para a sua eliminação.*

*Os Estados membros podem recusar a entrada nos seus portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição.*

*17 – Importa garantir que as disposições do presente regulamento não ponham em perigo a segurança das tripulações ou dos petroleiros em demanda de refúgio ou de um porto de abrigo.*

*18 – Estados Membros poderão, para permitir que os estaleiros navais situados no seu território efectuem reparações em navios petroleiros de casco simples, autorizar, a título excepcional, a entrada desses navios nos seus portos, desde que não transportem qualquer carga.*

**Art.º 2 – Âmbito:**

- *O presente regulamento é aplicável aos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 5000 Toneladas:*
- *Que demandem a portos ou terminais dos Estados Membros, independentemente do pavilhão,*
- *Ou que arvoem pavilhão de um estado membro.*

**Art.º 3 – Definições:**

*1. «MARPOL 73/78», a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978, bem como as alterações que lhes tenham sido introduzidas, na redacção em vigor em 18 de Fevereiro de 2002;*

2. *«Regra 13G revista do anexo I da MARPOL 73/78», as alterações da regra 13G do anexo I à MARPOL 73/78 e do Suplemento ao Certificado IOPP, tal como aprovadas pela Resolução MEPC 94 (46) de 27 de Abril de 2001, que entrará em vigor em 1 de Setembro de 2001;*
3. *«Navio petroleiro», um navio petroleiro conforme definido na regra 1 (4) do anexo I da MARPOL 73/78;*
4. *«Porte bruto», o porte bruto conforme definido na regra 1 (22) do anexo I da MARPOL 73/78;*
5. *«Navio petroleiro novo», um navio petroleiro novo conforme definido na regra 1 (26) do anexo I da MARPOL 73/78;*
- 6- *Petroleiro da categoria 1, porte bruto igual ou superior a 20 000 T que transporte petróleo bruto, fuel óleo, óleo diesel pesado, ou de porte igual ou superior a 30 000 T que transporte outros hidrocarbonetos que não os acima referidos e que não satisfaz os requisitos aplicáveis aos navios petroleiros novos, conforme a regra 1 (26) do anexo I da MARPOL 73/78.*
- 7 – *Petroleiros da categoria 2, porte bruto igual ou superior a 20 000 T que transporte petróleo bruto, fuel óleo, óleo diesel pesado, ou de porte igual ou superior a 30 000 T que transporte outros hidrocarbonetos que não os acima referidos e que satisfaz os requisitos aplicáveis aos navios petroleiros novos, conforme a regra 1 (26) do anexo I da MARPOL 73/78.*
- 8 – *Petroleiros da categoria 3, navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5000 T mas inferior aos especificados nas definições 6 e 7.*
9. *«Navio petroleiro de casco simples», um navio petroleiro que não satisfaz os requisitos de construção em casco duplo ou equivalente da regra 13F do anexo I da MARPOL 73/78;*
10. *«Navio petroleiro de casco duplo», um navio petroleiro que satisfaz os requisitos de construção em casco duplo ou equivalente da regra 13F do anexo I da MARPOL 73/78;*
11. *«Idade», a idade do navio, expressa no número de anos decorridos após a data da sua entrega;*

12. «Óleo diesel pesado», o óleo diesel conforme definido na regra 13G do anexo I da MARPOL 73/78;

13. «Fuelóleo», os destilados pesados ou resíduos de petróleo bruto, ou misturas destes materiais, conforme definidos na regra 13G do anexo I da MARPOL 73/78.

**Art.º 4º - Cumprimento, pelos navios petroleiros de casco simples, dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente**

1. A nenhum navio petroleiro que arvore pavilhão de um Estado-Membro nem a quaisquer outros navios petroleiros, qualquer que seja o seu pavilhão, será permitido demandar os portos e os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data de entrega do navio no ano a seguir especificado, salvo se esses navios petroleiros forem petroleiros de casco duplo

a) Para os petroleiros da Categoria 1:

- ✚ 2003 para os navios entregues em 1973 ou antes
- ✚ 2004 para os navios entregues em 1974 e 1975
- ✚ 2005 para os navios entregues em 1976 e 1977
- ✚ 2006 para os navios entregues em 1978, 1979 e 1980
- ✚ 2007 para os navios entregues em 1981 ou data posterior

b) Para os petroleiros da Categoria 2:

- ✚ 2003 para os navios entregues em 1973 ou antes
- ✚ 2004 para os navios entregues em 1974 e 1975
- ✚ 2005 para os navios entregues em 1976 e 1977
- ✚ 2006 para os navios entregues em 1978 e 1979
- ✚ 2007 para os navios entregues em 1980 e 1981
- ✚ 2008 para os navios entregues em 1982
- ✚ 2009 para os navios entregues em 1983
- ✚ 2010 para os navios entregues em 1984
- ✚ 2011 para os navios entregues em 1985
- ✚ 2012 para os navios entregues em 1986
- ✚ 2013 para os navios entregues em 1987
- ✚ 2014 para os navios entregues em 1988
- ✚ 2015 para os navios entregues em 1989 ou data posterior

c) Para os petroleiros da Categoria 3:

- ✚ 2003 para os navios entregues em 1973 ou antes
- ✚ 2004 para os navios entregues em 1974 e 1975
- ✚ 2005 para os navios entregues em 1976 e 1977
- ✚ 2006 para os navios entregues em 1978 e 1979
- ✚ 2007 para os navios entregues em 1980 e 1981
- ✚ 2008 para os navios entregues em 1982
- ✚ 2009 para os navios entregues em 1983
- ✚ 2010 para os navios entregues em 1984
- ✚ 2011 para os navios entregues em 1985
- ✚ 2012 para os navios entregues em 1986
- ✚ 2013 para os navios entregues em 1987
- ✚ 2014 para os navios entregues em 1988
- ✚ 2015 para os navios entregues em 1989 ou data posterior

2. Os petroleiros da categoria 1 com idade igual ou superior a 25 anos, contados a partir da respectiva data de entrega, devem obedecer a uma das seguintes disposições:

- a) *Estar providos de tanques laterais ou de espaços do duplo fundo não utilizados para o transporte de hidrocarbonetos e que satisfaçam as prescrições de largura e altura da Regra 13E (4) do anexo I da MARPOL 73/78, cubram pelo menos 30 % do Lt em todo o calado do navio, de ambos os lados, ou pelo menos 30 % da zona de fundo projectada dentro do comprimento (Lt), sendo a definição Lt a dada no ponto 2 da regra 13E da MARPOL 73/78; ou*
- b) *Operar com carga hidrostáticamente equilibrada, tendo em conta as directrizes definidas pela Resolução MEPC 64 (36) da OMI.*

**Artigo 5º - Observância do programa de avaliação do estado dos navios da categoria 1 e da categoria 2**

1. *Não será permitida a entrada de um petroleiro nos portos ou terminais no mar sob jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data de entrega do navio, em 2005 aos navios da categoria 1 e em 2010 aos navios da categoria 2, excepto se obedecerem ao programa de avaliação do estado dos navios a que se refere o artigo 6º.*

2. *As autoridades competentes de um Estado-Membro apenas poderão autorizar a que os petroleiros que arvoram o pavilhão desse Estado-Membro continuem a operar após*

*o aniversário da data de entrega do navio, em 2005 para os navios da categoria 1 e em 2010 para os navios da categoria 2, mas apenas se obedecerem ao programa de avaliação do estado dos navios a que se refere o artigo 6º.*

***Artigo 6º - Programa de avaliação do estado dos navios***

*Para efeitos do artigo 5º, é aplicável o programa de avaliação do estado dos navios aprovado pela Resolução MEPC 94 (46) de 27 de Abril de 2001.*

***Artigo 7º - Data-limite***

*Após o aniversário da data de entrega do navio em 2015, não será permitida: a continuação da operação dos petroleiros de acordo com as disposições do ponto 5 da regra 13G revista do anexo I à MARPOL 73/78 que arvoram pavilhão de um Estado-Membro; e a entrada nos portos ou terminais no mar sob jurisdição de um Estado-Membro a petroleiros das categorias 2 e 3, conforme definidos no paragrafo anterior, independentemente do facto de continuarem a operar arvorando pavilhão de um Estado terceiro, de acordo com as disposições do ponto 5 da regra 13G revista do anexo I à MARPOL 73/78.*

## Anexo II

### Regulamento nº 1726/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Julho de 2003 (resumo)

#### Artigo 1º

O Regulamento (CE) nº 417/2002 é alterado do seguinte modo:

1. No artigo 1º é aditado o seguinte texto: «e proibir o transporte de ou para portos dos Estados-Membros de petróleos e fracções petrolíferas pesados em petroleiros de casco simples.
2. No artigo 2º o nº 1 passa a ter a seguinte redacção:
  - «1. O presente regulamento é aplicável aos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 5 000 toneladas:
    - Que, independentemente do seu pavilhão, demandem ou abandonem os portos ou os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro, ou que lancem âncora numa zona sob a jurisdição de um Estado-Membro, ou
    - Que arvore o pavilhão de um Estado-Membro Para efeitos do nº3 do artigo 4º o presente regulamento é aplicável aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas.».

Para efeitos do nº 3 do artigo 4º, o presente regulamento é aplicável aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas.».

3. O artigo 3º, é alterado do seguinte modo:
  - a) O ponto 10 passa a ter a seguinte redacção:
    - «10. “Petroleiro de casco duplo”, um petroleiro que preenche os requisitos em matéria de casco duplo ou de construção equivalente previstos na regra 13F do anexo I da Convenção MARPOL 73/78. Um petroleiro que cumpra o disposto no ponto 1, alínea c) da regra 13G revista do anexo I da Convenção MARPOL 73/78 é igualmente considerado um petroleiro de casco duplo.».
  - b) É aditado o seguinte ponto:
    - «14. “Petróleos e fracções petrolíferas pesados”;
      - Petróleo bruto com uma densidade, a 15 °C, superior a 900 Kg/m<sup>3</sup>;

- *Fuelóleo com uma densidade, a 15 °C, superior a 900 Kg/m<sup>3</sup> ou uma viscosidade cinemática, a 50 °C, superior a 180 mm<sup>2</sup>/s ;*
- *Betumes e alcatrões e respectivas emulsões.*

4. *O artigo 4º é alterado do seguinte modo:*

a) *No nº 1, as alíneas a), b) e c) passam a ter a seguinte redacção:*

a. *Para os petroleiros da categoria 1:*

- ✚ 2003 *para os navios entregues em 1980 ou em data anterior,*
- ✚ 2004 *para os navios entregues em 1981,*
- ✚ 2005 *para os navios entregues em 1982 ou em data posterior;*

b. *Para os petroleiros das categorias 2 e 3:*

- ✚ 2003 *para os navios entregues em 1975 ou em data anterior,*
- ✚ 2004 *para os navios entregues em 1976,*
- ✚ 2005 *para os navios entregues em 1977,*
- ✚ 2006 *para os navios entregues em 1978 e 1979,*
- ✚ 2007 *para os navios entregues em 1980 e 1981,*
- ✚ 2008 *para os navios entregues em 1982,*
- ✚ 2009 *para os navios entregues em 1983,*
- ✚ 2010 *para os navios entregues em 1984 ou em data posterior;»*

b) *A alínea c) é revogada;*

c) *É inserido o seguinte número:*

*«2. Sem prejuízo da alínea a) do nº 1, os petroleiros das categorias 2 ou 3, equipados apenas com fundos duplos ou de forros duplos não utilizados para o transporte de petróleo e que se estendam por todo comprimento da cisterna de carga, ou que disponham de espaços de casco duplo não utilizados para o transporte de petróleo e que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga, mas que não satisfaçam as condições que dispensam da aplicação da alínea c) do nº 1 da regra 13G revista do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, podem continuar a operar após a data referida na alínea a) do nº 1, desde que não seja ultrapassada, em 2015, a data do aniversário da entrega do navio ou o dia, calculado a partir da data da sua entrega, em que o navio atinja os 25 anos de idade, consoante a data que ocorrer primeiro.»;*

d) *O actual nº 2 passa a ter a seguinte redacção:*

*«3. Nenhum navio petroleiro que transporte petróleos ou fracções petrolíferas pesados, independentemente do seu pavilhão, pode ser autorizado a demandar*

*os portos ou os terminais no mar sob a jurisdição de um Estado Membro, a abandoná-los ou a fundear em zonas sob a jurisdição de um Estado-Membro, excepto se for de casco duplo.»*

e) *São aditados os números seguintes:*

*«4. Os petroleiros utilizados exclusivamente nos portos e na navegação interior podem ser dispensados da obrigação prevista no n.º 3, se estiverem devidamente autorizados nos termos da legislação aplicável em matéria de navegação interior*

*5. Os petroleiros com um porte bruto inferior a 5 000 toneladas devem cumprir o disposto no n.º 3 mais tardar em 2008, na data de aniversário da sua entrega.*

*6. Até 21 de Outubro de 2005 e quando as condições do gelo exigirem a utilização de navios reforçados para navegar no gelo, os Estados-Membros podem autorizar os petroleiros de casco simples, reforçados para navegar no gelo e com fundos duplos não utilizados para o transporte de petróleo, que se estendam por todo o comprimento da cisterna de carga e que transportem petróleos e fracções petrolíferas pesadas, a demandar ou abandonar os portos ou a fundearem numa zona sob a sua jurisdição, desde que os petróleos e fracções petrolíferas pesados apenas sejam transportados nos tanques centrais do petroleiro.»*

5. *O artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:*

*«Artigo 5 - Observância do programa de avaliação do estado dos navios das categorias 2 e 3. Independentemente do seu pavilhão, os petroleiros com mais de 15 anos de idade não podem demandar ou abandonar os portos, instalações no mar ou fundear em zonas sob a jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data da sua entrega, em 2005, para os navios das categorias 2 e 3, excepto se cumprirem o programa de avaliação do estado dos navios a que se refere o artigo 6.º»*

6. *O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:*

*«Artigo 6.º - Programa de avaliação do estado dos navios Para efeitos do artigo 5.º é aplicável o programa de avaliação do estado dos navios aprovado pela Resolução MEPC 94 (46), de 27 de Abril de 2001, na sua versão alterada.»*

7. *No artigo 8.º, a frase introdutória passa a ter a seguinte redacção:*

*«1. Em derrogação do disposto nos artigos 4.º, 5.º e 7.º, as autoridades competentes dos Estados-Membros poderão, sob reserva da legislação nacional,*

*autorizar, em circunstâncias excepcionais, um navio determinado a demandar ou abandonar os portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição, ou a fundear numa zona sob a sua jurisdição, nos seguintes casos:».*

## **Anexo III**

### **Decreto-lei nº 235/2000, de 26 de Setembro de 2000 (resumo)**

O presente diploma estabelece o regime das contra ordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

#### **Art.º 3º - Âmbito de aplicação**

*Nº 1 – O disposto neste diploma aplica-se aos factos praticados por agentes poluidores nos espaços marítimos sob jurisdição nacional independentemente da nacionalidade dos mesmos, sem prejuízo do disposto em tratado, convenção ou acordo internacionais que vinculem o Estado Português.*

*Nº 2 – O estabelecido no presente diploma aplica-se, ainda, a factos praticados por agentes poluidores que arvoem bandeira nacional, em áreas de alto mar não abrangidas pela jurisdição de qualquer Estado.*

#### **Art.º 6 – Causas de exclusão de ilicitude e da culpa**

*Nº 1 – Sem prejuízo das demais causas de exclusão de ilicitude e da culpa previstas na lei, o facto ilícito não é punido quando praticado:*

- *Em embarcações para garantir a segurança da própria embarcação, ou de outra, ou para evitar a perda de vidas humanas no mar.*
- *Em instalações referidas na alínea i) do art.º nº 2, para garantir a segurança das instalações e do respectivo pessoal.*

*Nº 2 – As causas de exclusão de ilicitude e da culpa referidas no número anterior só são consideradas quando os agentes poluidores demonstrarem ter adoptado todas as medidas ao seu alcance para evitar a ocorrência ou reduzir ou eliminar as suas consequências.*

#### **Art.º 11º - Procedimentos de contra ordenação**

*Nº 1 – Para conhecer das infracções ao presente diploma, instruir o procedimento contra-ordenacional e aplicar a medida cautelar, as coimas e as sanções acessórias nele previstas, é competente o Capitão de Porto com jurisdição na área em que ocorreu o ilícito ou do porto de registo da embarcação, ou o do primeiro porto nacional em que a embarcação entrar.*

### **Art.º 21º - Do combate à poluição**

*Nº 1 – Compete à autoridade marítima, nos termos da legislação em vigor, adoptar todas as medidas indispensáveis ao combate à poluição, sempre que ocorra uma situação de infracção nos termos do presente diploma.*

*Nº 2 – As despesas efectuadas com as medidas referidas no número anterior são da total responsabilidade do infractor.*

*Nº 3 – Nas situações no nº1 deste artigo e no caso de embarcações com registo comunitário ou de um país terceiro, a autoridade marítima pode determinar a constituição de garantia idónea e de valor suficiente para assegurar o pagamento das despesas a efectuar.*

#### **Convenções em que se baseou este diploma.**

- ❖ MARPOL - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, e protocolo de 1978, aprovado pelo Decreto do Governo nº25/87, de 10 de Julho, e alterações subsequentes, bem como todas as emendas que Portugal ratificou à data de publicação do presente diploma.
- ❖ LDC - Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha causada por operações de imersão de detritos ou outros produtos, de 1972, aprovada pelo Decreto do Governo nº 2/78, de 7 de Janeiro, e respectivas emendas ratificadas por Portugal à data da publicação do presente diploma.
- ❖ Convenção de Oslo - Convenção para a Prevenção da Poluição Marítima causada por operações de imersão efectuadas por navios e aeronaves, de 1972.
- ❖ Convenção de Paris - Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha de ordem Telúrica, de 1974.
- ❖ Convenção OSPAR - Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste, Paris 22 de Setembro de 1992, aprovada para ratificação pelo Decreto nº 57/97, de 31 de Outubro.

## Anexo IV

### Decreto-lei n.º 106/2004, de 8 de Maio - Segurança Marítima

#### Regulamentação SOLAS 74 (resumo)

Decorrendo, expressamente, da disposição na alínea b) do art.º 1º da Convenção SOLAS 74, que aos governos contratantes compete tomar todas as medidas necessárias, de carácter legislativo ou de outra natureza, com vista a possibilitar a aplicação dos normativos convencionais nos respectivos países, o Governo Português, apesar da convenção vigorar desde 1980, não procedeu de imediato à sua regulamentação através de diploma próprio, por um lado, porque as leis orgânicas dos organismos com vocação para administrar a convenção continham disposições nesse sentido e, por outro, porque era reduzida a frota de navios de bandeira portuguesa abrangidos pela convenção.

Por outro lado, o reforço de controlo de navios pelo Estado do Porto (Port State Control) aconselha a que seja prevista a possibilidade de acções de fiscalização aos navios no seguimento de tal controlo, no sentido de evitar situações que possam por em causa o prestígio da nossa bandeira.

Têm-se em vista, através deste diploma, não só precisar quais as entidades intervenientes no processo de certificação, mas também reforçar a capacidade de fiscalização técnica das condições de segurança dos navios, no sentido de levar os armadores a praticar níveis de segurança que afastem a possibilidade de eventual detenção desses navios.

Pretende-se, ainda, com o objectivo de aumentar a segurança de embarcações nacionais não abrangidas pela convenção, estender a aplicação das regras constantes do anexo à convenção às embarcações nacionais que efectuem viagens entre portos do continente e das regiões autónomas e entre portos destas regiões.

*Assim, nos termos da alínea a) do n.º 1 do art.º 198º da Constituição da Republica Portuguesa, “competência legislativa” em que:*

*Nº1 – Compete ao Governo, no exercício de funções legislativas:*

*a. Fazer decretos-lei em matérias não reservadas à Assembleia da Republica.*

*O Governo decreta, para valer como lei geral da Republica, o seguinte:*

### **Art.º 1º - Objecto**

*Nº 1 – Pelo presente diploma é regulamentada a aplicação da Convenção Internacional Para a Salvaguarda da Vida Humana No Mar de 1974 (SOLAS 74), o respectivo protocolo e as emendas em vigor no ordenamento jurídico Nacional.*

*Nº 2 – Por este diploma, o anexo à convenção aplica-se aos navios de carga nacionais de arqueação bruta igual ou superior a 500, que efectuem viagens ente o continente e as regiões autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas regiões.*

### **Art.º 3º - Âmbito de aplicação**

*Nº 1 – O presente diploma aplica-se:*

*Aos navios abrangidos pela convenção, que efectuem viagens internacionais,*

*Aos navios de carga nacionais 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,*

*Nº 2 – Excluem-se do âmbito deste diploma:*

- ❖ Os navios de guerra e as unidades auxiliares da marinha,*
- ❖ Os navios sem propulsão mecânica,*
- ❖ Os navios de madeira, de construção primitiva,*
- ❖ As embarcações de recreio utilizadas para fins não comerciais,*
- ❖ Os navios afectos a serviços governamentais de carácter não comercial,*
- ❖ Os navios de pesca e os navios de carga de arqueação bruta inferior a 500, salvo no que respeita ao disposto no anexo à convenção relativamente a este tipo de navios.*

### **Art.º 4º - Entidade Competente**

*A entidade competente para a execução do disposto no presente diploma é o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).*

**Art.º 6º - Entidades que efectuam vistorias:**

*As vistorias aos navios abrangidos por este diploma, constantes do anexo à convenção, são efectuadas por inspectores do IPTM ou por inspectores ao serviço de uma Organização reconhecida (OR).*

Organização Reconhecida (OR) - organização reconhecida em conformidade com o disposto no Decreto-Lei 321/2003 de 23 de Dezembro relativo às regras de reconhecimento prévio e acompanhamento da actividade das organizações habilitadas para realizar as inspecções, aprovações de planos e esquemas, realização de provas e ensaios e aprovação de cadernos de estabilidade, vistorias e auditorias a navios de pavilhão nacional e que tenha celebrado com o ministério da tutela da segurança das embarcações o acordo previsto no art.º 9 do referido diploma.



## Anexo V

### Decreto-lei nº 265/72, de 31 de Julho de 1972, Regulamento Geral das Capitánias (resumo)

#### Capítulo I (Repartições Marítimas)

##### **Art.º 3º - Atribuições das Repartições Marítimas**

1. Às repartições marítimas incumbem principalmente cumprir e fazer cumprir as disposições legais relativas a:
  - a) Às marinhas de comércio, de pesca, e de recreio, rebocadores e embarcações auxiliares,
  - b) À indústria de pesca,
  - c) À segurança e disciplina da navegação marítima, fluvial e lacustre,
  - d) À iluminação e sinalização das margens para segurança da navegação,
  - e) À assistência a pessoas e embarcações em perigo com vista à salvação de vidas humanas,
  - f) À disciplina nas praias e assistência aos banhistas,
  - g) À segurança de exploração dos leitos das águas,
  - h) Aos objectos achados no mar ou por este arrojados,
  - i) À poluição das águas e margens,
  - j) Aos terrenos do domínio público marítimo,
  - k) Aos inscritos marítimos.

##### **Art.º 16º - Competência do serviço de policiamento marítimo**

1. Compete ao serviço de policiamento marítimo:
  - a) Fazer o policiamento geral da área de jurisdição marítima e das actividades a esta sujeitas, atendendo especialmente:
    - 1) Às zonas de pesca e seus arraiais, ao exercício da pesca e da apanha de mariscos, moluscos e plantas marinhas e a observância nas praias do Regulamento de apoio ao banhista na praia (RABP),
    - 2) À verificação da segurança das pranchas de acesso às embarcações, à manutenção da ordem e da regularidade de serviço de embarque e desembarque das pessoas nos cais de atracação e nos pontões flutuantes que sirvam de cais de atracação a embarcações de tráfego local.

- b) *Fazer o policiamento geral das embarcações mercantes nacionais e intervir para estabelecer a ordem a bordo de embarcações mercantes estrangeiras, independentemente de qualquer formalidade, sempre que houver perigo para a segurança de outras embarcações, perturbação da tranquilidade do porto ou estiverem envolvidos cidadãos Portugueses e ainda quando, tratando-se somente de membros da tripulação, de nacionalidade estrangeira, a sua intervenção seja requerida pelo Cônsul do país a que pertencer a embarcação ou pelo respectivo comandante.*
- d) *Visitar as embarcações mercantes, nacionais e estrangeiras, para a conferencia da lista de passageiros e rol de matricula,*
- e) *Impedir que á chegada das embarcações e antes de ser passada a visita de saúde e outras autoridades e, à saída dos portos, depois de desembarçados, atraquem outras embarcações ou entrem a bordo quaisquer indivíduos não autorizados,*
- g) *Fiscalizar o serviço de vigilância que nas embarcações mercantes nacionais deve ser mantido pelas respectivas tripulações,*
- h) *Impedir o lançamento ou despejo em quaisquer águas de jurisdição marítima da respectiva repartição, praias e demais locais da mesma área, de líquidos e substâncias residuais nocivas, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham, entulhos, lixos, lastro das embarcações, quaisquer plantas marinhas e substancias tóxicas, que de algum modo possam poluir as águas ou margens ou ser prejudiciais para a higiene publica, fauna e flora marítimas e conservação dos fundos,*
- i) *Impedir a acumulação de pequenas embarcações próximo de outras maiores, principalmente junto dos portalós,*
- s) *Prestar, em caso de sinistro marítimo, o auxílio necessário para o salvamento de vidas humanas requisitando para tal fim o pessoal e material marítimos que existam no local.*

*Capitulo VIII (segurança das embarcações e da navegação)*

***Art.º 155º - responsabilidade de segurança das embarcações e das pessoas e cargas nelas embarcadas,***

1. *Para garantir a segurança das embarcações e das pessoas e cargas nelas embarcadas o estado fiscaliza, na medida em que julgue necessário, a construção, modificação ou utilização das embarcações.*
5. *A verificação e fiscalização das condições de segurança das embarcações é normalmente, feita por meio de vistorias, conforme o disposto neste diploma, após as quais a D.G.S.F.M passa os certificados e outros documentos exigíveis a cada embarcação consoante as suas características e a actividade a que se destina ou está exercendo.*

**Art.º 157º - Espécies de vistorias**

*As vistorias são das espécies seguintes:*

- a) *Vistoria de construção,*
- b) *Vistoria de registo,*
- c) *Vistoria de manutenção,*
- d) *Vistorias suplementares.*

**Art.º 164º - responsabilidade do comandante pela segurança e protecção da sua embarcação nos portos.**

1. *Os comandantes, mestres, arrais ou patrões, como responsáveis pela segurança e protecção das suas embarcações, devem, quando surtas nos portos, tomar todas as precauções para evitar riscos de qualquer natureza incluindo as condições de tempo e de mar, incêndio, roubo e sabotagem.*

*Capitulo IX (ancoradouros, amarrações e atracações)*

**Art.º 173º - ancoradouros e suas espécies**

1. *São ancoradouros as áreas dos portos em que as embarcações podem fundear ao amarrar, podendo ser classificados como:*
  - a) *Militares,*
  - b) *Comerciais,*
  - c) *De pesca,*
  - d) *De recreio,*
  - e) *De trafego local,*
  - f) *De quarentena,*

- g) De embarcações com cargas explosivas ou inflamáveis,*
  - h) De pontões e embarcações condenadas,*
  - i) De armamento e fabrico.*
2. *Compete às respectivas autoridades marítimas, de acordo com as autoridades portuárias e ouvido, quando necessário, o Instituto Hidrográfico, definir as espécies de ancoradouros e seus limites.*

***Art.º 179º - Acesso de pessoas a bordo em condições de segurança:***

1. *Todas as embarcações surtas nos portos devem dispor de meios próprios que garantam, quando atracadas, fundeadas ou amarradas, o acesso seguro das pessoas a bordo.*
2. *Os meios a que se refere o número anterior incluem:*
- a) Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão, pelo menos num dos lados,*
  - b) Rede de protecção montada debaixo da escada ou da prancha que cubra todo o vão ocupado por esta,*
  - c) Iluminação adequada, durante a noite,*
3. *A rede a que se refere a alínea b) do número anterior é dispensada quando forem utilizadas pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas.*

## **Anexo VI**

### **Decreto-lei nº 180/2004, de 27 de Julho de 2004, (resumo)**

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva nº 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

#### **Art.º 1 – Objecto**

*Nº 1 – o presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva nº 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.*

*Nº 2 – São estabelecidas regras relativas à instituição no território nacional, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção de poluição causada pelos navios.*

#### **Art.º 2 – Âmbito**

*Nº 1 – Salvo disposições em contrário, o presente diploma aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.*

*Nº 2 – o presente diplomas não se aplica a:*

- a) Navios de guerra e unidades auxiliares da marinha de qualquer pavilhão e outros navios pertencentes a um estado membro ou ao serviço de um estado membro e utilizados para um serviço público de natureza não comercial.*
- b) Embarcações de pesca e tradicionais bem como embarcações de recreio de cumprimento inferior a 45 metros.*
- c) Depósitos de combustível de menos de 5000 toneladas, provisões de bordo e equipamentos do navio.*

#### **Titulo I (notificação e acompanhamento dos navios)**

##### **Art.º 4º - Notificação prévia à entrada em portos nacionais**

*Nº1 – o operador, agente ou comandante de um navio que se dirija a um porto nacional, deve notificar as informações previstas no nº 1 do anexo I do presente diploma à autoridade portuária:*

- a) Com pelo menos 24 horas de antecedência, ou,*
- b) O mais tardar no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 24 horas, ou,*
- c) Se não for conhecido o porto de escala ou se tiver sido alterado durante a viagem, logo que a informação seja conhecida.*

*Nº 2 – A autoridade portuária garante a transmissão, sem demora, das informações referidas no numero anterior ao IPTM e à autoridade marítima, pela via mais adequada, designadamente por telecópia e ou via eletrónica.*

*Nº 3 – Os navios provenientes de um porto fora da comunidade que se dirijam a um porto nacional e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem cumprir as disposições de notificação previstas no artº 12º.*

#### ***Art.º 6º -Utilização de sistemas de identificação automática***

*Nº 1 – Os navios que se dirijam a um porto nacional devem, de acordo com o calendário estabelecido na secção I do anexo II do presente diploma, estarem equipados com um sistema de identificação automático (AIS) que responde às normas de desempenho definidas pela Organização Marítima Internacional (IMO).*

#### ***Art.º 7º - Utilização de sistemas de organização de tráfego***

*O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) e a Autoridade Marítima Nacional, através dos meios do comanda naval, devem assegurar um acompanhamento e adoptar as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem numa zona marítima sob jurisdição nacional abrangida por um sistema de organização de trafego aprovado pela IMO de acordo com a regra 10 do capítulo V da Convenção SOLAS 74 utilizem esses sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela IMO.*

### ***Titulo II (Notificação das mercadorias perigosas ou poluentes a bordo dos navios, HAZMAT)***

**Art.º 11 – Obrigações do carregador na entrega de mercadorias em portos nacionais**

Nº 1 – As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto nacional, se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração com as informações enumeradas no nº 2 do anexo I.

Nº 2 - Na declaração deve constar se as mercadorias embarcadas estão acondicionadas em tanques portáteis ou em contentores, as respectivas marcas de identificação, a sua dimensão e peso.

Nº 3 – Os carregadores são igualmente obrigados a marcar e a rotular, nos termos da regra 4 do capítulo VII da Convenção SOLAS 74, e respectivas emendas, os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes de modo a permitir a sua imediata identificação.

Nº 4 – Se as mercadorias forem transportadas em contentores, os carregadores são ainda obrigados a mencionar na declaração que a carga a transportar se encontra devidamente acondicionada e em condições de transporte.

Nº 5 – Compete ao carregador fornecer ao comandante ou operador a declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o nº anterior.

**Art.º 12º - Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo**

Nº 1 – O operador, agente ou comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, que largue de um porto nacional transportando mercadorias perigosas ou poluentes deve notificar à autoridade portuária, antes da saída do navio, as informações especificadas no nº3 do anexo I.

Nº 2 – O operador, agente ou o comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, que transporte mercadorias perigosas ou poluentes e que se dirija a um porto nacional deve comunicar as informações especificadas no nº3 do anexo I à autoridade portuária do primeiro porto de destino o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino não seja conhecido no momento da largada, logo que essa informação seja conhecida.

*Nº 3 – A autoridade portuária em causa deve conservar as informações especificadas no nº 3 do anexo I durante o período mínimo de um mês após a largada do navio.*

## **Anexo VII**

### **Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho (resumo)**

Pelo presente decreto-lei é transposta para a ordem jurídica nacional a Directiva nº 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, tendo em vista o aumento da protecção do meio marinho, com as alterações introduzidas pelo artigo 10º da Directiva nº 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro.

#### ***Artigo 1º Objecto***

*O presente diploma visa regular a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga provenientes de navios que escalem portos nacionais, de modo a aumentar a protecção do meio marinho através da redução de descargas no mar*

#### ***Artigo 3º - Âmbito***

*1 - O presente diploma aplica-se:*

- a) A todos os navios que escalem ou operem em portos nacionais, incluindo as embarcações de pesca e de recreio, qualquer que seja o seu pavilhão, com excepção dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios que, sendo propriedade de um Estado ou estando ao seu serviço, sejam utilizados unicamente para fins de serviço público não comercial;*
- b) A todos os portos nacionais habitualmente escalados pelos navios ou em que operem os navios referidos na alínea anterior.*

*2 - A autoridade portuária deve adoptar medidas para garantir que os titulares ou operadores dos navios excluídos do âmbito de aplicação do presente diploma entreguem os resíduos gerados a bordo e os resíduos da carga de forma compatível com o disposto naquele.*

#### ***Artigo 4º - Meios portuários de recepção de resíduos***

*1 - À autoridade portuária compete assegurar a disponibilidade de meios portuários de recepção de resíduos adequados às necessidades dos navios que escalem ou operem no respectivo porto.*

*2 - Para efeitos do disposto no número anterior consideram-se meios portuários de recepção de resíduos adequados os meios que disponham de capacidade para receber os tipos e as quantidades de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, tendo em conta as necessidades operacionais dos utilizadores do porto, a sua dimensão e localização geográfica, o tipo de embarcações que o escalem bem como as isenções previstas no art.º 10º.*

#### **Artigo 5º - Planos de recepção e de gestão dos resíduos**

*1 - A autoridade portuária deve elaborar e aplicar planos adequados de recepção e de gestão de resíduos, após consulta aos agentes económicos interessados, com destaque para os utilizadores do porto ou seus representantes, devendo observar o disposto nos artigos 4º,6º,7º,8.º e 11º e as prescrições previstas no anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.*

*2 - Ao IPTM compete avaliar e aprovar os planos referidos no número anterior, controlar a respectiva execução e assegurar que sejam de novo aprovados, com a periodicidade mínima de três anos e, independentemente do período decorrido, sempre que ocorram mudanças significativas no funcionamento do porto.*

#### **Artigo 6º - Notificação à autoridade portuária**

*1 - Os comandantes dos navios com destino a um porto nacional, exceptuadas as embarcações de pesca e as embarcações de recreio com lotação máxima autorizada para 12 passageiros, devem preencher, com veracidade e exactidão, o formulário do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, e comunicar à respectiva autoridade portuária a informação que dele conste, com conhecimento à autoridade marítima com jurisdição no local, devendo efectuar essa comunicação nos termos seguintes:*

*Com a antecedência mínima de vinte e quatro horas relativamente à chegada do navio, se for conhecido o porto de escala; que antecederem a chegada a esse porto;*

*O mais tardar à partida do porto precedente, se a viagem for inferior a vinte e quatro horas.*

*2 - A informação a que se refere o número anterior pode ser comunicada directamente ao operador do meio portuário de recepção a fim de este a transmitir à respectiva autoridade portuária.*

*3 - O formulário referido no nº1 deve ser conservado a bordo dos navios, pelo menos até ao porto de escala seguinte, para ser facultado à autoridade portuária desse porto, quando solicitado*

#### **Artigo 7 - Entrega dos resíduos gerados em navios**

*1 - O comandante de um navio que escale ou opere num porto nacional, antes da partida desse porto, deve entregar nos meios portuários de recepção aprovados pela autoridade portuária todos os resíduos gerados no navio.*

*2 - O navio não deve ser impedido de iniciar viagem, pela autoridade marítima, se das informações prestadas pelo comandante nos termos do artigo anterior a autoridade portuária concluir que o navio dispõe de capacidade de armazenamento suficiente para todos os resíduos gerados que se acumularam e que se acumulem durante a viagem projectada até ao porto seguinte, salvo o disposto no número seguinte.*

*3 - A autoridade portuária deve exigir ao comandante a entrega dos resíduos gerados no navio antes de deixar o porto, se concluir que existe o risco de os resíduos serem descarregados no mar, por fundada suspeita de que o porto de entrega previsto não dispõe de meios adequados, ou por ser um porto desconhecido.*

*4 - O disposto no nº 2 não prejudica a possibilidade de serem impostas condições de entrega mais exigentes, em conformidade com o direito internacional.*

#### **Artigo 8º - Entrega dos resíduos da carga**

*1 - O comandante de um navio que escale ou opere num porto nacional deve assegurar que os resíduos das cargas são entregues no meio portuário de recepção aprovado pela autoridade portuária, em cumprimento do disposto no presente decreto-lei e em conformidade com as disposições da MARPOL 73/78.*

*2 - Qualquer taxa a cobrar pela entrega dos resíduos da carga deve ser paga pelo utilizador do meio de recepção.*

## **Anexo VIII**

### **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios**

#### **MARPOL 73/78 (resumo do anexo I)**

#### **MARPOL 73/78**

#### **CAPÍTULO 2**

#### **VISTORIAS E CERTIFICAÇÃO**

#### **Regra 6**

#### **Vistorias**

*Todos os petroleiros de arqueação bruta igual a 150 ou mais, e qualquer outro navio de arqueação bruta igual a 400 ou mais, estarão sujeitos às vistorias abaixo especificadas:*

*Uma vistoria inicial antes de o navio ser posto em serviço, ou antes que seja emitido pela primeira vez o Certificado exigido pela Regra 7 deste Anexo, que deverá abranger uma vistoria completa da sua estrutura, dos seus equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material, na medida em que o navio esteja coberto por este Anexo. Essa vistoria deverá ser feita de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material atendam totalmente às exigências aplicáveis deste Anexo;*

*Uma vistoria de renovação em intervalos especificados pela Administração, mas não superiores a 5 anos, excepto quando for aplicável a Regra 10.2.2, 10.5, 10.6 ou 10.7 deste Anexo. A vistoria de renovação deverá ser feita de modo a assegurar que a estrutura, os equipamentos, os sistemas, os acessórios, os arranjos e o material atendam totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo;*

*Uma vistoria intermedia até 3 meses antes ou após a data do segundo aniversário, ou até 3 meses antes ou após a data do terceiro aniversário do Certificado, que deverá substituir uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo 1.4 desta regra. A vistoria intermedia deverá ser feita de modo a assegurar que os equipamentos, as bombas e os sistemas de redes a eles associados, inclusive os sistemas de monitorização e controlo das descargas de hidrocarbonetos, os sistemas de lavagem dos tanques com crude, os equipamentos de separação da água contaminada por hidrocarbonetos e os sistemas de filtragem dos mesmos atendam totalmente às exigências aplicáveis deste Anexo e estejam em boas condições de funcionamento. Estas*

*vistorias intermedias deverão ser endossadas no Certificado emitido com base na Regra 7 ou 8 deste Anexo;*

*Uma vistoria anual até 3 meses antes ou após cada data de aniversário do Certificado, abrangendo uma inspeção geral da estrutura, dos equipamentos dos sistemas, dos acessórios, dos arranjos e do material mencionado no parágrafo 1.1 desta regra, para assegurar que tenham sido mantidos de acordo com os parágrafos 4.1 e 4.2 desta regra e que permaneçam em condições satisfatórias para o serviço ao qual o navio se destina. Estas vistorias anuais devem ser endossadas no Certificado emitido com base na Regra 7 ou 8 deste Anexo; e*

*Uma vistoria adicional, geral ou parcial de acordo com as circunstâncias deverá ser realizada após uma reparação realizado em decorrência das inspeções prescritas no parágrafo 4.3 desta regra, ou sempre que forem realizados quaisquer reparações ou remodelações importantes. A vistoria deverá ser realizada de modo a assegurar que as reparações ou remodelações necessários tenham sido efetivamente feitos, que o material e a execução dessas reparações ou remodelações estejam sob todos os aspectos satisfatórios e que o navio atenda em todos os aspectos às exigências deste Anexo.*

### ***Regra 7***

#### ***Emissão do Certificado***

*Após uma vistoria inicial ou de renovação, deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por hidrocarbonetos, de acordo com o disposto na Regra 6 deste Anexo, para qualquer petroleiro de arqueação bruta igual a 150 ou mais, e para qualquer outro navio de arqueação bruta igual a 400 ou mais que esteja sendo utilizado em viagens para portos ou terminais ao largo (“offshore”) sob a jurisdição de outras Partes da presente Convenção.*

### ***Regra 10***

#### ***Duração e validade do certificado***

- 1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos.*

### **Regra 13**

#### ***Ligação de descarga tipo standard***

*Para permitir que as canalizações das instalações de recepção dos terminais sejam ligadas à rede de descarga do navio, com o objectivo de descarregar os resíduos provenientes dos porões das casas das máquinas e dos tanques de resíduos, as duas canalizações deverão ser dotadas de uma ligação de descarga tipo standard.*

### **PARTE B – EQUIPAMENTOS**

#### **Regra 14**

##### ***Equipamentos para filtragem de hidrocarbonetos***

*Exceto como especificado no parágrafo 3 desta regra, qualquer navio de arqueação bruta igual a 400 ou mais, mas com arqueação bruta menor de 10.000, deverá ser dotado de equipamentos para filtragem de hidrocarbonetos que atendam ao disposto no parágrafo 6 desta regra.*

*Qualquer navio destes que possa descarregar no mar a água de lastro retida nos tanques de óleo combustível de acordo com a Regra 16.2 deverá atender ao disposto no parágrafo 2 desta regra.*

*Exceto como especificado no parágrafo 3 desta regra, qualquer navio de arqueação bruta igual a 10.000 ou mais deverá ser dotado de equipamentos para filtragem de hidrocarbonetos que atendam ao disposto no parágrafo 7 desta regra.*

*Navios, tais como navios-hotel, embarcações para armazenagem, etc., que sejam estacionários, exceto para as viagens de reposicionamento realizadas sem transportar carga, não precisam ser dotados de equipamentos para filtragem de hidrocarbonetos. Estes navios deverão ser dotados de um tanque de armazenamento que tenha um volume adequado, aprovado pela Administração, para a retenção total a bordo da água oleosa proveniente dos porões. Toda a água oleosa proveniente dos porões deverá ser retida a bordo para uma descarga posterior para instalações de recepção.*

- 1. A Administração deverá assegurar que navios de arqueação bruta menor de 400 sejam equipados, na medida do possível, para reter a bordo os hidrocarbonetos ou as misturas oleosas, ou para descarregá-los de acordo com as exigências da Regra 15.6 deste Anexo. B*

2. *A Administração poderá dispensar as exigências dos parágrafos 1 e 2 desta regra para:*
- 1) *Qualquer navio empregue exclusivamente em viagens no interior de áreas especiais, ou*
  - 2) *Qualquer navio certificado com base no Código Internacional de Segurança de Embarcações de Alta Velocidade (ou de outra forma dentro do âmbito deste Código com relação ao tamanho e ao projecto) empregue num serviço programado, com um tempo de viagem não superior a 24 horas, e abrangendo também as viagens para reposicionamento destes navios sem transportar passageiros/carga.*
  - 3) *Com relação ao disposto nos sub-parágrafos.1 e.2 acima, deverão ser atendidas as seguintes condições:*
    - i. *Que o navio seja dotado de um tanque de armazenamento que tenha um volume adequado, aprovado pela Administração, para a retenção total a bordo da água oleosa proveniente dos porões;*
    - ii. *Que toda a água oleosa proveniente dos porões seja retida a bordo para uma descarga posterior para instalações de recepção:*
    - iii. *Que a Administração tenha verificado que existem instalações de recepção adequadas para receber a água oleosa proveniente dos porões, num número suficiente de portos ou terminais em que o navio faça escala;*
    - iv. *Que o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por hidrocarbonetos, quando exigido, seja endossado para informar que o navio está sendo empregue exclusivamente em viagens no interior de áreas especiais, ou que foi aceite como uma embarcação de alta velocidade para os efeitos desta regra e que o serviço seja identificado; e*
    - v. *Que a quantidade, a hora e o porto de descarga sejam registrados no Livro de Registo de hidrocarbonetos, Parte I*
6. *Os equipamentos para filtragem de hidrocarbonetos mencionados no parágrafo 1 desta regra deverão ser de um projeto aprovado pela Administração e deverão ser tais que assegure que qualquer mistura oleosa descarregada no mar após passar através do sistema tenha um teor de hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Ao analisar o projeto*

*destes equipamentos, a Administração deverá levar em consideração as especificações recomendadas pela Organização.*

7. *Os equipamentos para filtração de hidrocarbonetos mencionados no parágrafo 3 desta regra deverão atender ao disposto no parágrafo 6 desta regra. Além disto, deverão ser dotados de um dispositivo de alarme para indicar quando este nível não puder ser mantido. O sistema deverá ser dotado também de dispositivos para assegurar que qualquer descarga de misturas oleosas seja automaticamente interrompida quando o teor de hidrocarbonetos do efluente ultrapassar 15 partes por milhão. Ao analisar o projeto destes equipamentos, a Administração deverá levar em consideração as especificações recomendadas pela Organização.*

### **PARTE C**

## **CONTROLO OPERACIONAL DAS DESCARGAS DE HIDROCARBONETOS**

### **Regra 15**

#### **Controlo da descarga de hidrocarbonetos**

1. *Sujeito ao disposto na regra 4 deste Anexo e nos parágrafos 2, 3 e 6 desta regra, qualquer descarga de hidrocarbonetos ou de misturas oleosas no mar, feita por navios, deverá ser proibida.*
  - A. **Descargas fora de áreas especiais**
2. *Qualquer descarga no mar de hidrocarbonetos ou de misturas oleosas feitas por navios de arqueação bruta igual a 400 ou mais deverá ser proibida, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:*
  - 1) *Que o navio esteja em movimento;*
  - 2) *Que a mistura oleosa seja tratada através de um equipamento para filtração de hidrocarbonetos que atenda às exigências da Regra 14 deste Anexo;*
  - 3) *Que o teor de hidrocarbonetos do efluente sem diluição não ultrapasse 15 partes por milhão;*
  - 4) *Que a mistura oleosa não seja proveniente dos porões do compartimento das bombas de carga de petroleiros; e*
  - 5) *Que a mistura oleosa, no caso de petroleiros, não esteja misturada com resíduos de hidrocarbonetos da carga.*

**B. Exigências para navios de arqueação bruta menor de 400 em todas as áreas, exceto na área da Antártica:**

6. *No caso de um navio de arqueação bruta menor de 400, os hidrocarbonetos e as misturas oleosas deverão ser retidos a bordo para uma descarga posterior em instalações de recepção, ou descarregados no mar de acordo com as seguintes disposições:*
- 1) *Que o navio esteja em movimento;*
  - 2) *Que o navio tenha em funcionamento um equipamento de um projeto aprovado pela Administração que assegure que o teor de hidrocarbonetos do efluente sem dissolução não ultrapasse 15 partes por milhão;*
  - 3) *Que a mistura oleosa não seja proveniente dos porões dos compartimentos das bombas de carga dos petroleiros;*
  - 4) *Que a mistura de hidrocarbonetos, no caso dos petroleiros, não esteja misturada com resíduos da carga.*

**D. Prescrições gerais**

7. *Sempre que forem observados vestígios visíveis de hidrocarbonetos na superfície da água, ou abaixo dela, nas proximidades de um navio ou na sua esteira, os Governos das Partes da presente Convenção devem, na medida em que de maneira razoável sejam capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os factos relacionados com a questão, para verificar se houve uma transgressão do disposto nesta regra. A investigação deve abranger, especialmente, as condições de vento e de mar, a esteira e a velocidade do navio, a existência nas proximidades de outras possíveis fontes dos vestígios visíveis e quaisquer registros pertinentes relativos a descargas de hidrocarbonetos.*
8. *Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o meio ambiente marinho, ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com a finalidade de ocultar as condições da descarga especificada nesta regra.*
9. *Os resíduos de hidrocarbonetos que não puderem ser descarregados para o mar de acordo com esta regra deverão ser retidos a bordo para uma descarga posterior em instalações de recepção.*

## **Regra 30**

### **Dispositivos de bombeamento, redes e descarga**

1. *Em todos os petroleiros deverá existir um coletor de descarga para ligação às instalações de recepção, para a descarga da água de lastro suja ou da água contaminada por hidrocarbonetos, localizado no convés aberto, nos dois bordos do navio.*
2. *Em todos os petroleiros de arqueação bruta igual a 150 ou mais, as redes de descarga para o mar da água de lastro, ou da água contaminada por hidrocarbonetos proveniente das áreas dos tanques de carga que possam ser permitidas com base na Regra 34 deste Anexo, deverão levar para o convés aberto ou para o costado do navio acima da linha d'água, na condição de lastro que resulte no maior calado. Poderão ser aceitos outros dispositivos de redes para permitir a operação da maneira permitida nos sub-parágrafos 6.1 a 6.5 desta Regra*
3. *Nos petroleiros de arqueação bruta igual a 150 ou mais, entregues depois de 31 de Dezembro de 1979, como definido na Regra 1.28.2, deverá haver meios para interromper a descarga para o mar da água de lastro ou da água contaminada por hidrocarbonetos proveniente das áreas dos tanques de carga, que não aquelas descargas localizadas abaixo da linha d'água permitidas com base no parágrafo 6 desta regra, a partir de um local no convés superior ou acima dele, localizado de modo que o coletor de descarga que estiver sendo utilizado, mencionado no parágrafo 1 desta regra, e a descarga para o mar proveniente das redes mencionadas no parágrafo 2 desta regra possam ser visualmente observados. Não é necessário dotar o navio de meios para interromper a descarga a partir do ponto de observação se existir um sistema de comunicações eficaz, tal como um sistema de telefones ou de rádio, entre o ponto de observação e o ponto de controlo da descarga.*
4. *Todo petroleiro entregue depois de 1º de Junho de 1982, como definido na Regra 1.28.4, para o qual seja exigido que seja dotado de tanques de lastro segregado, ou que possua um sistema de lavagem com crude, deverá atender às seguintes prescrições:*
  - 1) *Deverá ser dotado de redes de tubagem de hidrocarbonetos projetadas e instaladas de tal modo que seja minimizada a retenção de resíduos no seu interior; e*

- 2) *Deverá haver meios para drenar todas as bombas de carga e todas as redes de tubagens de hidrocarbonetos após a descarga do navio, quando necessário por meio de uma ligação a um dispositivo de esgoto. Deverá ser possível descarregar os drenos das redes e das bombas, tanto para terra como para um tanque de carga ou para um tanque de resíduos. Deverá existir uma rede especial de pequeno diâmetro para a descarga para terra, que deverá ser ligada pelo lado externo das válvulas do coletor de descarga do navio.*
5. *Todos os petroleiros utilizados no transporte de crude entregue em 1º de Junho de 1982 ou antes, como definido na Regra 1.28.3, para o qual seja exigido que seja dotado de tanques de lastro segregado ou que possua um sistema de lavagem com hidrocarbonetos, deverá atender ao disposto no parágrafo 4.2 desta regra.*
6. *Em todos os petroleiros, a descarga da água de lastro, ou da água contaminada por hidrocarbonetos proveniente das áreas dos tanques de carga, deverá ser feita acima da linha d'água, exceto nos seguintes casos:*
- 1) *O lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água:*
- i. Nos portos ou em terminais ao largo, ou*
  - ii. No mar, por gravidade, ou*
  - iii. No mar, através de bombas, se a troca da água de lastro for feita de acordo com o disposto na Regra D-1.1 da Convenção Internacional para o Controlo e a gestão da Água de Lastro e dos Sedimentos do Navios. Desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada visualmente ou por outros meios, imediatamente antes da descarga, para assegurar que não tenha ocorrido qualquer contaminação por hidrocarbonetos.*
- 2) *Os petroleiros entregues em 31 de Dezembro de 1979 ou antes, como definido na Regra 1.28.1, que, sem sofrer modificações, não sejam capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água, podem descarregá-lo abaixo da linha d'água, desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga para assegurar que não tenha ocorrido qualquer contaminação por hidrocarbonetos.*

- 3) *Os petroleiros entregues em 1º de Junho de 1982 ou antes, como definido na Regra 1.28.3, que operam com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo que, sem sofrer modificações, não sejam capazes de descarregar a água de lastro proveniente daqueles tanques acima da linha d'água, podem descarregar aquele lastro abaixo da linha d'água, desde que a descarga da água de lastro seja supervisionada de acordo com a Regra 18.8.3 deste Anexo.*
- 4) *A Todos os petroleiros no mar, a água de lastro suja, ou a água contaminada por hidrocarbonetos proveniente da área dos tanques de carga, que não a água dos tanques de resíduos, poderá ser descarregada por gravidade abaixo da linha d'água, desde que tenha decorrido um tempo suficiente para permitir a separação dos hidrocarbonetos e da água, e que a água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga com um detector de interface entre os hidrocarbonetos e a água, mencionado na Regra 32 deste Anexo, para assegurar que a altura da interface seja tal que a descarga não represente qualquer risco maior de causar danos ao meio ambiente marinho.*
- 5) *Nos petroleiros entregues em 31 de Dezembro de 1979 ou antes, como definido na Regra 1.28.1, quando no mar, a água de lastro suja, ou a água contaminada por hidrocarbonetos proveniente da área dos tanques de carga, poderá ser descarregada abaixo da linha d'água, após ou em lugar da descarga realizada pelo método mencionado no sub-parágrafo 6.4 deste parágrafo, desde que:*
  - i. *Uma parte do fluxo dessa água seja levado através de redes permanentes para um local facilmente acessível no convés superior ou acima dele, onde possa ser visualmente observado durante a operação de descarga;*
  - e
  - ii. *Esse dispositivo para uma parte do fluxo atenda às prescrições estabelecidas pela Administração, que deverão conter, pelo menos, todas as disposições das Especificações para o Projeto, Instalação e Operação de um Sistema de Fluxo Parcial para o Controle de Descargas para o Mar, adotadas pela Organização.*
7. *Todo petroleiro de arqueação bruta igual a 150 ou mais, entregue em 1º de Janeiro de 2010 ou depois, como definido na Regra 1.28.8, que tenha instalada*

*uma tomada no costado que esteja ligada permanentemente ao sistema de redes de carga, deverá ser dotado tanto de uma válvula na tomada do costado como de uma válvula de interceptação localizada mais para dentro do navio. Além destas válvulas, a tomada no costado deverá poder ser isolada do sistema de redes de carga enquanto o petroleiro estiver a carregar, transportando ou descarregando a sua carga, através da utilização de meios eficazes que sejam aprovados pela Administração. Estes meios eficazes são meios instalados no sistema de redes para impedir, em qualquer situação, que a seção da rede entre a válvula da tomada no costado e a válvula localizada mais para dentro do navio seja cheia com carga.*

### **Regra 31**

#### ***Sistema de monitorização e controlo das descargas de hidrocarbonetos***

- 1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 4 e 5 da Regra 3 deste Anexo, os petroleiros de arqueação bruta igual a 150 ou mais deverão ser dotados de um sistema de monitorização e controlo das descargas de hidrocarbonetos aprovado pela Administração.*
- 2. O sistema deverá ser dotado de um dispositivo de registo, para proporcionar um registo contínuo da descarga, em litros por milha náutica, e a quantidade total descarregada ou o teor de hidrocarbonetos e a razão de descarga. Este registo deverá poder identificar a hora e a data da descarga e deverá ser mantido por pelo menos três anos. O sistema de monitorização e controlo das descargas de hidrocarbonetos deverá entrar em funcionamento quando houver uma qualquer descarga no mar de efluentes, e deverá ser tal que assegure que qualquer descarga de misturas oleosas seja automaticamente interrompida quando a razão instantânea de descarga de óleo ultrapassar a permitida pela Regra 34 deste Anexo. Qualquer falha neste sistema de monitorização e controlo deverá interromper a descarga.*

### **Regra 32**

#### ***Detector do interface entre a água e os hidrocarbonetos***

*Sujeito ao disposto nos parágrafos 4 e 5 da Regra 3 deste Anexo, os petroleiros de arqueação bruta igual a 150 ou mais deverão ser dotados de detectores eficazes da interface entre os hidrocarbonetos e a água aprovados pela Administração, para uma determinação rápida e precisa da interface entre o óleo e a água nos tanques de*

*resíduos, e deverão estar disponíveis para serem utilizados noutros tanque em que esteja a ocorrer uma separação entre o óleo e a água, e dos quais se pretenda descarrega efluentes diretamente para o mar.*

### **Regra 33**

#### **Requisitos para a lavagem dos tanques com crude**

- 1. Todo petroleiro de transporte de crude, de 20.000 toneladas de porte bruto ou mais, entregue depois de 1º de Junho de 1982, como definido na Regra 1.28.4, deverá ser dotado de um sistema de limpeza dos tanques utilizando crude. A Administração deverá assegurar que o sistema atende plenamente às exigências desta regra até um ano depois do navio ter sido empregue pela primeira vez na atividade de transporte crude, ou ao fim da terceira viagem transportando crude que seja adequado para a lavagem dos tanques, o que ocorrer mais tarde.*
- 2. As instalações para lavagem dos tanques utilizando crude, os equipamentos e dispositivos relacionados com elas deverão atender às exigências estabelecidas pela Administração. Estas exigências deverão conter, pelo menos, todos os dispositivos das Especificações para o Projeto, Funcionamento e Controlo dos Sistemas de Lavagem dos tanques com Crude adotadas pela Organização. Quando um navio não for obrigado, de acordo com o parágrafo 1 desta regra, a ser dotado de equipamentos para lavagem dos tanques com crude, mas for dotado daqueles equipamentos, ele deverá cumprir os aspectos relativos à segurança constantes das Especificações acima mencionadas.*
- 3. Todo o sistema de lavagem com crude exigido de acordo com a Regra 18.7 deste Anexo deverá atender às exigências desta regra.*

### **Regra 34**

#### **Controlo das descargas de hidrocarbonetos**

##### **A. Fora das áreas especiais:**

- 1. Sujeito ao disposto na Regra 4 deste Anexo e no parágrafo 2 desta regra, qualquer descarga no mar de misturas oleosas provenientes da área de carga de um petroleiro deverá ser proibida, exceto quando forem atendidas todas as seguintes condições:*
  - 1) Que o petroleiro não esteja no interior de uma área especial;*

- 2) *Que o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;*
  - 3) *Que o petroleiro esteja em movimento;*
  - 4) *Que a razão instantânea da descarga do conteúdo de óleo não ultrapasse 30 litros por milha náutica;*
  - 5) *Que a quantidade total de óleo descarregada no mar não ultrapasse, para petroleiros entregues em 31 de Dezembro de 1979 ou antes, como definido na Regra 1.28.1, 1/15.000 da quantidade total daquela carga específica da qual os resíduos fazem parte e, para petroleiros entregues depois de 31 de Dezembro de 1979, como definido na Regra 1.28.2, 1/30.000 da quantidade total daquela carga específica da qual os resíduos fazem parte; e*
  - 6) *Que o petroleiro tenha em funcionamento um sistema de monitorização e controlo das descargas de hidrocarbonetos, como exigido pelas Regras 29 e 31 deste Anexo.*
1. *O disposto no parágrafo 1 desta regra não deverá se aplicar à descarga de lastro limpo ou segregado.*

### **Regra 35**

#### ***Operações de lavagem com crude***

1. *Todo o petroleiro que estiver a operar com sistemas de lavagem dos tanques com crude deverá ser dotado de um Manual de Operações e Equipamentos, detalhando o sistema, os equipamentos e especificando os procedimentos operacionais.*
2. *Com relação ao lastramento dos tanques de carga, antes de cada viagem em lastro deverá ser lavado com crude um número suficiente de tanques de carga para que, levando em consideração o padrão de viagens do petroleiro e as condições do tempo esperadas, só seja introduzida água de lastro nos tanques de carga que tiverem sido lavados com crude.*
3. *A menos que um petroleiro transporte um crude que não seja adequado para lavagens, o petroleiro deverá operar o sistema de lavagem com crude de acordo com o Manual de Operações e Equipamentos.*

### **Regra 36**

#### ***Livro de Registo de hidrocarbonetos, Parte II – Operações com a carga/lastro***

1. *Todo petroleiro de arqueação bruta igual a 150 ou mais deverá possuir um Livro de Registo de hidrocarbonetos, Parte II (Operações com a Carga/Lastro).*
2. *O Livro de Registo de hidrocarbonetos, Parte II deverá ser preenchido em cada ocasião, na base de tanque a tanque se for adequado, sempre que for realizada no navio qualquer das seguintes operações com a carga/lastro:*
  - 1) *Carregamento de hidrocarbonetos;*
  - 2) *Transferência interna de hidrocarbonetos provenientes da carga durante a viagem;*
  - 3) *Descarga de hidrocarbonetos;*
  - 4) *Lastro dos tanques de carga e dos tanques destinados exclusivamente a lastro limpo;*
  - 5) *Limpeza dos tanques de carga, inclusive lavagem com crude;*
  - 6) *Descarga de lastro, excepto do lastro proveniente dos tanques de lastro segregado;*
  - 7) *Descarga da água dos tanques de resíduos (slops);*
  - 8) *Fecho de todas as válvulas ou dispositivos semelhantes aplicáveis após as operações de descarga do tanque de resíduos;*
  - 9) *Fecho das válvulas, necessárias para isolar os tanques destinado exclusivamente a lastro limpo, existentes nas redes de carga e de esgoto, após as operações de descarga do tanque de resíduos; e;*
  - 10) *Retirada de resíduos*

### **CAPÍTULO 5**

#### **PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO RESULTANTE DE UM INCIDENTE DE POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS**

### **Regra 37**

#### ***Plano de emergência de bordo contra a poluição por hidrocarbonetos***

1. *Todo petroleiro de arqueação bruta igual a 150 ou mais e todo navio que não seja um petroleiro, de arqueação bruta igual a 400 ou mais, deverá ter a bordo um plano de emergência de bordo contra a poluição por hidrocarbonetos aprovado pela Administração.*

2. *Esse plano deverá ser feito de acordo com as directrizes elaboradas pela Organização e estar escrito no idioma de trabalho do comandante e dos oficiais. O plano deverá conter, pelo menos:*
  - 1) *O procedimento a ser seguido pelo comandante, ou por outras pessoas encarregues do navio, para informar sobre um incidente de poluição por hidrocarbonetos, como prescrito no Artigo 8 e no Protocolo I da presente Convenção, com base nas directrizes elaboradas pela Organização;*
  - 2) *A lista de autoridades ou de pessoas a serem contatadas em caso de um incidente de poluição por hidrocarbonetos;*
  - 3) *Uma descrição detalhada das ações a serem realizadas imediatamente pelas pessoas a bordo para reduzir ou controlar a descarga de hidrocarbonetos que se seguir ao incidente; e*
  - 4) *Os procedimentos e o ponto de contato no navio para coordenar as ações de bordo com as autoridades nacionais e locais no combate à poluição.*
3. *No caso de navios aos quais também se aplique a Regra 17 do Anexo II da presente Convenção, este plano poderá ser conjunto com o plano de emergência de bordo para a poluição marinha por substâncias líquidas nocivas exigido com base na Regra 17 do Anexo II da presente Convenção. Neste caso, o título daquele plano deverá ser “Plano de emergência de bordo para poluição marinha.”*
4. *Todos os petroleiros de 5.000 toneladas de porte bruto ou mais deverão ter um pronto acesso aos programas computadorizados, baseados em terra, de cálculo da estabilidade em avaria e da resistência estrutural residual.*

## **CAPÍTULO 6**

### **INSTALAÇÕES DE RECEPÇÃO**

#### **Regra 38**

##### **Instalações de recepção**

###### **A. Instalações de recepção fora de áreas especiais**

1. *O Governo de cada Parte da presente Convenção compromete-se a assegurar o provimento nos terminais de carga, nos portos em que são realizadas reparações noutros portos em que os navios contenham resíduos de hidrocarbonetos para descarregar, de instalações para recepção de tais resíduos e de misturas oleosas que fiquem nos petroleiros ou noutros navios,*

*que sejam adequadas para atender às necessidades dos navios que as utilizarem, sem lhes causar uma demora indevida.*

2. *De acordo com o parágrafo 1 desta regra, deverão ser providas de instalações de recepção:*

- 1) *Todos os portos e terminais em que seja carregado crude em petroleiros, quando estes petroleiros tiverem, imediatamente antes da sua chegada, terminado uma viagem em lastro com uma duração não superior a 72 horas, ou com uma extensão não superior a 1.200 milhas náuticas.*
- 2) *Todos os portos e terminais em que seja carregado hidrocarbonetos que não crude, numa quantidade média de mais de 1.000 toneladas por dia;*
- 3) *Todos os portos que possuam estaleiros ou instalações para a limpeza de tanques;*
- 4) *Todos os portos e terminais que lidem com navios dotados de tanque (s) de resíduos exigidos pela Regra 12 deste Anexo;*
- 5) *Todos os portos, com relação à água contendo óleos dos porões e a outros resíduos que, de acordo com as Regras 15 e 34 deste Anexo, não podem ser descarregados; e*
- 6) *Todos os portos de carga para cargas a granel, com relação a resíduos de hidrocarbonetos de navios de transporte mistos que, de acordo com a Regra 34 deste Anexo, não podem ser descarregados.*

3. *A capacidade das instalações de recepção deverão ser as seguintes:*

- 1) *Os terminais de carga de crude deverão ter instalações de recepção suficientes para receber hidrocarbonetos e misturas oleosas que não podem ser descarregadas de acordo com o disposto na Regra 34.1 deste Anexo, de todos os petroleiros em viagens como as mencionadas no parágrafo 2.1 desta regra.*
- 2) *Os portos e terminais de carga mencionados no parágrafo 2.2 desta regra deverão ter instalações de recepção suficientes para receber os hidrocarbonetos e as misturas oleosas que não podem ser descarregadas de acordo com o disposto na Regra 34.1 deste Anexo, de petroleiros que carregam outros hidrocarbonetos que não crude.*
- 3) *Todos os portos que possuam estaleiros ou instalações para limpeza de tanques deverão ter instalações de recepção suficientes para receber todos*

*os resíduos e misturas oleosas que permanecerem a bordo para serem retirados antes dos navios entrarem naqueles estaleiros ou instalações.*

- 4) Todas as instalações providas nos portos e terminais de acordo com o parágrafo 2.4 desta regra deverão ser suficientes para receber todos os resíduos retidos a bordo de acordo com a Regra 12 deste Anexo, de todos os navios que de uma maneira razoável se possa esperar que entrem naqueles portos e terminais.*
- 5) Todas as instalações providas nos portos e terminais de acordo com esta regra deverão ser suficientes para receber a água oleosa dos porões e outros resíduos que não podem ser descarregados de acordo com a Regra 15 deste Anexo.*
- 6) As instalações providas nos portos de carga de cargas a granel deverão levar em consideração os problemas específicos dos navios de transporte mistos, como for adequado.*

**C. Prescrições gerais**

- 8. Cada Parte deverá informar à Organização, para divulgação às Partes interessadas, todos os casos em que tenha sido alegado que as instalações fornecidas com base nesta regra eram inadequadas.*

## **Anexo IX**

### **Regulamento de Exploração do Porto de Sines (resumo)**

O presente regulamento foi aprovado ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º273/2000, de 09 de Novembro, e no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 02 de Março, aplicando-se na área de jurisdição da Administração do Porto de Sines.

#### **➤ Artigo 34.º Circulação na área portuária**

*A circulação de pessoas e viaturas na área portuária far-se-á em conformidade com o disposto no “Regulamento de Ambiente e Segurança do Porto de Sines”, devendo os utentes da área portuária respeitar escrupulosamente a sinalização existente e os sistemas de controlo de acessos, assim como todas as indicações dos responsáveis pela segurança do porto, devidamente identificados.*

#### **➤ Artigo 35.º Normas de segurança**

*1 - O “Regulamento de Ambiente e Segurança do Porto de Sines”, estabelece as normas e procedimentos gerais de segurança a observar na área portuária e inseridas nas competências da AP.*

*2 - A observância destas normas é obrigatória para todos os utentes da área portuária e visa garantir a prevenção contra incêndios, explosões, poluição e outros eventos que possam causar danos pessoais, ambientais e materiais; a sua observância visa ainda evitar a ampliação de qualquer desses eventos em caso de verificação dos mesmos.*

#### **➤ Artigo 36.º Gestão integrada de resíduos**

*A recepção e gestão integrada de resíduos, que se regula pelo exposto no “Regulamento de Ambiente e Segurança do Porto de Sines”, são efectuadas por uma entidade gestora única (a APS, ou outra entidade licenciada ou concessionária para esta actividade), capaz de dar resposta a todos os serviços relacionados com a gestão de resíduos na área portuária.*

#### **➤ Artigo 37.º Recepção, estadia e saída de navios**

*1 – Os procedimentos para a aceitação de navios, aviso de chegada, entrada em porto, requisição de serviços, visita de chegada, estadia e saída do porto, bem como outros relacionados com a escala dos navios na área portuária, estão definidos na Norma “Recepção de Navios e Movimentação de Cargas”.*

2 - *Estão isentas do cumprimento das formalidades mencionadas, as embarcações de pesca costeira, de recreio, navios de guerra nacionais e embarcações ao serviço do porto, quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas actividades e não necessitem de atracar nos cais comerciais e/ou não necessitem de qualquer fornecimento ou serviço portuário.*

➤ **Artigo 44.º Prestação de serviços**

1 - *No âmbito do presente regulamento considera-se prestação de serviço todos os serviços portuários prestados às cargas e/ou aos navios ou a outras entidades, quer pela APS quer por entidades autorizadas, licenciadas ou concessionadas, dentro da área portuária, incluindo a disponibilização de recursos humanos.*

2 - *Os serviços disponíveis no Porto de Sines são, entre outros, o serviço de pilotagem, serviço de reboque e amarração e serviços de combate à poluição e a incêndios e de conservação da natureza.*

➤ **Artigo 52.º Fumar e foguear**

1 - *É proibido fumar fora dos locais assinalados para o efeito, designadamente nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas, no interior de armazéns ou na proximidade de mercadorias inflamáveis ou de fácil combustão.*

2 - *É proibido foguear ou acender fogo que crie risco de incêndio ou explosão nas instalações e mercadorias portuárias, sendo vedada a posse de fósforos ou isqueiros nos locais referidos no número anterior.*

➤ **Artigo 53.º Resíduos**

1 - *É proibida a descarga de resíduos, salvo nos locais e nos termos determinados por autorização prévia da entidade gestora de resíduos.*

2 - *É proibida qualquer operação de gestão de resíduos por entidade não autorizada pela Autoridade Portuária.*

3 - *É proibido, na área portuária, fazer despejos, lançar ao mar ou abandonar lixos, detritos, resíduos e produtos poluentes ou misturas que os contenham, bem como depositar fora dos locais de depósito.*

4 - *É proibida a armazenagem de resíduos radioactivos na área portuária, sendo os mesmos movimentados por tráfego directo.*

5 - *Em caso de derrame de matérias poluentes, os seus responsáveis, para além da responsabilidade contra-ordenacional ou criminal, incorrem também em responsabilidade civil, pelo que serão responsáveis pelo pagamento de todas as despesas resultantes da utilização do equipamento, de pessoal e do material no combate à poluição que causarem, cujas operações são coordenadas pela AP.*

➤ **Artigo 54.º Navios**

1 – *É proibido aos navios pairar dentro da área portuária.*

2 – *É obrigatório que os navios, durante a sua permanência no porto, tenham as máquinas principais e as auxiliares de manobra prontas a funcionar, não podendo efectuar experiências de máquina enquanto estiverem atracadas, salvo prévia autorização das autoridades Portuária e Marítima.*

3 – *É obrigatório que a atracação de navios de cargas perigosas a granel seja efectuada sempre com a proa do navio para fora.*

4 – *É obrigatório, para todas as embarcações ou navios dentro da área marítima do porto, o cumprimento das orientações emanadas pelo Sistema de Controlo de Tráfego, através do CDN.*

5 – *É obrigatório o cumprimento da legislação sobre o transporte, embarque e desembarque de animais vivos, bem como das normas e procedimentos sanitários aplicáveis.*

6 - *É proibida a operação de desgaseificação dos tanques dos navios, emitindo gases directamente para a atmosfera, excepto quando sejam utilizadas instalações próprias preparadas para o efeito ou em fundeadouro previamente designado.*

7 - *É proibida a emissão de fumos negros ou faúlhas por sistemas de escape ou chaminés, bem como a emissão de efluentes gasosos que ultrapassem os parâmetros legais estabelecidos.*

8 - *É proibida a trasfega de gases liquefeitos de navio, directamente para autotanques.*

9 - *É proibida a movimentação de lanchas para navios de gás atracados durante as normais operações de carga e descarga.*

10 – *É proibida a realização de reparações que:*

- a) *Impliquem a imobilização da máquina principal com o navio acostado;*
- b) *Tornem inoperativo, parcial ou totalmente, o sistema de gás inerte operacional ou Tendo os tanques desgaseificados.*

*11 - É proibida a realização de pintura parcial ou total do casco no bordo atracado.*

*12 - São proibidas as reparações em navios de gás, excepto no caso de pequenas reparações que não afectem o sistema de carga, segurança e manobra do navio, quando previamente autorizadas pela AP.*

*13 - É proibido bombear lastro proveniente dos tanques de carga para as águas portuárias.*

*14 - São proibidas operações de lastro, deslastro, trasfega interna de carga ou bancas nos navios intervenientes durante as manobras de atracação ou largada.*

*15 - As obrigações e proibições constantes dos números anteriores podem ser derogadas por autorização expressa e prévia da AP.*

## **Anexo X**

### **Regulamento de Segurança e Ambiente (resumo)**

#### **➤ Artigo 1º Âmbito**

*1. O presente regulamento estabelece as normas e procedimentos de segurança a observar em toda a área portuária, pelo que todas as entidades ou os seus agentes, enquanto permanecerem na área portuária, estão obrigados ao seu cumprimento.*

*2. Para as áreas licenciadas e concessionadas é obrigatória a adopção de regulamentos próprios, sujeitos à aprovação da Autoridade Portuária, devendo os mesmos respeitar o disposto no presente regulamento.*

*3. A APS não assume qualquer responsabilidade por perdas, danos, acidentes ou avarias causadas pela inobservância das disposições deste regulamento e regulamentação complementar ou falta de precaução de todos aqueles que, em serviço ou não, frequentem a área portuária.*

#### **➤ Artigo 2º Objectivo**

*A observância das normas e procedimentos versados neste regulamento, tem como objectivo por um lado, garantir a prevenção contra incêndios, explosões, poluição ou outras ocorrências que possam causar danos de natureza pessoal, ambiental e material; e ainda que em caso de verificação dessas ocorrências seja evitada a sua ampliação.*

#### **➤ Vigilância e controlo de acessos**

#### **➤ Artigo 10º Tripulantes de navios e seus visitantes**

*1. O acesso de tripulantes de navios nacionais às zonas portuárias, é efectuado mediante a apresentação da "Lista de Tripulação" do navio, fornecida pela agência de navegação e pela exibição por aqueles de documento de identificação válido.*

*2. O acesso de tripulantes de navios estrangeiros segue idênticas formalidades, devendo ainda o documento de identificação ser visado pela autoridade competente.*

*3. A AP poderá exigir as listas referidas nos números anteriores.*

*4. O acesso dos familiares ou visitantes dos tripulantes de navios surtos no porto, depende de requerimento a efectuar pela agência de navegação, conforme formulário*

*próprio através dos meios estabelecidos, devidamente autorizado pelos serviços competentes.*

➤ **Artigo 11º Entrada a bordo de navios**

*A entrada a bordo de pessoas por motivos de serviço ou outros aos navios surtos no porto, depende de autorização conjunta do navio e das autoridades em serviço no porto, a obter através de requerimento, conforme formulário próprio, pelos meios estabelecidos.*

➤ **Artigo 12º Permanência de pessoas nas plataformas de acostagem**

*Durante as manobras de atracação e largada dos navios, só podem permanecer nas plataformas dos postos de acostagem os agentes da Autoridade Portuária, e o pessoal directamente ligado às operações e à segurança e o pessoal de manutenção devidamente autorizado.*

➤ **Artigo 13º Empreiteiros e outros**

*1. A autorização de acesso às diferentes zonas para os trabalhadores, viaturas e equipamentos dos empreiteiros depende do cumprimento estrito do previsto no respectivo plano de segurança e saúde da obra e/ou normas de estaleiro.*

*2. Os adjudicatários terão de seguir os formalismos previstos nas normas e procedimentos em vigor para a zona, para obterem a necessária autorização de acesso.*

*3. Aos trabalhadores de empreiteiros e prestadores de serviços que exerçam a sua actividade dentro dos terminais especializados, será ministrada formação prévia sobre matéria de regulamentação interna e medidas preventivas face aos riscos, para o que a respectiva entidade patronal deverá providenciar a sua presença nas acções programadas para o efeito.*

*4. A AP ou a titular pela zona concessionada ou licenciada fornecerá um cartão identificativo e de autorização de acesso, o qual será entregue a cada trabalhador contra a efectivação, por parte da respectiva entidade patronal, de um depósito. Esta importância será devolvida, quando terminado o trabalho por parte do respectivo titular, sendo descontado o custo unitário de cada cartão em falta ou devolvido em mau estado.*

6. O cartão que possibilitará o acesso às zonas de acesso restrito ou condicionado, é intransmissível e deverá ser colocado no vestuário de trabalho, em lugar bem visível.

➤ **Artigo 17º Restrições ao modo de circulação**

1. A AP, por sua iniciativa ou a pedido de outra entidade, em situações devidamente justificadas, poderá condicionar ou impedir a circulação em todas as zonas incluindo as de acesso livre.

6. Nas áreas classificadas, devidamente sinalizadas, não é permitido o uso de equipamento eléctrico – telemóveis, emissores/receptores, etc., excepto se aquele estiver devidamente certificado, em conformidade com as normas ATEX.

➤ **Normas de segurança – zona terrestre**

➤ **Artigo 22º Restrições aos fumadores**

1. Nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas, serão impostas restrições aos fumadores, conforme o previsto nas normas de segurança em vigor para esse terminal.

2. A AP por sua iniciativa ou a pedido de licenciada ou concessionária poderá delimitar zonas, temporária ou definitivamente, onde será proibido fumar ou foguear.

3. Nos locais referidos no número anterior é vedada a posse de fósforos ou isqueiros.

➤ **Artigo 23º Medidas preventivas**

1. É proibida a introdução de bebidas alcoólicas nos terminais especializados, quer pelos colaboradores da APS quer pelos colaboradores dos adjudicatários, bem como a introdução de outros elementos que possam distrair a atenção de cada um.

2. Só é permitida a entrada de armas de fogo nas instalações sob a responsabilidade da AP se os seus portadores forem agentes da autoridade ou colaboradores da AP expressamente autorizados pela AP para tal.

3. Todos os colaboradores da AP têm a obrigação de comunicar ao seu superior hierárquico qualquer situação que afecte a sua segurança, a de outros ou o património da AP.

4. *É igualmente obrigação de todos os colaboradores apenas iniciar qualquer trabalho quando dele tenham integral conhecimento, esperando sempre as instruções adequadas do superior hierárquico.*

5. *No caso de existirem colaboradores em postos de trabalho isolados, deve ser estabelecido um esquema de contactos periódicos com os restantes colaboradores.*

6. *Qualquer instrução relativa ao uso de ferramentas, máquinas e qualquer outro equipamento, de protecção individual ou colectiva, bem como as instruções de segurança devem ser escrupulosamente cumpridas.*

7. *Se da execução de uma tarefa decorrerem riscos desnecessários, não deve a mesma ser executada; existe um método seguro para a execução de cada tarefa, devendo ser este o utilizado.*

8. *É proibida a realização de qualquer jogo ou brincadeira, bem como o lançamento de objectos ou agir de forma a distrair ou assustar os trabalhadores*

➤ **Artigo 24º Medidas a tomar em caso de acidente**

1. *Todo aquele que observar qualquer incidente ou acidente, incluindo os de poluição terrestre, marítima e atmosférica, a fuga de produtos, ou qualquer actividade susceptível de os provocar deve imediatamente comunicar essa situação à AP.*

➤ **Artigo 25º Condições para a realização de trabalhos**

1. *Os adjudicatários que estejam autorizados a realizar obras ou trabalhos, terão de cumprir os formalismos previstos nas normas e procedimentos em vigor para cada uma das zonas portuárias, para o efeito.*

2. *As licenciadas e as concessionárias de zonas onde se movimentem mercadorias perigosas darão conhecimento à AP dos trabalhos a quente a realizar com abertura de equipamentos, fornecendo à mesma os elementos suficientes para a caracterização dos trabalhos, nomeadamente a data do início dos trabalhos e duração prevista para os mesmos.*

➤ **Artigo 26º Autorização para a execução dos trabalhos**

1. Só após o cumprimento do disposto no artigo anterior, é que a entidade responsável pela zona portuária deverá emitir, através de modelos próprios para o efeito, o certificado e a autorização de trabalho.
2. Os trabalhos só deverão ser iniciados após a obtenção desses documentos cuja exibição poderá ser exigida pela AP, a qualquer momento ao responsável por aqueles.
3. No início ou reinício de cada período de trabalho, o responsável pela sua execução terá de obter a confirmação da autorização do trabalho.

➤ **Artigo 28º Limpeza e arrumação das áreas de trabalho**

1. É proibido abandonar, nas áreas de trabalho, detritos, lixos ou recipientes, sobretudo quando contenham produtos combustíveis ou tóxicos.
2. Os produtos derramados devem ser rapidamente removidos e efectuada a limpeza da zona afectada.
3. Logo após a conclusão dos trabalhos deve ser removido todo o material, regularizado o terreno e deixado o local em boas condições de limpeza e arrumação.

➤ **Artigo 29º Desimpedimento das passagens**

A execução dos trabalhos, em toda a área portuária, deve processar-se de modo a serem mantidas desimpedidas as passagens de pessoal ou viaturas e os acessos aos equipamentos de combate a incêndios.

➤ **Artigo 32º Condições de protecção do pessoal**

Todo o pessoal deve usar equipamento de protecção individual adequado aos trabalhos, tarefas e funções a realizar, de acordo com as normas e procedimentos de segurança em vigor em cada uma das zonas portuárias.

➤ **Normas de segurança – zona marítima**

➤ **Artigo 37º Obrigações das embarcações ou navio**

1. No porto de Sines os navios deverão obrigatoriamente manter escuta permanente no canal 12, nos seguintes casos:
  - a) Quando manobrando na área portuária;
  - b) Durante as operações de carga e descarga;
  - c) Enquanto fundeados.

2. O Navio, enquanto permanecer na área portuária, deve ter a bordo a tripulação suficiente para efectuar as seguintes operações:

- a) Vigiar a amarração e se necessário a reforçar e alterar, de modo a garantir a permanência do navio ao cais em condições de segurança para o mesmo e para os equipamentos de carga/descarga;
- b) Rondar e folgar os cabos, de acordo com as variações da altura do navio;
- c) Vigiar o ferro e o posicionamento do navio no fundeadouro;
- d) Assegurar a realização de manobras e enfrentar situações de emergência.

3. O Navio, durante a sua estadia, deve ter vigia permanente ao portaló e, durante as operações de carga e descarga de graneis líquidos e liquefeitos de mercadorias perigosas, bancas e deslastro deve ainda ter vigia no manifold e convés de carga.

4. As embarcações ou navios enquanto no porto devem ter as máquinas principais e as auxiliares de manobra prontas a funcionar, não podendo efectuar experiências de máquina, enquanto estiverem atracadas, sem a prévia autorização das autoridades Portuária e Marítima.

➤ **Artigo 38º Acesso aos navios**

1. O Navio é responsável pelos acessos a bordo, devendo dispor dos meios adequados a garantir o acesso do pessoal com todas as condições de segurança.

2. Entre essas condições devem existir as seguintes:

1. Escadas de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão e que assente no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos similares;
2. Rede de protecção montada debaixo da escada ou da prancha que cubra todo o vão ocupado por esta, podendo ser dispensada em pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas;
3. Boia salva-vidas dotada de retenida, pronta a ser utilizada;
4. Iluminação adequada durante a noite.

3. Nos terminais especializados onde são movimentadas mercadorias perigosas poderão ainda ser preparados meios de emergência, em conformidade com o previsto nas normas e procedimentos do respectivo terminal.

➤ **Artigo 39º Equipamento contra incêndios**

1. O Navio deve possuir a bordo equipamento fixo e portátil de combate a incêndios em condições de operacionalidade; a AP ou em quem esta delegar poderão testá-los quando o acharem conveniente.

2. Se o funcionamento do equipamento de incêndios não corresponder ao prescrito, o navio largará do posto de acostagem e só atracará após a sua reparação e depois de ter sido comprovada a sua operacionalidade; os encargos com as manobras serão da responsabilidade do navio.

➤ **Artigo 40º Ligação à terra para navios de granéis líquidos e liquefeitos**

O cabo de ligação equipotencial à terra, entre o navio e o cais, deve ser estabelecido ou não consoante o previsto nas normas do respectivo terminal, tendo em atenção as características do equipamento instalado.

➤ **Artigo 41º Amarração**

1. O dispositivo de amarração e o número total de cabos utilizados para a amarração do navio é da responsabilidade do seu Comandante.

2. A amarração deve ser vigiada e corrigida, sempre que necessário, durante a permanência do navio ao cais.

3. Nos terminais de granéis líquidos ou liquefeitos, os navios que tenham guinchos de tensão constante, devem mantê-los na posição de manual, de modo a ter os cabos de amarração "sob a breca".

4. Os cabos devem ter volta nos cabeços e nunca passados apenas ao tambor do guincho, excepto quando estiverem a ser rondados, e salvaguardando-se quando são utilizados cabos bobinados.

5. Os navios devem ter cabos em número suficiente para reforçar a amarração, quando necessário.

6. Nos terminais de granéis líquidos ou liquefeitos de mercadorias perigosas os cabos de arame para amarração devem possuir abossos em fibras vegetais ou sintéticas, com um comprimento nunca inferior a 10 metros, estabelecidos na mão do cabo de arame que encapelar em terra.

➤ **Artigo 42º Cabos de arame para largada de emergência**

1. Nos terminais de granéis líquidos ou liquefeitos de mercadorias perigosas os navios, durante a sua permanência ao cais, devem ter, a vante e a ré, cabos de aço passados pelas buzinas ao lado do mar, prontos a serem encapelados pelos rebocadores para uma largada de emergência.

2. A mão do cabo para encapelar no rebocador deve manter-se pendurada a cerca de 1,5 metros acima do nível do mar; a que ficar fixada a bordo, deve ser encapelada e com voltas num cabeço de amarração.

3. O seio do cabo deve ter um comprimento suficiente para permitir que o rebocador manobre em segurança, de modo a obter-se um afastamento do navio entre 30 a 50 metros

4. Os cabos utilizados para largada de emergência devem ter uma carga de roptura suficiente para que o navio possa ser rebocado só com um dos cabos, se necessário.

➤ **Artigo 43º Restrições aos fumadores**

1. Nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas, serão impostas restrições aos fumadores, conforme o previsto nas normas em vigor para esse terminal.

2. Essas restrições serão igualmente impostas aos navios durante a sua estadia naqueles terminais.

➤ **Artigo 44º Sinalização nos navios**

Os navios que transportem, carreguem ou descarreguem mercadorias perigosas, enquanto se encontrarem na área portuária, devem manter a seguinte sinalização:

- 1) De dia, terão içado a bandeira B do "Código Internacional de Sinais";
- 2) De noite, deverão manter acesa uma luz encarnada, conforme as prescrições do mesmo código.

➤ **Artigo 45º Navio pronto a largar ou suspender**

1. Enquanto o navio estiver atracado ou fundeado na área portuária deve ter sempre a máquina principal e as auxiliares de manobra prontas para largar ou suspender a qualquer momento.

2. Se estiver fundeado e não obedecer ao disposto no número anterior, poder-lhe-á ser imposta, pela AP e pela AM na respectiva autorização, a existência de um rebocador com cabo passado.

3. O navio deve estar sempre em condições de estabilidade e manobrabilidade para largar do cais pelos seus próprios meios em qualquer momento.

➤ **Artigo 46º Aproximação ou atracação de embarcações ao costado de navios**

1. As embarcações em geral não podem aproximar-se a menos de 50 metros dos navios atracados nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas (100 metros no TGN).

2. No entanto, pode ser autorizada a atracação de embarcações aos navios atracados para fins de movimentação de bancas, mantimentos, sobressalentes ou outros consumíveis, desde que seja cumprido o previsto nas normas e procedimentos em vigor no respectivo terminal.

3. O disposto no número 1) não se aplica às seguintes embarcações:

- a) Rebocadores e lanchas necessários à manobra do navio durante a execução da mesma;
- b) Embarcações das autoridades;
- c) Embarcações envolvidas em operações de socorro, assistência ou combate à poluição.

➤ **Artigo 47º Lista de segurança**

1. As operações de carga, descarga, bancas, lastro ou outras, que impliquem a movimentação de mercadorias perigosas, só devem ser iniciadas após o preenchimento e assinatura, pelo Navio e pelo Terminal, da «Lista de Segurança navio/terra».

2. A AP poderá igualmente subscrever a referida lista ou solicitar a exibição da mesma

➤ **Artigo 48º Infracções às normas da Lista de Segurança**

1. São registadas na "Lista de Segurança", referida no artigo anterior, todas as anomalias verificadas pelo Navio e/ou pelo Terminal nas inspecções efectuadas durante a permanência daquele ao cais, devendo as mesmas ser imediatamente corrigidas.

2. O não cumprimento do disposto no número anterior, poderá implicar o protelamento do início das operações ou a suspensão das mesmas até serem supridas as deficiências.

➤ **Artigo 49º Preparação das operações**

Todas as operações devem ser previamente acordadas em pormenor entre o Navio, o Terminal e outras entidades envolvidas, nomeadamente o Carregador/Recebedor e prestadores de serviço, nomeadamente bancas, resíduos, utilidades, sendo para tanto elaborado o «Plano de operações»

➤ **Artigo 50º Medidas a tomar em caso de mau tempo**

1. Sempre que se verificarem ressacas, ondas de longo período ou outras situações anormais de mar, devem as amarrações merecer a maior atenção, reforçando-as devidamente.

2. Se apesar do reforço da amarração se se verificar que há risco para o navio ou o cais deve ser efectuada manobra de largada, a decidir pelo Navio ou Terminal, ou imposta pela AP ou AM se estas considerarem que existe risco para o porto.

➤ **Artigo 51º Largada da embarcação ou navio**

1. Terminadas as operações, a embarcação ou navio deve promover a sua rápida largada, cumprindo os seguintes prazos:

a) Nos casos das embarcações ou navios de granéis líquidos ou liquefeitos, após o fecho da (s) válvula (s) de seccionamento, têm um máximo de duas horas para se proceder a inspecção final, finda a qual terão de largar no prazo máximo de duas horas;

b) As restantes embarcações ou navios têm um prazo de duas horas, contado a partir do momento em que terminaram as operações de carga e/ou descarga.

2. O período referido na alínea b) do número anterior poderá ser excedido se não resultarem prejuízos para terceiros e se estiverem garantidas as necessárias condições de segurança,

3. O Terminal poderá, no âmbito do seu Plano de Emergência Interno, determinar a interrupção das operações e solicitar ao CDN a largada do navio se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a segurança do Navio ou do Terminal.

4. A AP poderá, no âmbito do seu Plano de Emergência, determinar a interrupção das operações e a largada do navio se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a segurança do Navio, do Terminal ou do porto.

5. As embarcações ou navios em situações de emergência declarada poderão determinar a sua largada

➤ **Artigo 52º Lavagem de tanques – Autorização**

1. Os navios que pretendam efectuar a lavagem dos tanques, deverão apresentar o pedido em formulário próprio, através dos meios estabelecidos, com uma antecedência mínima de 48 horas antes da sua chegada.

2. A autorização será dada pela AP depois de ouvido o Terminal, que a poderá suspender se não forem ou estiverem a ser cumpridas todas as normas e procedimentos aplicáveis.

➤ **Artigo 53º Declaração de lastro**

O Navio no «Plano de operações» especificará os tipos de lastro existentes a bordo e quais as intenções quanto à sua descarga.

➤ **Artigo 54º Lastro permanente e segregado**

1. O lastro permanente e o segregado podem ser bombeados para as águas portuárias; porém, o Navio, antes de realizar a operação, deve assegurar-se que o lastro não está contaminado com qualquer produto poluente ou espécies vegetais ou animais nocivas.

2. A AP pode exigir amostras de lastro, que serão seladas na presença de representante do Navio, podendo não autorizar a descarga do lastro até serem concluídas análises para verificação da não contaminação do mesmo.

3. O lastro permanente e o segregado que estejam contaminados não podem ser bombeados para o mar, devendo ser retido a bordo ou bombeados para estação de tratamento.

➤ **Artigo 55º Lastro em tanques de carga**

1. É expressamente proibido bombear lastro para as águas portuárias, proveniente dos tanques de carga.

2. O lastro deve ser bombeado para terra para uma estação de tratamento ou retido a bordo.

3. A AP pode mandar selar as válvulas de fundo e sondar os tanques com lastro.

➤ **Artigo 56º Lastro intermédio**

*Sempre que durante a operação de descarga o navio esteja na eminência de ultrapassar os limites operacionais do sistema de carga/descarga, braço de carga, pórtico ou outro, deve ser interrompida a operação, devendo lastrar até estar em condições de prosseguir com a operação.*

➤ **Artigo 57º Lastro final**

*O lastro final para viagem só deve ser efectuado no cais quando não houver prejuízo para terceiros, para se evitarem riscos desnecessários após terminadas as operações de carga, descarga ou bancas.*

➤ **Artigo 58º Utilização do sistema de gás inerte**

1. *É obrigatória a utilização do sistema de gás inerte nos navios abrangidos pelas convenções internacionais de que Portugal é parte contratante.*

2. *O navio que pretender efectuar lavagem dos tanques de carga deve ter operacional o sistema de gás inerte.*

3. *A percentagem de oxigénio do gás inerte nos tanques de carga, deve ter os seguintes valores máximos*

- a) Durante a carga e a descarga: 8%;*
- b) Durante as lavagens: 6%.*

4. *Os navios tanque para a movimentação de mercadorias perigosas por trasfega em fundeadouro, devem ter operacional o sistema de gás inerte, desde que a sua tonelagem de porte seja igual ou superior a 20 000 toneladas*

➤ **Ocorrência de sinistros e poluição**

➤ **Artigo 65º Sinistros**

*Em caso de incidente/acidente na área portuária, seja na zona terrestre ou na zona marítima, a AP assumirá a coordenação das acções, no âmbito do Plano de Emergência do Porto de Sines.*

➤ **Artigo 66º Responsabilidade**

1. *É expressamente proibido, na área portuária, fazer despejos ou lançar ao mar, bem como depositar fora dos locais previstos para o efeito ou abandonar produtos poluentes, bem como misturas que os contenham, lixos, detritos ou resíduos.*

2. *Em caso de derrame, para além das coimas que venham a ser aplicadas, e da responsabilidade civil e criminal em que incorre, o poluidor é igualmente responsável pelo pagamento de todas as despesas resultantes da utilização do equipamento, de pessoal e do material no combate à poluição, cujas operações são coordenadas pela AP.*

3. *Qualquer tipo de poluição ou acto poluente deve ser participado imediatamente à AP.*

➤ **Artigo 67º Equipamento para prevenção da poluição**

1. *As embarcações e navios disporão dos equipamentos e adoptarão os procedimentos necessários para prevenir a ocorrência de poluição durante a sua estadia no porto, conforme o previsto nas convenções e legislação aplicável, bem como as impostas pela AP.*

2. *As instalações em terra disporão dos sistemas e equipamentos e adoptarão os procedimentos necessários para prevenir a ocorrência de poluição.*

➤ **Artigo 68º Poluição atmosférica**

1. *É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas pelos sistemas de escape ou chaminés, bem como a emissão de efluentes gasosos que ultrapassem os parâmetros legais estabelecidos.*

2. *É proibida a operação de desgasificação dos tanques dos navios emitindo os gases directamente para a atmosfera, excepto utilizando as instalações preparadas para o efeito ou em fundeadouro designado para o efeito.*

➤ **Movimentação de bancas, mantimentos ou outros destinados ao navio**

➤ **Artigo 70º Âmbito de aplicação**

*Todas as operações de movimentação de bancas, mantimentos, sobressalentes, lubrificantes, materiais de bordo ou outros, destinados ao consumo do próprio navio, quer atracados nos diversos terminais quer fundeados nas águas do porto, deverão*

*obedecer ao disposto nas normas para movimentação de mantimentos, sobressalentes, combustíveis ou outros destinados ao navio.*

➤ **Artigo 71º Autorização**

*Os navios que pretendam efectuar abastecimento de bancas, mantimentos ou outros, deverão apresentar o pedido em formulário próprio, através dos meios estabelecidos*

➤ **Reparações em embarcações e navios**

➤ **Artigo 72º Normas gerais**

*1. Os navios que pretendam fazer reparações, para além da licença da autoridade marítima, devem solicitar autorização à APS, em formulário próprio com a devida antecedência, devendo ser-lhe anexada lista discriminativa dos trabalhos a efectuar e demais elementos de acordo com os parágrafos seguintes.*

*2. É obrigatória a apresentação de certificado de desgasificação se o trabalho for realizado em local susceptível de ter acumulação de gases tóxicos ou inflamáveis, tanques, espaços confinados, encanamentos etc. e certificado de permissão de trabalhos a fogo se for o caso.*

*3. A empresa reparadora deverá ter nomeado um técnico responsável em matéria de segurança higiene e saúde no trabalho sendo responsável pelo cumprimento das normas exigíveis de segurança no trabalho e em especial na utilização de equipamento de protecção individual dos trabalhadores.*

*4. A empresa reparadora é obrigada a possuir, no local, o material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção eficiente, para actuar em caso de deflagração de incêndio.*

➤ **Artigo 73º Navios atracados**

*1. É proibida a realização de reparações que:*

- a) Impliquem a imobilização da máquina principal com navio acostado, quando esteja a realizar operações de carga, descarga ou trasfega de mercadorias perigosas;*
- b) Tornem inoperativo, parcial ou totalmente, o sistema de gás inerte operacional ou tendo os tanques desgaseificados.*

2. *Excepcionalmente, poderão ser autorizadas as reparações descritas no número anterior, após análise caso a caso, pelos serviços competentes da autoridade portuária, estabelecendo as medidas de segurança que considerarem adequadas.*

3. *É proibida a realização da pintura parcial ou total do casco no bordo atracado.*

4. *As reparações no equipamento TSF e radares, só são permitidas após obtenção de autorização dos serviços da AP; não é autorizada a ligação ou ensaio das antenas dos equipamentos, nos terminais petrolífero, petroquímico ou de lng.*

5. *As reparações na casa da máquina são permitidas só após obtenção de autorização dos serviços da AP; as aberturas para o exterior, devem permanecer fechadas durante toda a estadia do navio ao cais.*

6. *São proibidas as reparações em navios de gás; as pequenas reparações que não afectem o sistema de carga, segurança e manobra do navio podem ser autorizadas pelo Terminal.*

➤ **Artigo 75º Navio com máquina principal inoperativa**

1. *Os trabalhos cuja realização necessite de imobilizar a máquina principal, só serão permitidos com o navio fundeado nas águas do porto e desde que obtida autorização da AP e da Autoridade Marítima.*

2. *Excepcionalmente poderão estes trabalhos ser efectuados ao cais, (ver nº 2 do artº 82º).*

3. *Esses trabalhos só podem ser efectuados, desde que o navio tenha rebocador passado à popa, com cabo possuindo carga de rotura adequada.*

➤ **Cargas perigosas**

➤ **Artigo 78º Disposições Gerais**

1. *Todos os navios que transportem substâncias perigosas do código IMDG, IBC ou INF são obrigados a apresentar uma declaração de carga, em formulário próprio e pelos meios estabelecidos à autoridade portuária no cumprimento da legislação nacional e das directivas comunitárias em vigor sobre a matéria.*

2. *Os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes devem encontrar-se marcados e rotulados nos*

*termos da regra 4 do capítulo VII da convenção SOLAS, 1974 e respectivas emendas e do código IMDG; os operadores portuários e os comandantes dos navios, não podem facultar a sua entrada ou embarque nas instalações ou navios pelos quais são responsáveis caso não se encontrem em conformidade com a regulamentação acima expressa.*

*3. A movimentação das mercadorias das classes 1 (explosivos) e 7 (materiais radioactivos) do IMDG será sempre efectuada por carga/descarga directa, ou seja, directamente do navio para o meio de transporte subsequente, ou vice-versa, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.*

*4. Sempre que se entenda necessário, a Autoridade Portuária poderá impor medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe, desde que as circunstâncias assim o exijam.*

*5. Toda e qualquer armazenagem de contentores e de embalagens com mercadorias perigosas do código IMDG, deverá obedecer depois de analisada, a autorização prévia da Autoridade portuária.*

*6. A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida desde que seja respeitado o Código Internacional de Mercadorias Perigosas e outras normas e procedimentos em vigor, podendo a AP determinar a adopção de medidas especiais quando as circunstâncias o aconselhem.*

*7. Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou empresas operadoras portuárias ou de estiva responsáveis pela operação portuária, deverão notificar, de imediato, a Autoridade portuária.*

➤ ***Gestão integrada de resíduos***

*A recepção e gestão integrada de resíduos são efectuadas por uma entidade gestora única (a APS, ou outra entidade licenciada ou concessionária para esta actividade), capaz de dar resposta a todos os serviços relacionados com a gestão de resíduos na área portuária, de acordo com o Plano Portuário de Recepção de Resíduos*

➤ **Artigo 81º Área e âmbito da aplicação**

1. O sistema integrado de gestão de resíduos aplica-se a toda a área portuária terrestre e marítima, bem como, a qualquer embarcação surta no porto de Sines, incluindo navios de pesca e embarcações de recreio.

2. O sistema integrado de gestão de resíduos visa preferencialmente, a prevenção ou redução da produção ou nocividade dos resíduos.

3. O sistema integrado de gestão de resíduos, na área portuária é da responsabilidade da APS ou de entidade licenciada ou concessionada em regime de serviço público, sendo assegurada a disponibilização deste serviço

➤ **Artigo 82º Obrigatoriedade de declaração de resíduos**

As embarcações que demandem o porto, com exceção das embarcações de pesca e de embarcações de recreio até 12 passageiros, devem preencher com veracidade e exactidão o formulário próprio, através do SICP, sobre os resíduos existentes a bordo, mesmo que não seja sua pretensão a descarga destes, conforme legislação em vigor.

➤ **Artigo 83º Acondicionamento dos resíduos**

1. Entende-se por bom acondicionamento dos resíduos a sua deposição no interior dos recipientes em sacos de plástico, em condições de higiene e salubridade

2. São responsáveis pelo bom acondicionamento dos resíduos, os produtores dos mesmos, nomeadamente o Comandante, Mestre ou Arrais das embarcações ou navios, e as entidades com áreas concessionadas ou licenciamentos na área portuária.

➤ **Artigo 87º Proibições**

1. É proibido o abandono de resíduos na área portuária quer na zona marítima quer na terrestre.

2. É proibida a descarga de resíduos, salvo nos locais e nos termos determinados por autorização prévia da entidade gestora.

3. É proibido o lançamento e a imersão de resíduos na área de jurisdição marítima.

4. É proibida qualquer operação de gestão de resíduos por entidade não autorizada para o efeito pela Autoridade Portuária



## **Anexo XI**

### **Guia do Porto de Sines para Navios (resumo)**

#### **10.A - Normas de segurança – Zona marítima**

##### **➤ 10.a.1 - Obrigações das embarcações ou navio**

1. No porto de Sines os navios deverão obrigatoriamente manter escuta permanente no canal 12, nos seguintes casos:

- a) Quando manobrando na área portuária;
- b) Durante as operações de carga e descarga;
- c) Enquanto fundeados.

2. O Navio, enquanto permanecer na área portuária, deve ter a bordo a tripulação suficiente para efectuar as seguintes operações:

- a) Vigiar a amarração e se necessário a reforçar e alterar, de modo a garantir a permanência do navio ao cais em condições de segurança para o mesmo e para os equipamentos de carga/descarga;
- b) Rondar e folgar os cabos, de acordo com as variações da altura do navio;
- c) Vigiar o ferro e o posicionamento do navio no fundeadouro;
- d) Assegurar a realização de manobras e enfrentar situações de emergência.

3. O Navio, durante a sua estadia, deve ter vigia permanente ao portaló e, durante as operações de carga e descarga de grânéis líquidos e liquefeitos de mercadorias perigosas, bancas e deslastro deve ainda ter vigia no manifold e convés de carga.

4. As embarcações ou navios enquanto no porto devem ter as máquinas principais e as auxiliares de manobra prontas a funcionar, não podendo efectuar experiências de máquina, enquanto estiverem atracadas, sem a prévia autorização das autoridades Portuária e Marítima.

##### **➤ 10.a.2 - Acesso aos navios**

1. O Navio é responsável pelos acessos a bordo, devendo dispor dos meios adequados a garantir o acesso do pessoal com todas as condições de segurança.

2. Entre essas condições devem existir as seguintes:

- a) *Escadas de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão e que assente no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos similares;*
- b) *Rede de protecção montada debaixo da escada ou da prancha que cubra todo o vão ocupado por esta, podendo ser dispensada em pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas;*
- c) *Bóia de salva-vidas dotada de retenida, pronta a ser utilizada;*
- d) *Iluminação adequada durante a noite.*

3. *Nos terminais especializados onde são movimentadas mercadorias perigosas poderão ainda ser preparados meios de emergência, em conformidade com o previsto nas normas e procedimentos do respectivo terminal.*

➤ **10.a.3 - Equipamento contra incêndios**

1. *O Navio deve possuir a bordo equipamento fixo e portátil de combate a incêndios em condições de operacionalidade; a AP ou em quem esta delegar poderão testá-los quando o acharem conveniente.*

2. *Se o funcionamento do equipamento de incêndios não corresponder ao prescrito, o navio largará do posto de acostagem e só atracará após a sua reparação e depois de ter sido comprovada a sua operacionalidade; os encargos com as manobras serão da responsabilidade do navio.*

➤ **10.a.4 - Ligação à terra para navios de granéis líquidos e liquefeitos**

*O cabo de ligação equipotencial à terra, entre o navio e o cais, deve ser estabelecido ou não consoante o previsto nas normas do respectivo terminal, tendo em atenção as características do equipamento instalado.*

➤ **10.a.5 - Amarração**

1. *O dispositivo de amarração e o número total de cabos utilizados para a amarração do navio é da responsabilidade do seu Comandante.*

2. *A amarração deve ser vigiada e corrigida, sempre que necessário, durante a permanência do navio ao cais.*

3. Nos terminais de graneis líquidos ou liquefeitos, os navios que tenham guinchos de tensão constante, devem mantê-los na posição de manual, de modo a ter os cabos de amarração "sob a breca".

4. Os cabos devem ter volta nos cabeços e nunca passados apenas ao tambor do guincho, excepto quando estiverem a ser rondados, e salvaguardando-se quando são utilizados cabos bobinados.

5. Os navios devem ter cabos em número suficiente para reforçar a amarração, quando necessário.

6. Nos terminais de graneis líquidos ou liquefeitos de mercadorias perigosas os cabos de arame para amarração devem possuir abossos em fibras vegetais ou sintéticas, com um comprimento nunca inferior a 10 metros, estabelecidos na mão do cabo de arame que encapelar em terra.

➤ **10.a.6 - Cabos de arame para largada de emergência**

1) Nos terminais de graneis líquidos ou liquefeitos de mercadorias perigosas os navios, durante a sua permanência ao cais, devem ter, a vante e a ré, cabos de aço passados pelas buzinas ao lado do mar, prontos a serem encapelados pelos rebocadores para uma largada de emergência.

2) A mão do cabo para encapelar no rebocador deve manter-se pendurada a cerca de 1,5 metros acima do nível do mar; a que ficar fixada a bordo, deve ser encapelada e com voltas num cabeço de amarração.

3) O seio do cabo deve ter um comprimento suficiente para permitir que o rebocador manobre em segurança, de modo a obter-se um afastamento do navio entre 30 a 50 metros

4) Os cabos utilizados para largada de emergência devem ter uma carga de rotura suficiente para que o navio possa ser rebocado só com um dos cabos, se necessário.

➤ **10.a.a7 - Restrições aos fumadores**

1. Nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas, serão impostas restrições aos fumadores, conforme o previsto nas normas em vigor para esse terminal.

2. *Essas restrições serão igualmente impostas aos navios durante a sua estadia naqueles terminais.*

➤ **10.a.8 - Sinalização nos navios**

*Os navios que transportem, carreguem ou descarreguem mercadorias perigosas, enquanto se encontrarem na área portuária, devem manter-se a seguinte sinalização:*

- 1) *De dia, terão içado a bandeira B do "Código Internacional de Sinais";*
- 2) *De noite, deverão manter acesa uma luz encarnada, conforme as prescrições do mesmo código.*

➤ **10.a.9 - Navio pronto a largar ou suspender**

1. *Enquanto o navio estiver atracado ou fundeado na área portuária deve ter sempre a máquina principal e as auxiliares de manobra prontas para largar ou suspender a qualquer momento.*

2. *Se estiver fundeado e não obedecer ao disposto no número anterior, poder-lhe-á ser imposta, pela AP e pela AM na respectiva autorização, a existência de um rebocador com cabo passado.*

3. *O navio deve estar sempre em condições de estabilidade e manobrabilidade para largar do cais pelos seus próprios meios em qualquer momento.*

➤ **10.a.10 - Aproximação ou atracação de embarcações ao costado de navios**

1. *As embarcações em geral não podem aproximar-se a menos de 50 metros dos navios atracados nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas (100 metros no TGN).*

2. *No entanto, pode ser autorizada a atracação de embarcações aos navios atracados para fins de movimentação de bancas, mantimentos, sobressalentes ou outros consumíveis, desde que seja cumprido o previsto nas normas e procedimentos em vigor no respectivo terminal.*

3. *O disposto no número 1) não se aplica às seguintes embarcações:*

- d) *Rebocadores e lanchas necessários à manobra do navio durante a execução da mesma;*
- e) *Embarcações das autoridades;*

f) *Embarcações envolvidas em operações de socorro, assistência ou combate à poluição.*

➤ **10.a.11 - Lista de segurança**

1. *As operações de carga, descarga, bancas, lastro ou outras, que impliquem a movimentação de mercadorias perigosas, só devem ser iniciadas após o preenchimento e assinatura, pelo Navio e pelo Terminal, da «Lista de Segurança navio/terra».*

2. *A AP poderá igualmente subscrever a referida lista ou solicitar a exibição da mesma*

➤ **10.a.12 - Infracções às normas da Lista de Segurança**

1. *São registadas na "Lista de Segurança", referida no artigo anterior, todas as anomalias verificadas pelo Navio e/ou pelo Terminal nas inspecções efectuadas durante a permanência daquele ao cais, devendo as mesmas ser imediatamente corrigidas.*

2. *O não cumprimento do disposto no número anterior, poderá implicar o protelamento do início das operações ou a suspensão das mesmas até serem supridas as deficiências*

➤ **10.a.13 - Preparação das operações**

*Todas as operações devem ser previamente acordadas em pormenor entre o Navio, o Terminal e outras entidades envolvidas, nomeadamente o Carregador/Recebedor e prestadores de serviço, nomeadamente bancas, resíduos, utilidades, sendo para tanto elaborado o «Plano de operações»*

➤ **10.a.14 - Medidas a tomar em caso de mau tempo**

1. *Sempre que se verifiquem ressacas, ondas de longo período ou outras situações anormais de mar, devem as amarrações merecer a maior atenção, reforçando-as devidamente.*

2. *Se apesar do reforço da amarração se se verificar que há risco para o navio ou o cais deve ser efectuada manobra de largada, a decidir pelo Navio ou Terminal, ou imposta pela AP ou AM se estas considerarem que existe risco para o porto.*

➤ **10.a.15 - Largada da embarcação ou navio**

1. *Terminadas as operações, a embarcação ou navio deve promover a sua rápida largadas, cumprindo os seguintes prazos:*

- a) *Nos casos das embarcações ou navios de granéis líquidos ou liquefeitos, terminadas as operações, o navio deve promover a sua rápida largada, no prazo de duas horas, contado a partir do momento em que desligar o braço de carga ou flexível.*
- b) *As restantes embarcações ou navios têm um prazo de duas horas, contado a partir do momento em que terminaram as operações de carga e/ou descarga.*
2. *O período referido na alínea b) do número anterior poderá ser excedido se não Resultarem prejuízos para terceiros e se estiverem garantidas as necessárias condições de segurança, devendo o representante do navio efectuar, em tempo, pedido de permanência ao cais, que será objecto de autorização, caso a caso, pela AP, sem prejuízo da aplicação do RTAPS.*
3. *O Terminal poderá, no âmbito do seu Plano de Emergência Interno, determinar a interrupção das operações e solicitar ao CDN a largada do navio se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a segurança do Navio ou do Terminal.*
4. *A AP poderá, no âmbito do seu Plano de Emergência, determinar a interrupção das operações e a largada do navio se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a segurança do Navio, do Terminal ou do porto.*
5. *As embarcações ou navios em situações de emergência declarada poderão determinar a sua largada.*

➤ **10.a.16 - Lavagem de tanques - Autorização**

1. *Os navios que pretendam efectuar a lavagem dos tanques, deverão apresentar o pedido em formulário próprio, através dos meios estabelecidos, com uma antecedência mínima de 48 horas antes da sua chegada.*
2. *A autorização será dada pela AP depois de ouvido o Terminal, que a poderá suspender se não forem ou estiverem a ser cumpridas todas as normas e procedimentos aplicáveis.*

➤ **10.a.17 - Declaração de lastro**

*O Navio no «Plano de operações» especificará os tipos de lastro existentes a bordo e quais as intenções quanto à sua descarga.*

➤ **10.a.18 - Lastro permanente e segregado**

1. O lastro permanente e o segregado podem ser bombeados para as águas portuárias; porém, o Navio, antes de realizar a operação, deve assegurar-se que o lastro não está contaminado com qualquer produto poluente ou espécies vegetais ou animais nocivas.

2. A AP pode exigir amostras de lastro, que serão seladas na presença de representante do Navio, podendo não autorizar a descarga do lastro até serem concluídas análises para verificação da não contaminação do mesmo.

3. O lastro permanente e o segregado que estejam contaminados não podem ser bombeados para o mar, devendo ser retido a bordo ou bombeados para estação de tratamento.

➤ **10.a.19 - Lastro em tanques de carga**

1. É expressamente proibido bombear lastro para as águas portuárias, proveniente dos tanques de carga.

2. O lastro deve ser bombeado para terra para uma estação de tratamento ou retido a bordo.

3. A AP pode mandar selar as válvulas de fundo e sondar os tanques com lastro.

➤ **10.a.20 - Lastro intermédio**

Sempre que durante a operação de descarga o navio esteja na eminência de ultrapassar os limites operacionais do sistema de carga/descarga, braço de carga, pórtico ou outro, deve ser interrompida a operação, devendo lastrar até estar em condições de prosseguir com a operação.

➤ **10.a.21 - Lastro final**

O lastro final para viagem só deve ser efectuado no cais quando não houver prejuízo para terceiros, para se evitarem riscos desnecessários após terminadas as operações de carga, descarga ou bancas.

➤ **10.a.22 - Utilização do sistema de gás inerte**

1. É obrigatória a utilização do sistema de gás inerte nos navios abrangidos pelas convenções internacionais de que Portugal é parte contratante.

2. O navio que pretender efectuar lavagem dos tanques de carga deve ter operacional o sistema de gás inerte.

3. A percentagem de oxigénio do gás inerte nos tanques de carga, deve ter os seguintes valores máximos

c) Durante a carga e a descarga: 8%;

d) Durante as lavagens: 6%.

4. Os navios tanque para a movimentação de mercadorias perigosas por trasfega em fundeadouro, devem ter operacional o sistema de gás inerte, desde que a sua tonelagem de porte seja igual ou superior a 20 000 toneladas

### **10.c - Ocorrência de sinistros e poluição**

#### **➤ 10.c.1 - Sinistros**

Em caso de incidente/acidente na área portuária, seja na zona terrestre ou na zona marítima, a AP assumirá a coordenação das acções, no âmbito do Plano de Emergência do Porto de Sines.

#### **➤ 10.c.2 - Responsabilidade**

1. É expressamente proibido, na área portuária, fazer despejos ou lançar ao mar, bem como depositar fora dos locais previstos para o efeito ou abandonar produtos poluentes, bem como misturas que os contenham, lixos, detritos ou resíduos.

2. Em caso de derrame, para além das coimas que venham a ser aplicadas, e da responsabilidade civil e criminal em que incorre, o poluidor é igualmente responsável pelo pagamento de todas as despesas resultantes da utilização do equipamento, de pessoal e do material no combate à poluição, cujas operações são coordenadas pela AP.

3. Qualquer tipo de poluição ou acto poluente deve ser participado imediatamente à AP.

#### **➤ 10.c.3 - Equipamento para prevenção da poluição**

1. As embarcações e navios disporão dos equipamentos e adoptarão os procedimentos necessários para prevenir a ocorrência de poluição durante a sua estadia no porto, conforme o previsto nas convenções e legislação aplicável, bem como as impostas pela AP.

2. As instalações em terra disporão dos sistemas e equipamentos e adoptarão os procedimentos necessários para prevenir a ocorrência de poluição.

➤ **10.c.4 - Poluição atmosférica**

1. É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas pelos sistemas de escape ou chaminés, bem como a emissão de efluentes gasosos que ultrapassem os parâmetros legais estabelecidos.

2. É proibida a operação de desgasificação dos tanques dos navios emitindo os gases directamente para a atmosfera, excepto utilizando as instalações preparadas para o efeito ou em fundeadouro designado para o efeito.

**10.d – Movimentação de bancas, mantimentos ou outros destinados ao navio**

➤ **10.d.1 - Âmbito de aplicação**

Todas as operações de movimentação de bancas, mantimentos, sobressalentes, lubrificantes, materiais de bordo ou outros, destinados ao consumo do próprio navio, quer atracados nos diversos terminais quer fundeados nas águas do porto, deverão obedecer ao disposto nas normas para movimentação de mantimentos, sobressalentes, combustíveis ou outros destinados ao navio.

➤ **10.d.2 - Autorização**

Os navios que pretendam efectuar abastecimento de bancas, mantimentos ou outros, deverão apresentar o pedido em formulário próprio, através dos meios estabelecidos.

**10.e Reparações em embarcações e navios**

➤ **10.e.1 - Normas gerais**

1. Os navios que pretendam fazer reparações, para além da licença da autoridade marítima, devem solicitar autorização à APS, em formulário próprio com a devida antecedência, devendo ser-lhe anexada lista discriminativa dos trabalhos a efectuar e demais elementos de acordo com os parágrafos seguintes.

2. É obrigatória a apresentação de certificado de desgasificação se o trabalho for realizado em local susceptível de ter acumulação de gases tóxicos ou inflamáveis, tanques, espaços confinados, encanamentos etc. e certificado de permissão de trabalhos a fogo se for o caso.

3. A empresa reparadora deverá ter nomeado um técnico responsável em matéria de segurança higiene e saúde no trabalho sendo responsável pelo cumprimento das normas exigíveis de segurança no trabalho e em especial na utilização de equipamento de protecção individual dos trabalhadores.

4. A empresa reparadora é obrigada a possuir, no local, o material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção eficiente, para actuar em caso de deflagração de incêndio.

➤ **10.e.2 - Navios atracados**

1. É proibida a realização de reparações que:

- c) *Impliquem a imobilização da máquina principal com navio acostado, quando esteja a realizar operações de carga, descarga ou trasfega de mercadorias perigosas;*
- d) *Tornem inoperativo, parcial ou totalmente, o sistema de gás inerte operacional ou tendo os tanques desgaseificados.*

2. *Excepcionalmente, poderão ser autorizadas as reparações descritas no número anterior, após análise caso a caso, pelos serviços competentes da autoridade portuária, estabelecendo as medidas de segurança que considerarem adequadas.*

3. *É proibida a realização da pintura parcial ou total do casco no bordo atracado.*

4. *As reparações no equipamento TSF e radares, só são permitidas após obtenção de autorização dos serviços da AP; não é autorizada a ligação ou ensaio das antenas dos equipamentos, nos terminais petroleiro, petroquímico ou de LNG.*

5. *As reparações na casa da máquina são permitidas só após obtenção de autorização dos serviços da AP; as aberturas para o exterior, devem permanecer fechadas durante toda a estadia do navio ao cais.*

6. *São proibidas as reparações em navios de gás; as pequenas reparações que não afectem o sistema de carga, segurança e manobra do navio podem ser autorizadas pelo Terminal.*

➤ **10.e.4 - Navio com máquina principal inoperativa**

1. *Os trabalhos cuja realização necessite de imobilizar a máquina principal, só serão permitidos com o navio fundeado nas águas do porto e desde que obtida autorização da AP e da Autoridade Marítima.*
2. *Excepcionalmente poderão estes trabalhos ser efectuados ao cais.*
3. *Esses trabalhos só podem ser efectuados, desde que o navio tenha rebocador passado à popa, com cabo possuindo carga de rotura adequada.*

**10.f – Cargas perigosas**

➤ **10.f.1 - Disposições Gerais**

1. *Todos os navios que transportem substâncias perigosas do código IMDG, IBC ou INF são obrigados a apresentar uma declaração de carga, em formulário próprio e pelos meios estabelecidos à autoridade portuária no cumprimento da legislação nacional e das directivas comunitárias em vigor sobre a matéria.*
2. *Os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes devem encontrar-se marcados e rotulados nos termos da regra 4 do capítulo VII da convenção SOLAS, 1974 e respectivas emendas e do código IMDG; os operadores portuários e os comandantes dos navios, não podem facultar a sua entrada ou embarque nas instalações ou navios pelos quais são responsáveis caso não se encontrem em conformidade com a regulamentação acima expressa.*
3. *A movimentação das mercadorias das classes 1 (explosivos) e 7 (materiais radioactivos) do IMDG será sempre efectuada por carga/descarga directa, ou seja, directamente do navio para o meio de transporte subsequente, ou vice-versa, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.*
4. *Sempre que se entenda necessário, a Autoridade Portuária poderá impor medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe, desde que as circunstâncias assim o exijam.*
5. *Toda e qualquer armazenagem de contentores e de embalagens com mercadorias perigosas do código IMDG, deverá obedecer depois de analisada, a autorização prévia da Autoridade portuária.*

6. *A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida desde que seja respeitado o Código Internacional de Mercadorias Perigosas e outras normas e procedimentos em vigor, podendo a AP determinar a adopção de medidas especiais quando as circunstâncias o aconselhem.*

7. *Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou empresas operadoras portuárias ou de estiva responsáveis pela operação portuária, deverão notificar, de imediato, a Autoridade portuária.*

#### **10.g - Gestão integrada de resíduos**

*A recepção e gestão integrada de resíduos são efectuadas por uma entidade gestora única (a APS, ou outra entidade licenciada ou concessionária para esta actividade), capaz de dar resposta a todos os serviços relacionados com a gestão de resíduos na área portuária, de acordo com o Plano Portuário de Recepção de Resíduos.*

##### **➤ 10.g.1- Área e âmbito da aplicação**

*1. O sistema integrado de gestão de resíduos aplica-se a toda a área portuária terrestre e marítima, bem como, a qualquer embarcação surta no porto de Sines, incluindo navios de pesca e embarcações de recreio.*

*2. O sistema integrado de gestão de resíduos visa preferencialmente, a prevenção ou redução da produção ou nocividade dos resíduos.*

*3. O sistema integrado de gestão de resíduos, na área portuária é da responsabilidade da APS ou de entidade licenciada ou concessionada em regime de serviço público, sendo assegurada a disponibilização deste serviço.*

##### **➤ 10.g.2 - Obrigatoriedade de declaração de resíduos**

*1. As embarcações que demandem o porto, com excepção das embarcações de pesca e de embarcações de recreio até 12 passageiros, devem preencher com veracidade e exactidão o formulário próprio, através do SICP, sobre os resíduos existentes a bordo, mesmo que não seja sua pretensão a descarga destes, conforme legislação em vigor.*

➤ **10.g.3 - Acondicionamento dos resíduos**

1. *Entende-se por bom acondicionamento dos resíduos a sua deposição no interior dos recipientes em sacos de plástico, em condições de higiene e salubridade*
2. *São responsáveis pelo bom acondicionamento dos resíduos, os produtores dos mesmos, nomeadamente o Comandante, Mestre ou Arrais das embarcações ou navios, e as entidades com áreas concessionadas ou licenciamentos na área portuária.*

➤ **10.g.7 - Proibições**

1. *É proibido o abandono de resíduos na área portuária quer na zona marítima quer na terrestre.*
2. *É proibida a descarga de resíduos, salvo nos locais e nos termos determinados por autorização prévia da entidade gestora.*
3. *É proibido o lançamento e a imersão de resíduos na área de jurisdição marítima.*
4. *É proibida qualquer operação de gestão de resíduos por entidade não autorizada para o efeito pela Autoridade Portuária.*



## Anexo XII

### Plano Portuário de Recepção de Resíduos (resumo)

#### ➤ 1.2 Plano Portuário de Recepção e Gestão de Resíduos

*O Plano Portuário de Recepção e Gestão dos Resíduos (PPRGR) foi desenvolvido, pela Autoridade Portuária tendo por base o Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, que visa regular a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga provenientes de navios que escalem portos nacionais, alterado pelos Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto e Decreto-Lei n.º 57/2009, de 3 de Março.*

*O PPRGR aplica-se a todos os navios que escalem ou operem no porto de Sines, incluindo as embarcações de pesca e de recreio, qualquer que seja o seu pavilhão, com excepção dos navios de guerra, das unidades auxiliares da marinha e dos navios que sejam utilizados unicamente para fins de serviço público não comercial.*

*Este Plano tem presente, entre outros aspectos que, deve ser assegurada a disponibilidade de meios portuários de recepção de resíduos adequados às necessidades dos navios que, normalmente, escalam o porto e o princípio do poluidor - pagador, através do qual se consagra o direito à cobrança de taxas pelas autoridades portuárias, fixadas em regulamento de tarifas do porto, destinadas a suportar os custos dos meios portuários de recepção, incluindo o tratamento e eliminação dos resíduos gerados em navios.*

*Operacionalmente, a gestão integrada de resíduos será efectuada por entidade gestora de resíduos única, capaz de dar resposta a todos os serviços relacionados com a gestão de resíduos na área portuária, compreendidos como o conjunto de actividades de carácter técnico, administrativo e financeiro, bem como o conjunto de operações de deposição, recolha, transporte, tratamento, valorização e eliminação dos resíduos, incluindo o planeamento dessas operações.*

*A entidade gestora de resíduos é responsável pela elaboração e submissão à APS para aprovação, no caso da gestão integrada de resíduos ser efectuada por concessionária, de um Regulamento de Gestão de Resíduos e Utilidades, abreviadamente designado de RGRU, do qual deve constar o conjunto de normas a observar na recolha, transporte, armazenagem e destino final dos resíduos*

*provenientes dos navios ou embarcações surtas no porto e das instalações sitas na área de jurisdição portuária, bem como, procedimentos relativos ao fornecimento de utilidades.*

*A documentação a apresentar pelas firmas, potencialmente, interessadas como candidatas à prestação de serviços de gestão de resíduos no Porto de Sines, terá de obedecer à legislação em vigor respeitante a esta matéria.*

*O PPRGR elaborado pela Autoridade Portuária, é submetido a consulta dos agentes económicos interessados, designadamente os utilizadores do porto ou os seus representantes, e avaliado e aprovado pelo Instituto Portuário dos Transportes Marítimos.*

*O Plano é revisto, avaliado e aprovado, pelo menos de três em três anos e sempre que ocorram mudanças sensíveis no funcionamento do porto.*

**Quadro 1 - Resumo da regulamentação aplicável aos resíduos**

Diploma	Sumário
Decreto do Governo n.º 25/87, de 10 de Junho	Aprova para adesão o protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
Decreto n.º 48/90, de 07 de Novembro.	Aprova para adesão as emendas de 1984 introduzidas ao anexo ao protocolo da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73)
Decreto n.º 50/91, de 17 de Agosto	Aprova, para adesão, as emendas que alteram a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, modificada pelo protocolo de 1978
Decreto n.º 18/93, de 19 de Maio	Aprova, para adesão, as Emendas ao Anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, alterada pelo protocolo de 197
Decreto n.º 19/98, de 10 de Julho	Aprova, para adesão, as emendas ao anexo I do protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL 73/78), adoptadas pelo Resolução MEPC 52 (32)
Decreto n.º 20/98, de 10 de Julho	Aprova, para adesão, as emendas de 1992, adoptadas pela Resolução MEPC 51 (32) da Organização Marítima Internacional, ao anexo I do protocolo de 1978, da Convenção da Poluição por Navios, 1973

**Quadro 2 - Resumo da regulamentação aplicável aos resíduos**

Diploma	Sumário
Decreto n.º 22/98, de 10 de Julho	Aprova para adesão as emendas de 17 de Março de 1989, adoptadas pela Resolução MEPC 34 (27) ao anexo II do protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973
Decreto n.º 23/98, de 10 de Julho	Aprova, para adesão, as emendas de 4 de Julho de 1991, adoptadas pela Resolução MEPC 47 (31) da Organização Marítima Internacional, ao anexo I do protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973
Decreto n.º 20/2000, de 11 de Agosto	Altera o Decreto-Lei 19/98, de 10 de Julho
Directiva (CE) 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de Setembro	Relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções. Em vigor directamente até ser transposta
Decreto n.º 6/2006, de 6 de Janeiro	Aprova as emendas de 1 de Abril de 2004 ao Anexo IV ao protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL 73/78
Decreto n.º 8/2006, de 10 de Janeiro	Aprova a Convenção Internacional sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos, 1990
Decreto n.º 12/2006, de 16 de Março	Aprova e publica o protocolo Sobre a Prevenção, Actuação, e Cooperação no Combate à Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas
Decreto n.º 1/2008, de 9 de Janeiro	Aprova o protocolo de 1997 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, modificada pelo protocolo de 1978, MARPOL 73/78, relativo às regras para a prevenção da poluição atmosférica por navios, adoptado em Londres, em 26 de Setembro de 1997. Adita o Anexo VI
Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro	Estabelece o regime geral de gestão de resíduos

### Quadro 3 - Resumo da regulamentação aplicável aos resíduos

Diploma	Sumário
Decreto-Lei n.º165/2003, de 24 de Junho, alterado pelos Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto de 2004 e Decreto-Lei n.º 57/2009, de 3 de Março	Transpõe a Directiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga
Portaria n.º 209/2004, de 2 de Março	Aprova a Lista Europeia de Resíduos
Regulamento (CE) n.º 1774/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de Outubro de 2002	Estabelece regras sanitárias relativas aos subprodutos animais não destinados ao consumo humano
Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março	Estabelece o regime das contra-ordenações por violação das normas constantes dos regulamentos de exploração e de funcionamento dos portos, a aplicar nas áreas de jurisdição das autoridades portuárias

➤ **4 Recepção de resíduos**

➤ **4.1 Meios portuários de recepção de resíduos**

➤ **4.1.1 Descrição dos meios portuários de recepção de resíduos**

**Quadro 4 - Equipamentos e capacidade dos meios de recepção de resíduos disponíveis no porto**

<b>Equipamento</b>	<b>Localização</b>	<b>Capacidade</b>	<b>Responsável/ Operador</b>	<b>Notas</b>
<b>ETAL Estação de Tratamento de Águas de Lastro</b>	Área do TGL	500.000 ton/ano capacidade máxima instalada de projecto.	CLT, S.A. Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.	Separação de hidrocarbonetos das águas de lastro e águas poluídas do TGL e do TPQ. Os Tanques de Lastro recebem e armazenam os efluentes do Tanque de Poluídos e da Bacia de Descarga. Tendo uma capacidade de 27 000 m <sup>3</sup> cada um, é possível garantir um tempo de repouso suficiente para que se estabeleça um pré-tratamento.
<b>ETAR Estação de Tratamento de Águas Residuais</b>	Terminal de Granéis Líquidos de Sines	+ - 70 hab./eq.	CLT, S.A.	Sistemas compactos de tratamento de águas residuais por sistema de lamas activadas
<b>ETAR Estação de Tratamento de Águas Residuais</b>	Zona leste.	+ - 100 hab./eq	CLT, S.A.	

Quadro 5 - Equipamentos e capacidade dos meios de receção de resíduos disponíveis no porto

Equipamento	Localização	Capacidade	Responsável/ Operador	Notas
<b>ETAR</b> Estação de Tratamento de Águas Residuais	ZAL	+ - 100 hab./eq.	CLT, S.A.	Sistemas compactos de tratamento de águas residuais por sistema de lamas activadas
<b>ZATR</b> Zona de Armazenagem Transitória de Resíduos	Área do TGL, junto da ETAL	Área aproximada de 6000 m	CLT, S.A.	Armazenagem temporária e controlada
<b>Contentores de resíduos hospitalares</b>	Posto médico.	60 Litros (2) 3 Litros	CLT, S.A.	
<b>Contentores RSU e ecopontos</b>	Área de jurisdição portuária, TGL, TPQ, TCS, TGN, TMS, Porto de Serviços, Porto de Recreio, Porto de Pesca, ZAL, PVG	Variadas Capacidades	CLT, S.A.	
<b>Contentores para recolha de outro tipo de resíduos</b>	Área de jurisdição Portuária Porto de Pesca, Porto de Recreio	2 Depósitos de recolha de óleos.1 contentor recolha de redes de pesca	CLT, S.A.	P.e. tambor para recolha de óleos; contentor para recolha de redes de pesca.

Quadro 6 - Equipamentos e capacidade dos meios de recepção de resíduos disponíveis no porto

Equipamento	Localização	Capacidade	Responsável/ Operador	Notas
Equipamento variado			CLT, S.A.	Prensa para compactar e enfardar resíduos; Camião Multifunções que pode ser usado, p.e., em lavagens, aspirações. Embarcações de Combate à poluição que recebem resíduos líquidos de hidrocarbonetos e águas contaminadas

➤ **4.2 Gestão de Resíduos**

➤ **4.2.1 Tipos e quantidade de resíduos gerados em navios**

*Os resíduos gerados em navios e resíduos de carga, recebidos e processados, podem ser agrupados, em:*

- a) Resíduos de hidrocarbonetos: lamas, águas de porão e cavernas e outros - águas de lastro, areias/ serraduras oleosas, slops, outros resíduos contaminados com hidrocarbonetos.*
- b) Lixo: resíduos de alimentos, plásticos, outros, designadamente vidro, metais, acumuladores, pilhas, baterias e esgotos sanitários.*
- c) Resíduos associados à carga, designadamente embalagens e madeira de estiva.*
- d) Resíduos de carga designadamente arroz, enxofre e ureia*

*No quadro 7 apresentam-se os tipos, conforme anexos MARPOL e quantidades de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga recebidos:*

**Quadro 7 - Quantidades de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga recebidos**

Tipo de resíduo	2006	2007	2008
	Unidade (10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )		
Anexo I	31,4	29,5	19,6
Anexo IV	0	0	0
Anexo V – recolha Indiferenciada	0,2	0,2	0,2
Anexo V – recolha Selectiva	0,7	0,7	0,8
<b>Anexo I - Hidrocarbonetos; Anexo IV - Águas sanitárias; Anexo V - Resíduos perigoso</b>			

*Todos os resíduos recebidos foram encaminhados para destino adequado pelos métodos de eliminação ou valorização descritos no quadro 8.*

➤ **4.2.2 Recepção e recolha de resíduos gerados em navios e dos resíduos de carga**

*Os procedimentos necessários à recepção e recolha de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga, nomeadamente, os relativos à requisição do serviço de gestão de resíduos, encontram-se descritos no Regulamento de Gestão de Resíduos e Utilidades do Porto de Sines.*

*As formalidades para a recepção e recolha de resíduos iniciam-se com a notificação à autoridade portuária, da informação que consta do anexo A, que é efectuada pelo comandante do navio com destino ao Porto de Sines, ou seu representante, com excepção das embarcações de pesca e as embarcações de recreio com lotação máxima autorizada para 12 passageiros, que devem preencher com veracidade e exactidão, através do seu representante (agente), pelos meios estabelecidos, a aplicação informática JUP – Janela Única Portuária, a declaração de resíduos, prestando, também, informação sobre:*

- 1. Nome do navio, indicativo de chamada, número de identificação IMO, se for caso disso;*
- 2. Estado do pavilhão;*
- 3. Hora estimada de chegada (ETA);*
- 4. Hora estimada de partida (ETD);*
- 5. Porto de escala anterior;*

6. *Próximo porto de escala;*
7. *Último porto e data em que foram entregues os resíduos gerados no navio;*
8. *Pretende entregar em meios portuários de recepção, dos resíduos que tem a bordo: a totalidade, uma parte ou nenhuns;*
9. *Tipo e quantidade dos resíduos a entregar e/ou a conservar a bordo e percentagem da capacidade máxima de armazenamento.*

*A comunicação, acima referida, deve ser efectuada:*

- a) *Com a antecedência mínima de vinte e quatro horas relativamente à chegada do navio, se for conhecido o porto de escala;*
- b) *Logo que conheça o porto de escala, se apenas obtiver essa informação nas vinte e quatro horas que antecederam a chegada a esse porto;*
- c) *O mais tardar à partida do porto precedente, se a viagem for inferior a vinte e quatro horas.*

*A requisição do serviço de recolha de resíduos é gerada sempre que na declaração de resíduos existam resíduos para entregar, ou seja, a quantidade dos resíduos a entregar for diferente de zero.*

*É responsabilidade do agente preencher a informação referente ao operador pretendido para efectuar o serviço de recolha de resíduos, a data/hora de recolha e o local desta. Apenas podem ser seleccionados operadores que constem da lista autorizada pela AP.*

*A coordenação do serviço de recolha de resíduos é efectuada pela Entidade Gestora de Resíduos, a APS e a Instalação Portuária.*

*Depois de executado o serviço de recolha de resíduos o operador preenche a execução do serviço referindo a quantidade e tipo de resíduos recolhidos.*

*Quando solicitado, a AP emitirá “Certificado MARPOL”, gerado pela JUP, referindo as quantidades de resíduos efectivamente descarregadas.*

*O registo da utilização dos meios portuários de recepção é efectuada através de aplicação informática quando o navio, ou o seu representante, preenche a declaração de resíduos e esta origina a requisição do serviço de recolha de resíduos.*

*As quantidades de resíduos actualmente recebidas são as constantes dos registos relativos aos tipos e quantidades, efectuado pelo operador que presta o serviço de gestão de resíduos, através da aplicação informática.*

*Pode ser recusada a recepção de resíduos ou o depósito transitório de resíduos, mesmo que esse desembarque seja pretensão dos navios surtos no porto ou derivados de actos de arribada por avarias, desde que não sejam gerados pelos navios.*

*A recolha de resíduos gerados na área portuária, nos navios surtos no porto e dos resíduos de carga, é efectuada de acordo com a sua tipologia, e conforme descrito no Regulamento de Gestão Integrada de Resíduos. É obrigatória a utilização dos equipamentos específicos para a deposição dos resíduos. Casos os resíduos não estejam correctamente depositados nos equipamentos e/ou locais destinados ao efeito, a entidade gestora, procederá à recolha dos mesmos e cobrará uma verba adicional, para além de outras sanções em que o infractor possa incorrer.*

*O transporte, acondicionamento e destino final dos resíduos são efectuados de acordo com o descrito no Regulamento de Gestão Integrada de Resíduos, e a eliminação dos resíduos gerados em navios e dos resíduos de carga é efectuada por uma das operações listadas no quadro abaixo:*

**Quadro 8 - Operações de eliminação de resíduos utilizados**

<b>Identificação do resíduo</b>	<b>Código LER</b>	<b>Destino<sup>1</sup></b>
<b>Lamas oleosas</b>	160708	D 15 - Armazenagem enquanto se aguarda a execução das operações enumeradas de D1 a D14
<b>Águas de lastro, Águas de Porão e cavernas e solps</b>	160708	R9 - Tratamento físico-químico não especificado em qualquer outra parte do anexo III da P 209/2004, de 03.03 que produz compostos ou misturas finais que são rejeitados por meio de qualquer das operações enumeradas de D1 a D12
<b>Resíduos de alimentos</b>	20 03 01	D1 - Deposição sobre o solo ou no seu interior (por exemplo, aterro sanitário, etc
<b>Plásticos</b>	16 01 19	D15 - Armazenagem enquanto se aguarda a execução de uma das operações enumeradas de D1 a D14

(1) De acordo com a portaria 209/2004, de 23 de março.

*A AP e/ ou o IPTM podem inspeccionar os navios que escalem ou operem no porto para se assegurarem do cumprimento das normas do DL 165/2003 e demais legislação relacionada.*

*As embarcações de pesca e as embarcações de recreio com lotação máxima autorizada até 12 passageiros estão isentas da notificação e do pedido da requisição do serviço de recolha de resíduos, à autoridade portuária, devendo depositar os resíduos nos locais adequados disponibilizados. Os resíduos devem ser depositados nos recipientes existentes no Porto de Pesca e de Recreio, bem acondicionados e de acordo com a sua tipologia. A responsabilidade pela deposição e acondicionamento dos resíduos é dos respectivos produtores.*

➤ **4.2.3 Comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de recepção**

*As embarcações ou navios que considerem ter existido insuficiência nos meios portuários de recepção ou que estes lhes causaram atrasos indevidos, deverão relatar o facto, directamente ou através do seu representante no porto através de reclamação, por carta, correio electrónico ou outro meio. Na comunicação efectuada deve constar a seguinte informação:*

**Quadro 9 - Informação a prestar na comunicação da insuficiência**

	<b>Informação a prestar</b>
<b>Navio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nome, indicativo de chamada e, se for caso disso, número de identificação IMO do navio</li><li>- Dono do navio</li><li>- Tonelagem</li><li>- Porto de registo</li><li>- Tipo de navio (químico, petroleiro, carvoeiro, metaneiro, porta-contentores, outros-especificar).</li></ul>
<b>Porto/terminal</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nome do porto</li><li>- País</li><li>- Nome do terminal/posto.</li><li>- Porto de descarga e de carga.</li><li>- Data de chegada.</li><li>- Data do incidente.</li><li>- Data de partida</li></ul>
<b>Inadequação dos equipamentos</b>	Tipos de resíduos que não foram aceites nos meios de recepção portuários. Localização dos meios de recepção (longe do navio, localização inconveniente, atrasos na recepção). Outros comentários.

*A Autoridade Portuária recebe a reclamação e adopta, se necessário, as medidas adequadas de modo a suprir as insuficiências e/ou os atrasos verificados, dando conhecimento ao reclamante do resultado daquela.*

*A Autoridade Portuária informa o IPTM das reclamações. Os prejuízos causados por atrasos indevidos na entrega ou na recepção de resíduos gerados em navios ou resíduos de carga são indemnizáveis.*

## Anexo XIII

### Questionário efectuado aos operadores de posto e aos chefes de turno à segurança

#### QUESTIONÁRIO

1 - Carreira profissional

2 - Funções operacionais (descrição do que faz)

3 - Tempo a desempenhar as funções operacionais

4 - Idade

5 - Escolaridade/ habilitações

6 - Formações recebidas na empresa sobre as funções que desempenha

7 - Conhece a/s regulamentações nacionais/internacionais que regulam os navios

8 - Quais conhece

9 - Conhece a/s regulamentações nacionais/internacionais que regulam os terminais

10 - Quais conhece

11 - Conhece a/s regulamentação/s portuária do Porto de Sines

12 - Quais são

13 - Conhece a Convenção SOLAS 74

14 - De que trata

15 - Conhece a Convenção MARPOL 73/78

16 - De que trata

17 - Conhece o ISGOTT

18 - De que trata

19 - O que regula as operações de carga/descarga de hidrocarbonetos entre o navio e o cais

20 - Quais as operações e procedimentos que são realizados e que antecedem as operações de descarga de um navio de crude, desde que este atracado até que inicia a descarga

21 - Que obrigações têm que cumprir o navio durante a descarga para garantir um elevado nível de segurança

22 - Quem fiscaliza

23 - Que obrigações têm que cumprir o terminal durante a descarga para garantir um elevado nível de segurança

24 - Quem fiscaliza

25 - Que equipamentos de acesso ao navio devem de estar disponíveis no cais, e como devem de estar dispostos. Quem tem a incumbência de fiscalizar.

26 - Existe a possibilidade de uma fuga de emergência a bordo do navio, de que forma se pode processar.

27 - Como se efectuam as descargas oriundas dos tanques de resíduos e da casa das máquinas para a estação de tratamento do terminal.

28 - Como se efectuam as descargas de lastro sujo ou contaminado para as instalações de recepção do terminal?

29 – Que conhecimento tem sobre a check-list de segurança