

APL, ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, S.A.



Porto de Lisboa

**PLANO DE RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS
GERADOS EM NAVIOS E RESÍDUOS DA CARGA
- PORTO DE LISBOA -**

2017-2019



INDICE

1. REVISÕES	2
2. INTRODUÇÃO.....	2
2.1 OBJECTIVOS	2
2.2 ÂMBITO.....	3
2.3 DEFINIÇÕES	3
2.4 VIGÊNCIA DO PLANO 2017-2019	8
2.5 ELABORAÇÃO, APROVAÇÃO, IMPLEMENTAÇÃO E REVISÃO.....	8
2.6 DOCUMENTAÇÃO DO SISTEMA	9
2.7 REGISTOS	9
2.8 SUPORTE INFORMÁTICO.....	10
3. ENQUADRAMENTO LEGAL	11
3.1 LEGISLAÇÃO BASE AO PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS	11
3.2 LEGISLAÇÃO GERAL DE RESÍDUOS	11
3.3 LEGISLAÇÃO DE RESÍDUOS ESPECIAIS	12
4. CARACTERIZAÇÃO DO PORTO DE LISBOA	14
4.1 ÁREA DE JURISDIÇÃO	14
4.2 ACTIVIDADES E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	14
4.3 COMUNIDADE PORTUÁRIA DE LISBOA	15
5. DESCRIÇÃO GERAL DA GESTÃO DE RESÍDUOS DE NAVIOS E DE CARGA	16
5.1 OPERADORES DE RECOLHA DE RESÍDUOS DE NAVIOS.....	16
5.2 MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO DE RESÍDUOS	17
5.3 AVALIAÇÃO DA NECESSIDADE DE MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO DE RESÍDUOS.....	18
6. RESPONSABILIDADES DOS INTERVENIENTES	20
7. PROCEDIMENTOS DE GESTÃO DE RESÍDUOS PRODUZIDOS EM NAVIOS E RESÍDUOS DA CARGA	21
7.1 P1 – GESTÃO DE RESÍDUOS DE NAVIOS E DE CARGA	21
7.2 P2 – COMUNICAÇÃO DA DECLARAÇÃO DE RESÍDUOS	22
7.3 P3 – COMUNICAÇÃO DA REQUISIÇÃO DE RECOLHA DE RESÍDUOS	26
7.4 P4 – RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS OLEOSOS E ÁGUAS RESIDUAIS.....	28
7.5 P5 – RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS	32
7.6 P6 – RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS ESPECIAIS E DE CARGA.....	36
7.7 P7 – FACURAÇÃO.....	40
7.8 P8 – COMUNICAÇÃO DE ALEGADAS INSUFICIÊNCIAS	42
7.9 P9 – COMUNICAÇÃO DE NÃO-CONFORMIDADES	43
7.10 P10 – INSPEÇÕES	46
8. CARATERIZAÇÃO DOS RESÍDUOS ENTREGUES	49
9. REGIME DE TAXAS	50
9.1 ESTRUTURA DO TARIFÁRIO	50
9.2 ISENÇÕES	51
9.3 ISENÇÕES – CARREIRA REGULAR	51
10. DIVULGAÇÃO DO PLANO	53
11. INSPEÇÕES	54
12. DESEMPENHO DO PGR NAVIOS.....	56
12.1 EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE NAVIOS.....	56
13. ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO	57
14. ANEXOS	59

1. REVISÕES

Este documento constitui a terceira revisão do plano e expressa as alterações ocorridas no sistema de gestão de resíduos de navios, resultantes da:

- entrada em vigor do Regulamento do Exercício da Atividade de Recolha de Resíduos de Hidrocarbonetos, Águas Residuais e Resíduos Perigosos a Embarcações no Porto de Lisboa;
- aplicação do procedimento para isenção do pagamento da taxa fixa de resíduos a navios de carga inseridos numa linha de carreira regular;
- implementação operacional do procedimento para encaminhamento e eliminação de Restos de Cozinha e de Mesa de Transportes de Países Terceiros;
- alteração de impressos.

Os documentos de suporte inerentes ao sistema de gestão de resíduos de navios, como os impressos, também estão atualizados.

2. INTRODUÇÃO

2.1 OBJECTIVOS

O Plano de Receção e Gestão de Resíduos Gerados em Navios e Resíduos da Carga, doravante designado por PRGR2017-2019, constitui o documento de suporte da gestão de resíduos de navios e de resíduos de carga do Porto de Lisboa, apresentando para o efeito:

- a legislação aplicável nesta área;
- os procedimentos de gestão de resíduos de navios e de resíduos de carga;
- os intervenientes no processo e respetivas responsabilidades;
- o regime tarifário;
- a documentação do sistema.

2.2 ÂMBITO

O PRGR2017-2019 aplica-se aos navios que operam e escalam o porto, incluindo embarcações de recreio, de pesca e navios de guerra, independentemente de isenções atribuídas relativamente ao pagamento de taxas e preenchimento da declaração de resíduos. Engloba as tipologias de resíduos produzidas a bordo pela tripulação e/ou passageiros, os resíduos da carga e os resíduos associados à carga.

2.3 DEFINIÇÕES

As definições apresentadas no PRGR2017-2019 refletem os diplomas legais, nacionais e internacionais, em vigor aplicáveis, e a realidade do sistema de gestão de resíduos de navios implementado no porto de Lisboa, nomeadamente critérios de atuação e procedimentos operacionais. Assim, para efeitos do PRGR2017-2019 entende-se por:

- 1. Gestão de resíduos de navios:** o planeamento da operação efetuado pela APL com os agentes de navegação, embarcações e operadores, que engloba a inserção de dados na plataforma informática JUP, a movimentação de equipamentos e pessoal, a prestação do serviço de recolha, o transporte a destino final e a sua faturação.
- 2. Operador portuário de gestão de resíduos:** empresa autorizada a nível nacional para operações de gestão de resíduos, contratada ou licenciada pela APL, para a prestação do serviço de recolha de resíduos a navios em seu nome.
- 3. Descarga de resíduos:** operação de transferência de resíduos da embarcação para os meios portuários de receção de resíduos, da responsabilidade da embarcação e respetiva tripulação.
- 4. Recolha de resíduos:** engloba a receção, transporte, tratamento e/ou destino final dos resíduos, por terra, através de meios, fixos ou móveis, adequados para o efeito, ou ao largo através de meios flutuantes apropriados. A recolha deve ser efetuada considerando os seguintes fatores:
Adequabilidade: devem ser disponibilizados os equipamentos necessários e adequados aos objetivos de descarga expressos pelas embarcações, considerando a tipologia e o volume de resíduos a descarregar, e o local e hora da operação;



Compatibilidade: as operações de recolha de resíduos, nomeadamente o equipamento para recolha e respetiva movimentação nos cais, devem ser compatíveis com as restantes operações inerentes à escala da embarcação, nomeadamente abastecimento de bens e combustível, carga e descarga de mercadoria, entrada/saída de passageiros e eventos.

Eficiência: a adequabilidade dos meios portuários de receção de resíduos e a execução da recolha em compatibilidade com as outras operações, não devem causar atrasos indevidos ao navio.

- 5. Meios portuários de receção de resíduos:** estruturas ou equipamentos, fixos ou móveis, utilizados para a recolha de resíduos aos navios, tais como camiões cisterna, veículos de sucção, depósitos de 0,2 e 1m³ e barcaças.
- 6. Equipamentos auxiliares à receção de resíduos:** em caso de necessidade por parte do navio, poderão ser fornecidas bombas pneumáticas e elétricas antideflagrantes, mangueiras, válvulas adaptadoras, compressores, máquinas de lavagem a alta-pressão e meios elevatórios.
- 7. Resíduos:** quaisquer substâncias ou objetos de que o detentor se desfaz ou tem intenção ou obrigação de se desfazer, como indicado no Decreto-Lei n.º178/2006, de 5 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho.
- 8. Resíduos de embarcações:** todos os resíduos, incluindo águas residuais, e os resíduos que não sejam resíduos de carga, produzidos no serviço de um navio e abrangidos pelos anexos I, IV e V da Convenção MARPOL 73/78, bem como, os resíduos associados à carga conforme definidos nas diretrizes para a aplicação do anexo V da Convenção MARPOL 73/78.
- 9. Resíduos Sólidos:** conjunto de materiais com consistência predominantemente sólida do tipo doméstico, operacional e alguns resíduos embalados, excluindo o peixe fresco e partes do peixe, produzidos durante o funcionamento normal da embarcação (Anexo V da Convenção MARPOL 73/78) e classificados em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março).



10. Resíduos Valorizáveis: materiais passíveis de serem sujeitos às operações de reciclagem, recuperação ou valorização definidas no Anexo II da Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro, desde que devidamente acondicionados. Englobam vidro, papel e cartão, madeiras, embalagens recicláveis, óleos de cozinha, metais ferrosos e não ferrosos.

11. Restos de cozinha e de mesa: designados por **RCM**, designam todos os restos alimentares, incluindo óleos alimentares utilizados, com origem em restaurantes, instalações de restauração e cozinhas, incluindo as cozinhas de coletividades e as cozinhas de casas particulares. A gestão de RCM inclui a sua recolha, acondicionamento e transporte a incineração, pelo operador contratado pela APL.

12. Matérias de Categoria 1: os subprodutos animais incluídos no artigo 8º do Regulamento (CE) n.º 1069/2009. Os restos de cozinha e de mesa de meios de transporte internacionais são classificados como materiais de categoria 1 pela alínea f) do Art.º 8º. Os restos de cozinha e de mesa de embarcações provenientes dos territórios especiais de alguns Estados-membros como Gibraltar, Ceuta e Melilla devem ser classificados como matérias de categoria 1. Assim como os restos de cozinha e de mesa de países de países como a Noruega e a Islândia, que apesar de pertencerem ao espaço Schengen, não são Estados-membros da U.E.

13. Resíduos de hidrocarbonetos ou contaminados por hidrocarbonetos: correspondem aos resíduos englobados no anexo I da Convenção MARPOL 73/78 e englobam lamas (*sludge*) e águas oleosas das cavernas (*bilge water* e *slops*), águas da lavagem de tanques com óleos e/ou combustíveis e materiais contaminados com hidrocarbonetos (*oily rags*). Exemplificam-se os seguintes códigos LER: 13 07 03*, 15 01 10*, 15 02 02* e 16 07 08*.

14. Águas residuais: correspondem aos resíduos englobados no anexo IV da Convenção MARPOL 73/78 e correspondem a águas com carga orgânica significativa e facilmente biodegradáveis. Dividem-se em águas negras (*black water*) e águas cinzentas (*grey water*), consoante a origem e a perigosidade associada. As águas negras são produzidas em instalações sanitárias, compartimentos contendo animais vivos e instalações médicas, via lavatórios. As águas cinzentas são provenientes dos duches, cozinhas e lavandarias. As



águas resultantes de sistemas de tratamento de águas residuais implementados a bordo incluem-se nesta designação.

15. Resíduos perigosos: resíduos que apresentam determinadas características de inflamabilidade, corrosividade, reatividade, toxicidade e patogenicidade, independentemente do estado gasoso, líquido ou sólido, e que implicam a adoção de meios portuários de receção de resíduos e de procedimentos específicos. Incluem as substâncias líquidas nocivas indicadas no Anexo II da Convenção MARPOL 73/78. O quadro 1 exemplifica os resíduos perigosos descarregados no porto de Lisboa.

Quadro 1 – Exemplos de tipologias de resíduos perigosos

Designação segundo a Lista Europeia de Resíduos (LER)	Código LER	Exemplos
Resíduos de toner de impressão contendo substâncias perigosas	08 03 17*	Toners Tinteiros
Banhos de fixação	09 01 04*	Líquidos fotográficos
Embalagens contendo ou contaminadas por resíduos de substâncias perigosas	15 01 10*	Embalagens vazias contaminadas
Embalagens de metal, incluindo recipientes vazios sob pressão, com uma matriz porosa sólida perigosa (por exemplo, amianto)	15 01 11*	Embalagens de spray, aerossóis
Absorventes, materiais filtrantes (incluindo filtros de óleo não anteriormente especificados), panos de limpeza e vestuário de proteção, contaminados por substâncias perigosas	15 02 02*	Desperdícios Têxteis contaminados
Resíduos inorgânicos contendo substâncias perigosas	16 03 03*	Pirotécnicos Explosivos
Resíduos contendo outras substâncias perigosas	16 07 09*	Mangas de fumigação
Objetos cortantes e perfurantes (excepto 18 01 03)	18 01 01	Resíduos hospitalares
Resíduos cuja recolha e eliminação não está sujeita a requisitos específicos tendo em vista a prevenção de infeções (por exemplo, pensos, compressas, ligaduras, gessos, roupas, vestuário descartável, fraldas)	18 01 04	Resíduos hospitalares
Medicamentos não abrangidos em 18 01 08	18 01 09*	Medicamentos
Lâmpadas fluorescentes e outros resíduos contendo mercúrio	20 01 21*	Lâmpadas fluorescentes
Óleos e gorduras alimentares	20 01 25	Óleos de cozinha
Óleos e gorduras alimentares, não abrangidos em 20 01 25	20 01 26*	Óleos de cozinha contaminados com outras substâncias
Tintas, produtos adesivos, colas e resinas contendo substâncias perigosas	20 01 27*	Tintas

16. Resíduos de Carga: restos das matérias transportadas como carga em porões ou em tanques de carga que ficam das operações de descarga e das operações de limpeza, incluindo excedentes de carga ou descarga e derrames,



e ainda resíduos resultantes do transporte da carga em batelões após baldeação. Estão igualmente incluídas cargas danificadas, cujo dono ou seu representante legal, as declare como resíduos e solicite à Autoridade Portuária a sua remoção.

17. Resíduos associados à carga: restos de materiais/produtos usados nos porões para conservação das cargas durante as viagens, como por exemplo, mangas de fumigação.

18. Terminais portuários: englobam os terminais quer dedicados a navios de carga quer de passageiros. As normas de segurança definidas e implementadas nos terminais em área de jurisdição da APL têm que ser cumpridas pelos operadores.

19. Instalações portuárias: englobam as instalações portuárias exploradas diretamente pela APL, designadamente as docas afetas à atividade de recreio (Alcântara, Santo Amaro, Belém e Bom Sucesso), o parque de reparações de embarcações de recreio de Belém, o edifício das operações marítimas da APL, no terrapleno de Algés, e o porto de pesca de Santos.

20. Plataforma informática JUP: consiste no suporte informático da gestão de resíduos dos navios, permitindo controlar *on-line* o processo de descarga, desde a requisição de recolha de resíduos até à faturação;

21. Declaração de Resíduos (DDR): formulário de notificação de resíduos a bordo, correspondente ao anexo da Diretiva 2007/71/CE, introduzido na JUP, ou entregue por outra via (fax ou email) se a embarcação não estiver incluída neste sistema, onde se declara a existência de resíduos a bordo, a intenção de entrega em porto, a capacidade de armazenagem e os resíduos produzidos até próximo porto.

22. Requisição de Recolha de Resíduos (RSRR): pedido de serviço de recolha efetuado na plataforma JUP, ou efetuado em impresso próprio para o efeito (Impresso n.º 1 – Requisição de Recolha de Resíduos, anexo a este plano), onde são indicados os resíduos que o navio pretende descarregar, assim como o local e data/hora pretendidos para a operação.

23. Registo de Recolha de Resíduos (RGRR): na plataforma JUP, a APL confirma a tipologia e quantitativos de resíduos recolhidos e discrimina, por



itens de faturação, os valores totais referentes aos serviços de recolha de resíduos constantes da fatura única ao navio. Integra os campos *faturação operador* e *faturação navio*.

24.Documentação da operação: para além da documentação exigida pela legislação nacional, a nível ambiental (guia de acompanhamento de resíduos – modelo A ou modelo B, e/ou a guia de subprodutos animais da DGAV) e de transporte (guia de transporte), a operação de descarga de resíduos deve ser acompanhada de uma folha de operação e do certificado MARPOL.

25.Certificado MARPOL: impresso a partir da JUP ou existente em impresso próprio para o efeito (Impresso n.º 2 – Certificado de Receção de Resíduos, anexo a este plano). Este documento é entregue à embarcação pelo operador de modo a comprovar a entrega de resíduos em porto, discriminando as tipologias e os volumes entregues. São ainda indicados os meios portuários de receção de resíduos afetos à operação. É assinado e carimbado pela APL, pelo operador e pelo comandante ou responsável da embarcação;

2.4 VIGÊNCIA DO PLANO 2017-2019

O PRGR2017-2019 versão 1. é válido durante três anos, após a sua aprovação, conforme requerido pela legislação em vigor, ou até se verificarem alterações no processo de gestão de resíduos de embarcações que impliquem a revisão do documento.

2.5 ELABORAÇÃO, APROVAÇÃO, IMPLEMENTAÇÃO E REVISÃO

A APL, S.A., através da Direção de Segurança e Pilotagem, Divisão de Segurança e Operação Marítima (SP/SO), é responsável por zelar pela aplicação da Convenção MARPOL 73/78, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, na sua vertente de resíduos de navios e de carga.

A SP/SO é responsável pela elaboração do PRGR2017-2019 versão 1., sendo a DGRM a entidade responsável pela aprovação do mesmo.

Para além da APL, S.A., a comunidade portuária e os operadores de resíduos que operam na área de jurisdição do porto de Lisboa, também são responsáveis pela aplicação do disposto no presente documento.

2.6 DOCUMENTAÇÃO DO SISTEMA

No âmbito da gestão de resíduos de navios e como suporte ao PRGR2017-2019 devem ser consultados os seguintes documentos:

1. Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações do Porto de Lisboa (consultar Anexo I)
2. Regulamento do exercício da atividade de recolha de resíduos de hidrocarbonetos, águas residuais e resíduos perigosos a embarcações no porto de Lisboa (documento publicado em Ordem de Serviço)
3. Regulamento de Tarifas da APL, S.A. – Capítulo VIII – Tarifas de Resíduos (documento atualizado anualmente e publicado em Ordem de Serviço)
4. Procedimento de isenção de taxa fixa (consultar Anexo II)
5. Procedimento de RCM (consultar Anexo III)
6. Impressos (consultar Anexo IV)

A documentação de referência ao plano é divulgada no portal da APL, S.A., para facilitar o acesso aos agentes de navegação, armadores e embarcações/navios, e a sua consequente divulgação e distribuição junto das partes interessadas.

2.7 REGISTOS

No processo de gestão de resíduos de navios, os impressos que geram registos são:

- Declaração de Resíduos;
- Requisição de Recolha de Resíduos;
- Execução de Recolha de Resíduos;
- Certificado MARPOL;
- Fatura Única Portuária (FUP) enviada aos agentes de navegação ou navio/embarcação;
- Guia de Acompanhamento de Resíduos – modelo A;
- Guia de Acompanhamento de Resíduos – modelo B;
- Guia de Acompanhamento de Subprodutos Animais, modelo APL;
- Impresso de Reclamações;
- Questionário de Satisfação;
- Orçamento dos operadores de gestão de resíduos à APL;
- Orçamento da APL aos agentes de navegação ou navio/embarcação.

Os registos devem ser e permanecer legíveis, identificáveis e localizáveis, assim como disponibilizados aos vários intervenientes no processo de gestão de resíduos de navios sempre que solicitados.

2.8 SUPORTE INFORMÁTICO

Como apoio ao PRGR2017-2019 existem as seguintes ferramentas informáticas indicadas no quadro 2.

Quadro 2 – Suporte informático do sistema

SUPORTE INFORMÁTICO	FUNÇÃO	ENDEREÇO DE INTERNET
JUP JANELA ÚNICA PORTUÁRIA	Inserção dos dados relativos à gestão de resíduos da escala de um navio Faturação	https://www.portodelisboa.pt/login/login.jspx
Portal da APL	Informação geral Consulta da documentação e procedimentos de gestão de resíduos de navios	www.portodelisboa.pt

3. ENQUADRAMENTO LEGAL

3.1 LEGISLAÇÃO BASE AO PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS

Directiva 2007/71/CE, de 13 de Dezembro

Altera o anexo II da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga.

Directiva 2000/59/CE, de 27 de Novembro

Estabelece as regras relativas aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga. Os Estados-Membros ficam assim comprometidos em garantir nos seus portos meios adequados de receção de resíduos gerados nos navios que os escalam.

Decreto-lei n.º 57/2009, de 3 de Março

Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2007/71/CE, que altera a Diretiva 2000/59/CE no que refere ao seu Anexo II.

Decreto-lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto

Altera o Decreto-Lei n.º 165/2003, relativo aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga no que refere à recuperação de custos.

Decreto-lei n.º 165/2003, de 24 de Julho

Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2000/59/CE regulando a instalação e a utilização dos meios portuários de receção de resíduos gerados em embarcações e de resíduos da carga das embarcações que escalem portos nacionais.

3.2 LEGISLAÇÃO GERAL DE RESÍDUOS

Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de Junho

Altera e republica o Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, transpõe a Diretiva n.º 2008/98/CE, de 19 de Novembro, Diretiva Quadro dos Resíduos, e procede à alteração de diversos regimes jurídicos na área dos resíduos.

Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março

Transpõe para a ordem jurídica nacional a Lista Europeia de Resíduos, em conformidade com a Decisão da Comissão n.º 2000/532/CE, de 3MAI, alterada pelas Decisões n.ºs 2001/118/CE, de 16JAN, 2001/119/CE, de 22JAN e 2001/573, de 23 de Julho. Define as características de perigo atribuíveis aos resíduos, em conformidade com o anexo III da Diretiva n.º 91/689/CEE, do Conselho, de 12 de Dezembro. Estabelece as operações de valorização e eliminação de resíduos, em conformidade com a Decisão n.º 96/350/CE, da Comissão, de 24 de Maio. Revoga a Portaria 818/97, de 5 de Setembro e a Portaria 15/96, de 23 de Janeiro

Portaria n.º 335/1997, de 16 de Maio

Fixa as regras a que fica sujeito o transporte de resíduos dentro do território nacional, devendo o produtor de resíduos garantir que estes sejam transportados de acordo com as regras impostas.

Durante o transporte, os resíduos terão de ser sempre acompanhados por uma Guia de Acompanhamento (preenchida em triplicado).

3.3 LEGISLAÇÃO DE RESÍDUOS ESPECIAIS

Diferentes fluxos de resíduos são geridos por legislação específica, face à sua complexidade e procedimentos de segurança a adotar.

3.3.1 RESÍDUOS DE EQUIPAMENTOS ELETRICOS E ELETRONICOS**Decreto-Lei n.º 67/2014, de 7 de Maio**

Aprova o regime jurídico da gestão de resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (REEE). Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/19/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa aos REEE, que reformula a Diretiva n.º 2002/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de janeiro de 2003

3.3.2 PILHAS E ACUMULADORES**Decreto-Lei n.º 6/2009, de 6 de Janeiro**

Retificado pela Declaração de Retificação n.º 18-A/2009, de 6 de Março, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 266/2009, de 29 de Setembro, e legislação conexa.



Este diploma estabelece o regime de colocação no mercado de pilhas e acumuladores, o regime de recolha, tratamento, reciclagem e eliminação dos resíduos de pilhas e acumuladores.

3.3.3 EMBALAGENS

Decreto-Lei n.º 336-A/97, de 20 de dezembro

Estabelece os princípios e normas aplicáveis à gestão de embalagens e resíduos de embalagens.

3.3.4 ÓLEOS LUBRIFICANTES

Decreto-Lei n.º 153/2003, de 11 de julho

Estabelece as disposições relativas à gestão de óleos lubrificantes novos e usados. Alterado pelo Decreto-Lei n.º Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho

3.3.5 RESÍDUOS HOSPITALARES

Despacho n.º 242/96, de 13 de agosto

Estabelece as normas e princípios a que deve obedecer a gestão de resíduos hospitalares.

4. CARACTERIZAÇÃO DO PORTO DE LISBOA

4.1 ÁREA DE JURISDIÇÃO

A área de jurisdição do PL é definida pelo art. 7º do Decreto-Lei 336/98, de 3 de Novembro, e engloba as seguintes zonas:

- terrestre: estende-se por 110 km ribeirinhos e engloba onze concelhos, nomeadamente Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal e Almada.
- flúvio-marítima: engloba uma superfície de 32500 ha e tem como limites, a jusante, o alinhamento das Torres de São Julião e Bugio e a montante, Vila Franca de Xira.

4.2 ACTIVIDADES E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O PL é um porto multifuncional, com terminais especializados que possibilitam a movimentação de todos os tipos de carga, e que opera 24 horas por dia, 365 dias por ano, assegurando a sua posição competitiva no mercado.

A conjugação da sua posição geoestratégica, das condições de abrigo e das acessibilidades marítimas que oferece, contribuiu para que ao longo dos anos tenha adquirido um estatuto de relevo nas principais cadeias logísticas de comércio internacionais e no circuito das principais linhas de cruzeiros.

As áreas de negócio englobam desde a atividade portuária propriamente dita, como a movimentação de mercadorias e passageiros, a náutica de recreio, a reparação naval, a pesca e o transporte fluvial, até à atividade complementar de dinamização da frente ribeirinha.

Para garantir a sua competitividade comercial, o PL têm vários terminais para carga e descarga de mercadorias, alguns dos quais especializados. Esta diversificação permite-lhe receber todo o tipo de mercadorias e concorrer com outros PE, principalmente na Península Ibérica.

Estes terminais são concessionados, assumindo o PL o papel de "landlord". Os equipamentos e respetiva manutenção são da responsabilidade dos concessionários. Ao PL cabem as dragagens de manutenção para garantir o acesso ao cais.

Na margem Norte concentra-se a carga contentorizada, Roll-on/Roll-off e a uma grande parte da carga fracionada. Localizam-se ainda os terminais de passageiros e as docas de recreio.



Figura 1 – Terminais portuários na área de jurisdição do PL

4.3 COMUNIDADE PORTUÁRIA DE LISBOA

A Comunidade Portuária do PL (CPPL) constitui o motor de desenvolvimento do porto, e reúne diversos intervenientes no negócio portuário, incluindo associações ou empresas de serviços como:

- agentes de navegação;
- armadores;
- concessionários;
- reboques;
- empresas de estiva.

5. DESCRIÇÃO GERAL DA GESTÃO DE RESÍDUOS DE NAVIOS E DE CARGA

5.1 OPERADORES DE RECOLHA DE RESÍDUOS DE NAVIOS

A recolha de resíduos de navios no porto de Lisboa é garantida por operadores contratados e/ou licenciados pela APL, consoante a tipologia de resíduos a recolher, 24 horas por dia nos 365 dias por ano.

A recolha de resíduos sólidos equiparados a urbanos é efetuada pela EGEO, S.A., em regime de concessão por um período de 8 anos, em vigor desde 1 de Julho de 2013.

Os resíduos de hidrocarbonetos ou contaminados com hidrocarbonetos, águas residuais e resíduos perigosos são recolhidos pelos operadores licenciados. O Regulamento do exercício da atividade de recolha de resíduos de hidrocarbonetos, águas residuais e resíduos perigosos a embarcações no porto de Lisboa está em vigor desde Dezembro de 2014.

Os operadores licenciados pela autoridade portuária são a EGEO, S.A., RESICORREIA e NPRF Portugal Serviços Marítimos Ambientais, S.A..

Face ao exposto, o quadro 4. resume os operadores de gestão de resíduos e respetivos contactos.

Quadro 4 – Operadores de recolha de resíduos de navios no porto de Lisboa

EMPRESA	COLABORADOR	FUNÇÕES	CONTACTO
Operador de recolha de resíduos sólidos			
EGEO, S.A.	João Fernandes	Coordenação de operações	joao.fernandes@egeo.pt
Operador de recolha de resíduos de hidrocarbonetos ou contaminados com hidrocarbonetos, águas residuais e resíduos perigosos			
EGEO, S.A.	João Fernandes	Coordenação de operações	joao.fernandes@egeo.pt
Resicorreia	Luis Miranda	Coordenação de operações	luis.miranda@resiambiente.pt
NPRF Portugal, S.A.	Carlos Cardoso	Coordenação de operações	carlos.cardoso@ngrp.com

5.2 MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO DE RESÍDUOS

A APL, S.A. disponibiliza aos navios e embarcações que escalam ou operam no Porto de Lisboa, através de operadores contratados ou licenciados, os meios adequados para receção e recolha dos resíduos gerados a bordo e resíduos de carga.

O quadro 5. resume os meios portuários de receção de resíduos disponíveis para os navios.

Quadro 5 – Meios portuários de receção de resíduos

Equipamentos portuários de receção de resíduos	Tipologia de resíduos recolhida
Recolhas de resíduos a navios	
Depósitos de 0.2 m ³ e 1m ³	Resíduos líquidos de hidrocarbonetos Resíduos sólidos contaminados com hidrocarbonetos Águas residuais Resíduos perigosos
Camiões cisterna de 30 m ³	Resíduos líquidos de hidrocarbonetos
Camiões cisterna de 27 m ³ - inox	Águas residuais
Contentores de 800 litros	Resíduos equiparados a resíduos sólidos urbanos até 4m ³
Contentores com capacidades de 6, 10, 20, 30 e 40 m ³	Resíduos valorizáveis ou não valorizáveis acima de 4m ³ Resíduos da carga
Contentores com capacidade de 10 m ³	Restos de cozinha provenientes de países terceiros
Embarcação para recolha de resíduos ao largo	Várias tipologias de resíduos
Recolha de resíduos nas instalações portuárias	
Oleões com capacidade unitária de 1 m ³	Óleo usado
Depósitos de 0.2 m ³	Resíduos sólidos contaminados com hidrocarbonetos
Depósitos de 1m ³	Resíduos perigosos
Postaletes para sacos de 80 lts	Resíduos equiparados a resíduos sólidos urbanos
Contentor de 800 litros	Resíduos equiparados a resíduos sólidos urbanos
Ecoponto para papel/cartão	Papel e cartão
Ecoponto para baterias	Baterias e pilhas
Ecoponto para vidro	Vidro
Equipamentos auxiliares	
Bombas pneumáticas e elétricas antideflagrantes Compressores Mangueiras Hidroaspiradores	Várias tipologias de resíduos

5.3 AVALIAÇÃO DA NECESSIDADE DE MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEPÇÃO DE RESÍDUOS

A disponibilização dos meios é efetuada mediante a necessidade de entrega de resíduos discriminada na RSRR enviada à APL,S.A. pelo navio ou seu representante legal, através da JUP, ou impresso próprio para o efeito caso não seja abrangido por este sistema.

Os equipamentos afetos a cada operação de recolha de resíduos de navios são definidos em função das tipologias e volumes de resíduos a descarregar, assim como do local de descarga dos resíduos introduzidos na RSRR na JUP.

Na margem sul do Tejo, optou-se pela colocação de meios permanentes para a recolha de resíduos sólidos e pela criação de circuitos de recolha de forma integrada nos vários terminais.

Esta opção justificou-se perante a necessidade de otimização dos meios e das deslocações face aos seguintes fatores:

- reduzido números de pedidos de serviço de recolha de resíduos;
- reduzida quantidade de resíduos sólidos entregue pelos navios;
- tempos de espera consideráveis nas portarias e nas fronteiras com as chamadas zonas de acesso internacional, por dificuldades na obtenção de autorização de entrada por cumprimento do código ISPS ou por incompatibilidade com outras operações nos cais;
- dificuldades de comunicação com os navios para determinar a colocação do contentor ou a entrega e receção do certificado de receção de resíduos;
- alguns cais têm más condições para movimentação de veículos de transporte de resíduos;
- grande maioria dos cais estreitos e vedados pelo que a localização dos contentores tem de ficar estabelecida.

Atendendo a que esta decisão interessa a todas as partes – APL,S.A., operador de resíduos sólidos e terminais portuários – foi criado um procedimento de comunicação e de colaboração de modo a continuar a garantir-se o controlo sobre a efetiva entrega de resíduos pelos navios, a entrega de documentação a estes e o estado dos contentores.

Quando a recolha de resíduos é efetuada ao largo e no caso de volumes reduzidos de resíduos a descarregar, a APL, S.A. dispõe de meios flutuantes que permitem a recolha em condições de segurança. No caso de quantidades elevadas ou operações contínuas ao longo de vários dias, os operadores de gestão de resíduos providenciam embarcações/batelões que ficam acostadas ao navio durante a realização da operação.

Nas docas de recreio, parque de reparações de embarcações de recreio e instalação das operações marítimas da APL,S.A. e, ainda, a embarcações marítimo-turísticas, estão colocados meios fixos para a receção de resíduos, sendo os destinados aos sólidos da propriedade da APL,S.A. e os destinados a resíduos e misturas de hidrocarbonetos, baterias e resíduos banais. Independentemente da propriedade dos meios, a sua tipologia, quantidade e capacidade, assim como, a respetiva recolha de resíduos são determinadas pela APL, sendo ainda exigido a manutenção e limpeza dos equipamentos.

A utilização destes meios pelos utentes não necessita de requisição de recolha de resíduos prévia e não tem taxa específica associada. Se as embarcações de recreio tiverem mais de 12 passageiros é cobrada a taxa fixa, prevista na legislação como contribuição para a recuperação dos custos do sistema.

6. RESPONSABILIDADES DOS INTERVENIENTES

Na gestão operacional de resíduos de navios estão envolvidos diretamente diversos intervenientes como os navios, os representantes legais dos mesmos, a APL, S.A., os operadores de gestão de resíduos e os terminais concessionados.

A nível externo destaca-se a DGRM como entidade reguladora.

No Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações (consultar Anexo I) estão descritas em detalhe as responsabilidades de cada interveniente no processo de gestão de resíduos de navios.



Figura 2 – Intervenientes na Gestão de Resíduos de Navios e de Carga

7. PROCEDIMENTOS DE GESTÃO DE RESÍDUOS PRODUZIDOS EM NAVIOS E RESÍDUOS DA CARGA

Os procedimentos descritos neste capítulo referem-se aos navios abrangidos pelo sistema JUP, ou seja, a grande maioria dos utentes, sendo feitas as devidas ressalvas na sua aplicação e adaptação às embarcações fora daquele sistema, como sejam, as de recreio.

Os procedimentos pretendem estabelecer um circuito de comunicação eficaz entre o representante legal do navio, a APL,S.A. e o operador de gestão de resíduos, de modo a garantir o cumprimento do disposto na legislação e a correta gestão de resíduos dos navios em porto.

Estes são traduzidos através de fluxogramas que identificam os intervenientes e respetivas responsabilidades, os meios, as diferentes etapas, os documentos envolvidos e os prazos estipulados.

Os executantes de cada etapa são referenciados através das seguintes siglas:

AN – Agente de navegação ou representante legal da embarcação

AP – Autoridade Portuária

NA – Navio ou embarcação

RT – Responsáveis dos terminais portuários

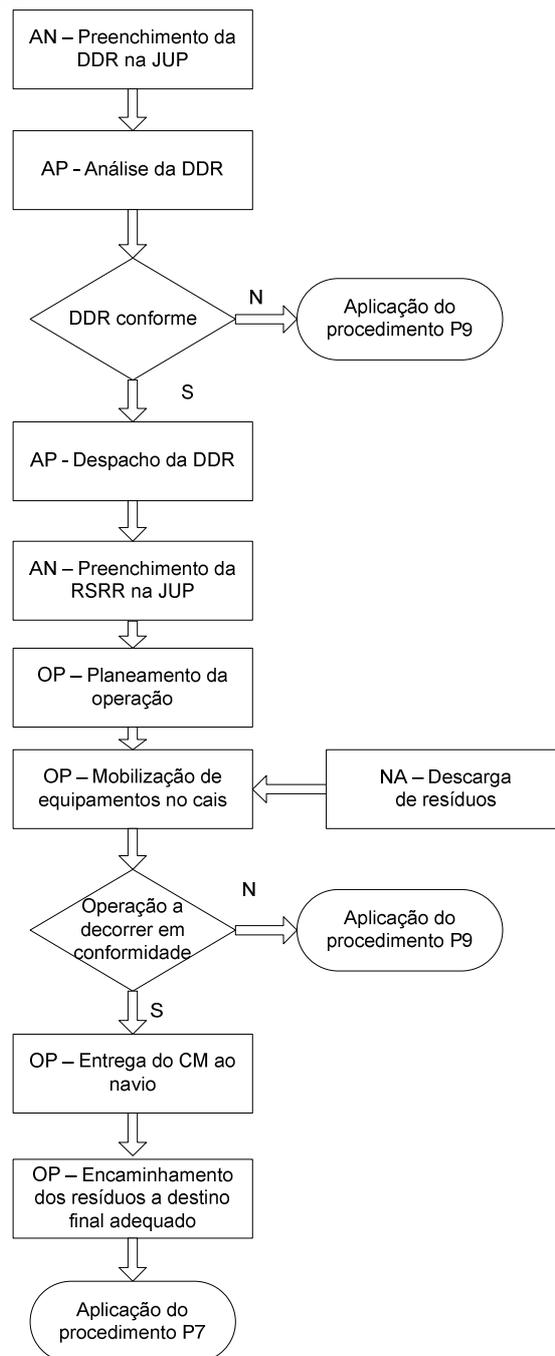
Como complemento aos procedimentos descritos neste Plano deve ser consultado o Manual de Utilização do Sistema JUP – Gestão de Resíduos de Embarcações – e o Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações do Porto de Lisboa.

7.1 P1 – Gestão de resíduos de navios e de carga

O presente procedimento pretende fornecer uma visão geral do processo de gestão de resíduos dos navios que escalam ou operam no porto de Lisboa, desde o preenchimento da DDR na JUP até à faturação ao navio ou ao seu representante legal.

Partes envolvidas: AN / AP / NA / OP

Documentos: DDR / RSRR / RGRR / fatura da AP



7.2 P2 – COMUNICAÇÃO DA DECLARAÇÃO DE RESÍDUOS

Todas as embarcações que escalem o Porto de Lisboa, não isentas deste procedimento (consultar Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações), independentemente de pretenderem ou não entregar resíduos, devem preencher com veracidade e exatidão a Declaração de Resíduos existentes a bordo.

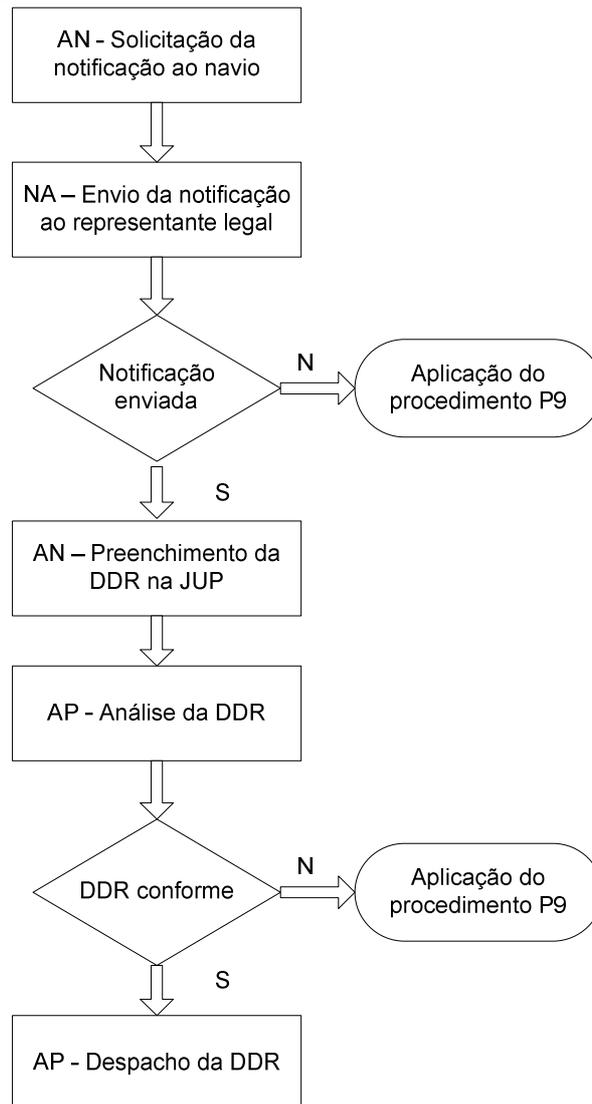


O presente procedimento destina-se a navios com processo inserido no sistema informático JUP. As embarcações que escalam o porto de Lisboa mas não estão registadas na JUP, são contactadas na atracação pelos serviços de Cais da APL, S.A. para preenchimento de diversa documentação, nomeadamente impresso de requisição de recolha de resíduos. Este Serviço envia o formulário para a SP/SO, que despacha o pedido e informa o operador de gestão de resíduos. Caso se verifique que a embarcação tem autorização para mais de 12 passageiros, a SP/SO solicita o preenchimento da DDR.

Na náutica de recreio é também verificada para embarcações que escalam o porto a lotação máxima, e caso esta seja superior a 12 passageiros, é solicitado o preenchimento da DDR. Estas DDR são analisadas conforme as recebidas via sistema JUP.

Partes envolvidas: AN / AP / NA

Documentos: DDR



1ª ETAPA: SOLICITAÇÃO DA NOTIFICAÇÃO DE RESÍDUOS AO NAVIO OU EMBARCAÇÃO

O representante legal do navio/embarcação solicita a este a Notificação de Resíduos a bordo:

- com 24 (vinte e quatro) horas de antecedência antes da chegada ao Porto de Lisboa, se este for conhecido como o porto de escala;
- logo que se saiba que o Porto de Lisboa é o porto de escala seguinte, se esta informação só for obtida a menos de 24 (vinte e quatro) horas da chegada;
- o mais tardar à partida do porto precedente, se a duração da viagem até ao Porto de Lisboa for inferior a 24 (vinte e quatro) horas.

Na impossibilidade do cumprimento dos prazos referidos anteriormente a notificação deverá ser apresentada no máximo até à entrada no Porto de Lisboa em conjunto com a respetiva justificação.

2ª ETAPA: ENVIO DA NOTIFICAÇÃO DE RESÍDUOS AO REPRESENTANTE LEGAL DO NAVIO/EMBARCAÇÃO

O navio/embarcação deve enviar atempadamente ao seu representante legal a Notificação devidamente preenchida e assegurar que tem conhecimento do Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações do Porto de Lisboa.

Caso o navio/embarcação não envie estes documentos nos prazos referidos na 1ª etapa, o seu representante legal deverá informar a APL,S.A., de acordo com o Procedimento P9 – Comunicação de não-conformidades.

Na impossibilidade do cumprimento dos prazos referidos anteriormente a Notificação deverá ser apresentada no máximo até à entrada no Porto de Lisboa juntamente com a respetiva justificação.

3ª ETAPA: PREENCHIMENTO DA DDR NA JUP

Após receção da Notificação, os agentes de navegação devem introduzir os dados constantes do formulário DDR.

4ª ETAPA: ANÁLISE DA DDR

No sistema JUP, a APL,S.A. analisa a DDR para verificar a veracidade dos dados e a necessidade da embarcação entregar resíduos no Porto de Lisboa face à capacidade de armazenamento de resíduos a bordo e às quantidades de resíduos retida e expectável de ser produzida até ao próximo porto.

5ª ETAPA: DESPACHO PELA APL, S.A.

Caso a APL, S.A. detete alguma não-conformidade inicia-se o Procedimento P9 – Comunicação de não-conformidades. Caso contrário, a APL, S.A. aceita a DDR no sistema informático.

7.3 P3 – COMUNICAÇÃO DA REQUISIÇÃO DE RECOLHA DE RESÍDUOS

O presente procedimento pretende estabelecer um circuito de informação que possibilite ao navio, através do seu representante legal, solicitar a descarga de resíduos e ver efetuada a operação de recolha sem que lhe sejam causados atrasos indevidos.

Todas as embarcações que pretendam entregar resíduos no porto de Lisboa, independentemente de estarem isentas ou não da apresentação da DDR, exceto as destinadas a docas de recreio, devem preencher a Requisição de Recolha de Resíduos com a máxima exatidão, indicando a tipologia e quantidade de resíduos a entregar, a data, hora e local pretendidos para esta operação e, em adicional, no caso dos resíduos de hidrocarbonetos e esgotos sanitários, os meios de bombagem do navio e respetiva capacidade.

As embarcações que atracam no porto de Lisboa mas não tem representante legal são contactadas pelo Serviço de Cais da APL, S.A., ao qual entregam o formulário de recolha de resíduos. Este Serviço envia o formulário para a SP/SO, que analisa a RSRR, efetua o despacho e informa o operador de gestão de resíduos.

Para embarcações que operam no porto de Lisboa, a RSRR deve ser preenchida no mesmo formulário, mas enviada por estes à APL,S.A. por fax ou e-mail.

As embarcações de recreio utilizam os meios de recolha disponíveis nas docas e parques de reparação sem necessidade de requisição prévia à APL,S.A..

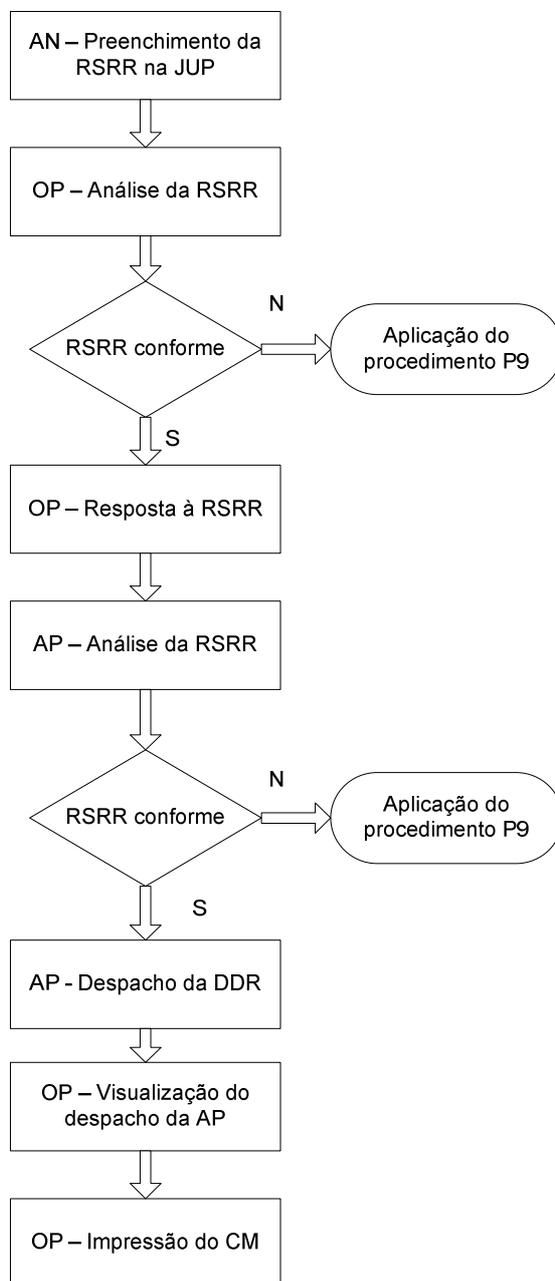
O presente procedimento está elaborado para navios que têm processo inserido no sistema informático JUP.

Para estes, quando na coluna “resíduos a descarregar” existente na DDR são introduzidos valores diferentes de zero, é gerada automaticamente uma RSRR por operador, consoante as tipologias de resíduos. Quando a(s) RSRR(s) são geradas automaticamente a partir da DDR, o agente de navegação preenche os campos em falta correspondentes à data, hora e local pretendidos para a operação de recolha.

Quando os navios são isentos do preenchimento da DDR e pretendem entregar resíduos, o agente de navegação preenche diretamente a RSRR no sistema informático.

Partes envolvidas: AN / AP / NA

Documentos: DDR / RSRR / RGRR / fatura da APL



1ª ETAPA: PREENCHIMENTO DA REQUISIÇÃO DE RECOLHA DE RESÍDUOS

A RSRR deve ser introduzida pelo representante legal da embarcação no Sistema JUP, com uma antecedência mínima de 3 horas em relação à hora pretendida para o início da operação (ou de 24 horas para quantidades superiores a 100 m³ para quaisquer resíduos).

Para embarcações não introduzidas na JUP, quer escalem ou operem no porto, o preenchimento do formulário próprio da APL,S.A. deve respeitar os mesmos períodos de antecedência.

2ª ETAPA: ANÁLISE DA RSRR

No sistema JUP, o operador analisa a RSRR para verificar a viabilidade de realização da operação na data, hora e local solicitados, face aos meios a mobilizar.

Caso o operador detete alguma não conformidade inicia-se o P9.

3ª ETAPA: DESPACHO PELA APL, S.A.

Após a resposta do operador, a APL valida os dados introduzidos, nomeadamente tipo e volume de resíduos a descarregar - comparativamente à DDR caso esta exista - a data, hora e local pedidos para a realização da operação.

Caso a APL, S.A. detete alguma não-conformidade inicia-se o Procedimento P9 – Comunicação de não-conformidades. Caso contrário, a APL, S.A. emite despacho favorável sobre a RSRR. Neste despacho a APL,S.A. confirma a hora e local para início da operação, com os quais os operadores de gestão de resíduos e navios ficam comprometidos.

4ª ETAPA: PLANEAMENTO DOS MEIOS/EQUIPAMENTOS E IMPRESSÃO DO CERTIFICADO MARPOL

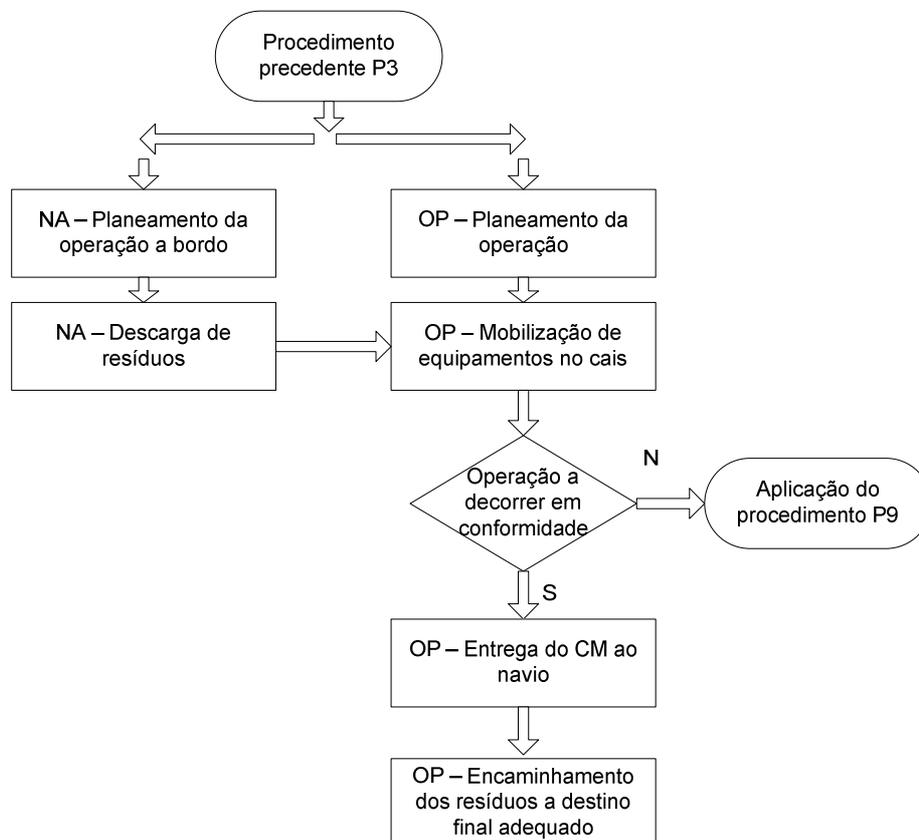
O operador de gestão de resíduos visualiza a RSRR e o despacho dado pela APL,S.A. e efetua o planeamento dos meios/equipamentos necessários para a hora de início da operação e imprime duas cópias do Certificado MARPOL.

7.4 P4 – RECEPÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS OLEOSOS E ÁGUAS RESIDUAIS

O presente procedimento engloba a gestão de resíduos oleosos, líquidos e sólidos recolhidos em tambores, e águas residuais.

Partes envolvidas: AN / AP / NA / OP

Documentos: GAR – modelo A / Certificado MARPOL / folha de registo de operações



Navio

1ª ETAPA: PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO

Na descarga de resíduos líquidos oleosos ou dos esgotos sanitários o navio/embarcação deve verificar se possui todos os meios/equipamentos necessários para efetuar a trasfega destes resíduos e se os mesmos se encontram funcionais. No caso de necessitar de equipamentos externos, como meios de bombagem, compressores, deve informar o agente de navegação e este a APL,S.A..

O acondicionamento destes resíduos é efetuado em tanques dedicados existentes nos navios/embarcações ou em tanques de by-pass. A manutenção e controlo do

volume de resíduos nos tanques de armazenamento são da responsabilidade do navio/embarcação.

Os resíduos de hidrocarbonetos que não estejam armazenados em tanques devem ser entregues em depósitos selados, estanques e identificados com a denominação do resíduo que contêm no seu interior.

2ª ETAPA: DESCARGA DE RESÍDUOS PARA OS MEIOS/EQUIPAMENTOS DISPONIBILIZADOS

No caso dos resíduos líquidos, a tripulação deve efetuar corretamente a ligação da mangueira ao tanque do navio, enquanto o operador de gestão de resíduos deve garantir a ligação da outra extremidade da mangueira ao camião cisterna, ou ao contentor cisterna a bordo da embarcação de recolha.

Os tambores devem ser transportados do navio para os veículos de recolha (camiões ou embarcação, no caso de recolha ao largo) com todos os cuidados necessários para evitar a queda ou derrame dos mesmos.

Os utentes das docas de recreio e do parque de reparações de embarcações de recreio procedem à deposição dos óleos usados, filtros e desperdícios oleosos, respetivamente, nos oleões e tambores disponibilizados naqueles locais pela APL,S.A..

Operador de Gestão de Resíduos

1ª ETAPA: PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO

Através da análise da RSRR, o operador efetua o planeamento do serviço de recolha de resíduos de forma a utilizar racionalmente os meios e equipamentos e de modo a cumprir com a data e hora estabelecidos pela APL,S.A. para início da operação.

Caso o navio não tenha meios de bombagem, o operador efetua uma inspeção prévia ao início da operação para averiguar da capacidade de bombagem necessária face à viscosidade dos resíduos e volumes a recolher, da necessidade de ar comprimido, da extensão de mangueiras a colocar, do diâmetro das aberturas de acesso aos tanques, etc.

2ª ETAPA: MOBILIZAÇÃO DOS MEIOS E EQUIPAMENTOS NO CAIS

No cais, o camião cisterna deve posiciona-se de forma a possibilitar a ligação da mangueira com o navio e sem interferir com outras operações do navio. Em operações ao largo, a embarcação deve acostar ao navio e permitir a ligação da mangueira entre o navio e o contentor cisterna a bordo da embarcação de recolha.

Quando a operação é efetuada ao largo, ocorre ainda a trasfega dos resíduos da embarcação de recolha para a cisterna em terra, através de mangueira, obedecendo-se às regras anteriormente estabelecidas.

No caso dos resíduos de hidrocarbonetos entregues em depósitos selados, estes também são transportados diretamente para o veículo de recolha não permanecendo em qualquer momento armazenados no cais, tal como as misturas e resíduos de hidrocarbonetos.

Eventuais derrames ocorridos no cais da responsabilidade do operador de gestão de resíduos são contidos pelo mesmo e todos os resíduos resultantes são recolhidos e encaminhados para destino final adequado.

O operador de gestão de resíduos oleosos efetua ainda a pedido da APL,S.A., mediante envio do formulário próprio da RSRR, a recolha dos resíduos oleosos das docas, parque de reparações de embarcações de recreio e instalações das operações marítimas desta Administração, entregando por sua vez, e por cada operação, a respetiva GAR-Modelo A e folha de registo de operação.

3ª ETAPA: ASSINATURA DO CERTIFICADO MARPOL

No final da operação, o operador de gestão de resíduos entrega a folha de registo da operação e três cópias do Certificado MARPOL ao responsável do navio para que este seja assinado e carimbado. Um certificado permanece a bordo do navio, outro fica com o operador e o último é encaminhado por este para a APL,S.A..

4ª ETAPA: ENCAMINHAMENTO DE RESÍDUOS PARA DESTINO FINAL ADEQUADO

Após a descarga, todos os meios utilizados são escorridos e limpos para o interior da cisterna, com os devidos cuidados para evitar derrames para a água ou solo.

Para proceder ao transporte dos resíduos, o operador de gestão de resíduos preenche a Guia de Acompanhamento de Resíduos – Modelo A, com o devido volume, tipologia de resíduos e destino final, relativos à operação em causa.

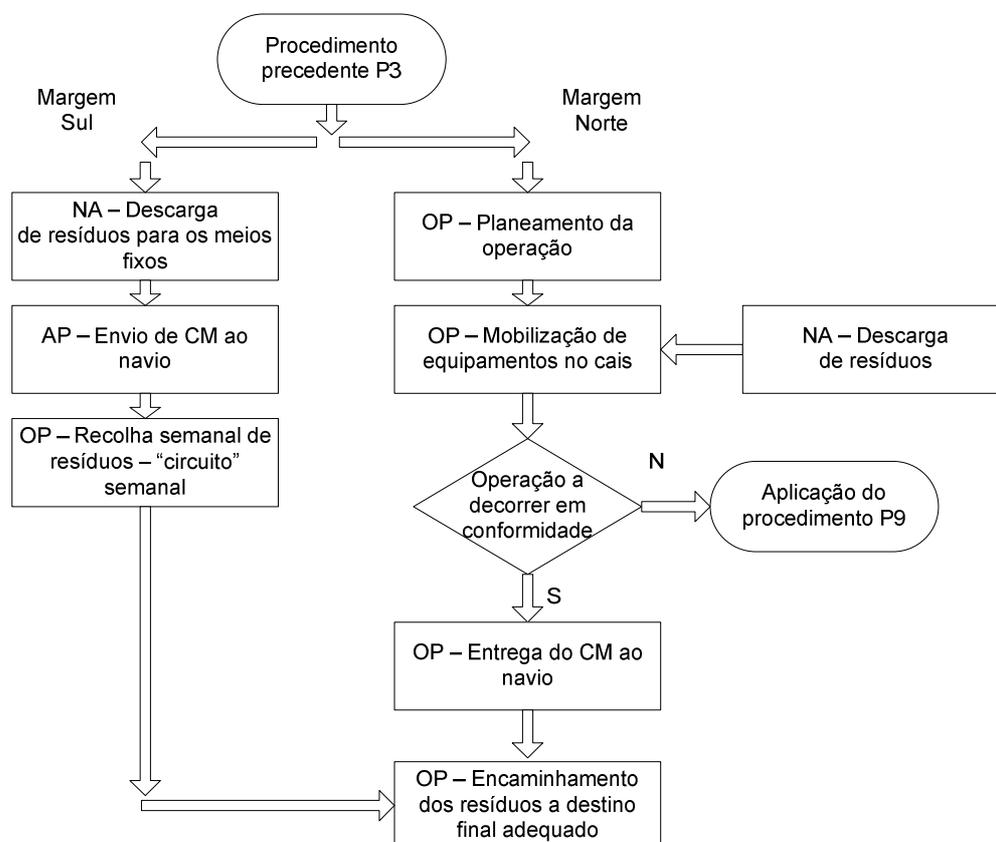
Os resíduos líquidos oleosos são transportados para valorização ou tratamento, enquanto os resíduos sólidos contaminados com hidrocarbonetos são sujeitos a armazenamento temporário em instalações do operador.

Os esgotos sanitários são transportados para tratamento na Estação de Tratamento de Águas Residuais da Zona Industrial da AutoEuropa, pertencente ao sistema SIMARSUL,S.A..

7.5 P5 – RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

Partes envolvidas: AN / AP / NA / OP / RT

Documentos: GAR – modelo A / CM



Navio

1ª ETAPA: PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO

O modo de acondicionamento destes resíduos nos navios depende de vários fatores, como a existência de:

- normas ambientais estabelecidas a bordo;
- um espaço dedicado ao armazenamento dos resíduos;
- equipamentos auxiliares ao armazenamento, como compactadores, trituradores de resíduos;
- incineradoras a bordo.

Quando os resíduos são armazenados no convés do navio, geralmente são acondicionados em sacos e colocados em contentores de 200 lts e amarrados à estrutura do navio.

Quando existe um espaço próprio para armazenamento dos resíduos, os meios de deposição diferem bastante consoante o navio, no entanto, podem ser sacos, contentores, tambores ou estruturas metálicas.

Os sacos são resistentes para evitar o seu rompimento aquando da colocação dos resíduos no seu interior e durante o seu transporte e devem ser devidamente fechados de forma a garantir que não ocorrem derrames.

2ª ETAPA: DESCARGA DE RESÍDUOS PARA OS CONTENTORES

Os resíduos sólidos devem ser colocados sempre dentro dos contentores afetos ao navio. Caso não sejam suficientes ou adequados para os resíduos a descarregar, o navio deve contactar o agente de navegação para ser efetuada nova RSRR na JUP.

Os resíduos sólidos são transportados do navio para os contentores existentes no cais, pelos tripulantes da embarcação ou com o auxílio de grua, com todos os cuidados necessários para evitar a queda dos sacos / resíduos.

Quando a operação de recolha de resíduos sólidos é efetuada ao largo, a trasfega dos resíduos do navio para a embarcação de recolha, é da responsabilidade da tripulação do navio, aplicando-se as mesmas regras citadas anteriormente.

Nas docas de recreio e parque de reparações, os utentes depositam os resíduos sólidos nos equipamentos disponibilizados pela APL,S.A. para o efeito, os quais são recolhidos posteriormente em circuito de recolha da limpeza urbana desta Administração.

Operador de Gestão de Resíduos

1ª ETAPA: PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO

Através da análise da RSRR e do respetivo despacho da APL,S.A., o operador efetua o planeamento do serviço de recolha de resíduos de forma a ser iniciado na data, hora e local indicados pela APL,S.A. e a serem utilizados os meios e equipamentos mais racionais para satisfazer as necessidades de descarga do navio.

2ª ETAPA: MOBILIZAÇÃO DOS MEIOS E EQUIPAMENTOS NO CAIS

No cais, os contentores devem ser colocados no local que o navio solicitar, em cumprimento, contudo, com certas condições impostas no Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcação, de modo a não causarem interferências com outras operações de carga e descarga simultâneas.

3ª ETAPA: ASSINATURA DO CERTIFICADO MARPOL

No final da operação, o operador de gestão de resíduos entrega duas cópias do Certificado ao responsável do navio para que este sejam assinadas e carimbadas. Uma cópia permanece no navio e a outra é encaminhada para a autoridade portuária, pelo operador de gestão de resíduos.

4ª ETAPA: ENCAMINHAMENTO DE RESÍDUOS PARA DESTINO FINAL ADEQUADO

O operador de gestão de resíduos recolhe os contentores antes da saída do navio e preenche a Guia de Acompanhamento de Resíduos – Modelo A, com o devido volume, tipologia de resíduos e destino final, relativos à operação em causa.

Os resíduos sólidos recolhidos em contentores com capacidade inferior a 6m³ são transportados para a Estação de Transferência da APL,S.A. e aí são pesados e encontrado o peso deixado por cada navio. No final do dia, por meios de uma viatura com caixa de compressão, são transportados para incineração na VALORSUL – Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos da Área Metropolitana de Lisboa (Norte), S.A.

Os resíduos sólidos recolhidos nos contentores com capacidade superior a 6m³ são transportados para a estação de triagem da EGEO e, após a triagem, os resíduos passíveis de valorização são encaminhados para reciclagem e o refugo é encaminhado para incineração na VALORSUL,S.A..

MARGEM SUL

1ª ETAPA: DESCARGA DE RESÍDUOS PARA OS CONTENTORES DISPONÍVEIS NO CAIS

Na margem Sul, os contentores para recolha de resíduos sólidos dos navios estão disponíveis no cais, no entanto, a descarga de resíduos pelos navios só pode ser efetuada mediante a RSRR prévia. Os contentores são de 800 litros de capacidade e encontram-se adaptados às condicionantes físicas daqueles terminais e às necessidades de descarga dos navios, que raramente justificam recolhas iguais ou superiores a 6 m³. Nestes casos a APL,S.A. reforça a capacidade instalada no cais ou procede a mais recolhas e substituição dos contentores.

Os resíduos sólidos devem ser transportados do navio para os contentores existentes no cais, pelos tripulantes da embarcação ou com o auxílio de grua, com todos os cuidados necessários para evitar a queda dos sacos / resíduos.

Quando a operação de recolha de resíduos sólidos é efetuada ao largo, a trasfega dos resíduos do navio para a embarcação de recolha, é da responsabilidade da tripulação do navio, aplicando-se as mesmas regras citadas anteriormente.

2ª ETAPA: ENVIO DO CERTIFICADO DE RECEPÇÃO DE RESÍDUOS

Após o despacho da RSRR, a APL envia cópia por correio eletrónico do Certificado MARPOL ao agente de navegação do navio, para que o mesmo proceda à sua entrega a bordo.

O Agente de Navegação é responsável por entregar o certificado a bordo para ser assinado e carimbado pelo responsável do navio e encaminhar cópia do mesmo ao operador de gestão de resíduos e à APL,S.A..

3ª ETAPA: DEFINIÇÃO DO CIRCUITO DE RECOLHA DE RESÍDUOS

A APL,S.A. gere o estado dos contentores dos diferentes cais de atracação dentro dos terminais da margem sul do Tejo. Caso algum ponto de recolha apresente os contentores com capacidade de enchimento esgotada ou caso preveja não terem capacidade suficiente para receção dos resíduos previstos de outro navio, a APL, S.A. define o circuito de recolha de resíduos, nomeadamente, a data de realização do circuito, os cais e terminais abrangidos e os navios que devem ser incluídos no mesmo.

4ª ETAPA: ENCAMINHAMENTO DOS RESÍDUOS PARA DESTINO FINAL ADEQUADO

Os resíduos recolhidos são encaminhados para o aterro sanitário da AMARSUL – Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos, S.A. onde são pesados e emitido o respetivo talão de pesagem.

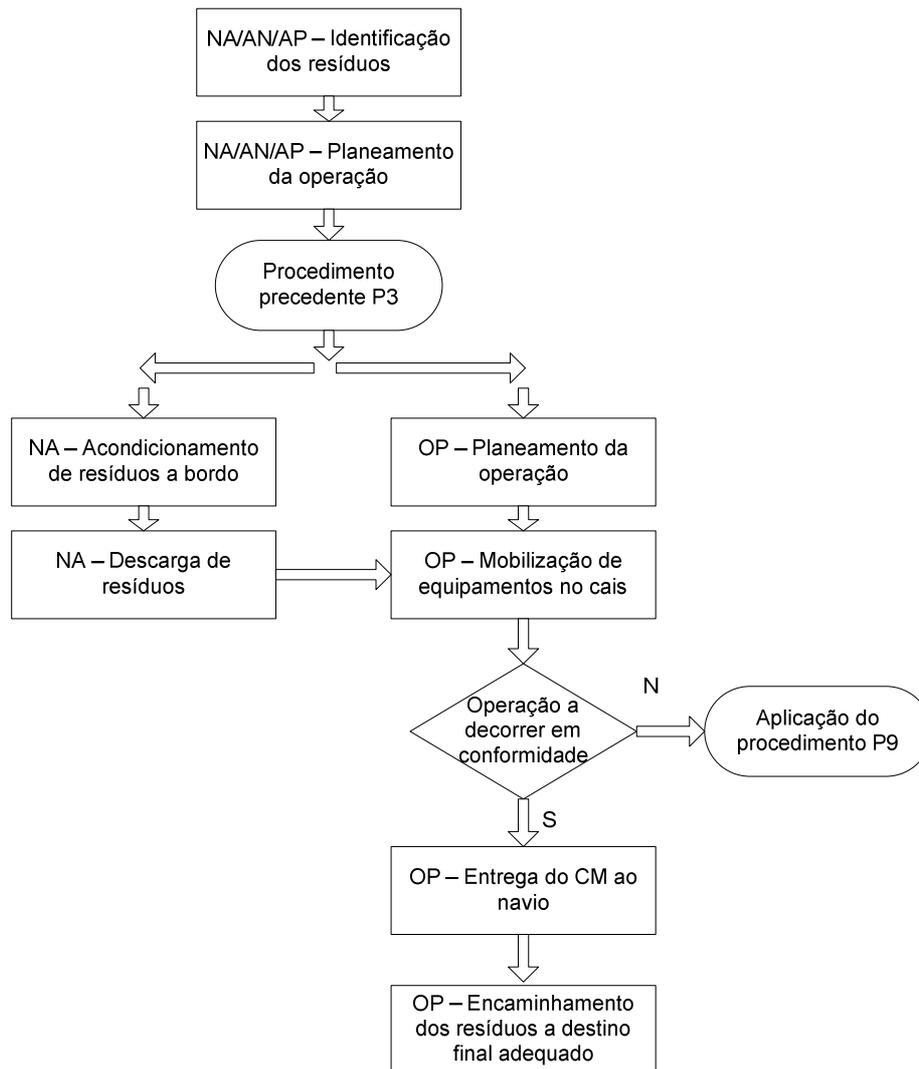
Posteriormente, o operador de gestão de resíduos, com base em densidades já conhecidas para a tipologia de resíduos entregue, faz uma estimativa dos pesos correspondentes a cada navio e discrimina-os no talão de pesagem e envia-o à APL,S.A..

7.6 P6 – RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS ESPECIAIS E DE CARGA

Neste procedimento, os resíduos especiais e os resíduos da carga podem estar no estado líquido ou sólido e, consoante o volume e as características de perigosidade associadas aos mesmos, os custos associados à sua descarga podem ser sujeitos a orçamento prévio da APL, S.A. Nos orçamentos pontuais, a APL, S.A. reflete, de forma transparente, os custos apresentados pelo operador de gestão de resíduos.

Partes envolvidas: AN / AP / NA / OP

Documentos: GAR – modelo A / CM / folha de registo de operações / talão de descarga de resíduos / orçamento do operador de resíduos para a APL, S.A. / orçamento da APL,S.A. para o Agente de Navegação.



1ª ETAPA: IDENTIFICAÇÃO DA TIPOLOGIA/VOLUME DE RESÍDUOS

O navio ou o seu representante legal deve fornecer o máximo de informações sobre os resíduos especiais ou de carga a descarregar para que possam ser garantidos meios portuários de receção de resíduos adequados e um destino final que permita a sua valorização ou outro destino final adequado.

Assim o navio deve fornecer informações sobre os resíduos como:

- Tipologia;
- Volume;
- Fonte de produção;
- Modo de acondicionamento;
- Características específicas de perigosidade.

Quando se tratam de resíduos de carga, o plano da carga e a ficha de segurança dos produtos auxiliam a tomada de decisão.

2ª ETAPA: PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO DE DESCARGA DE RESÍDUOS

Após a identificação da tipologia e volume de resíduos a descarregar, a operação de recolha é planeada tendo em conta a realização de outras operações do navio e a disponibilização dos equipamentos pelo operador de gestão de resíduos.

Navio

1ª ETAPA: ACONDICIONAMENTO DOS RESÍDUOS A BORDO

O modo de acondicionamento destes resíduos nos navios depende de vários fatores como a existência de:

- normas ambientais estabelecidas a bordo;
- um espaço dedicado ao armazenamento dos resíduos.

Quando existe um espaço próprio para armazenamento dos resíduos, os meios de deposição diferem bastante consoante o navio; no entanto, podem ser sacos, contentores, tambores, jerricans ou estruturas metálicas.

Os sacos são resistentes para evitar o seu rompimento aquando da colocação dos resíduos no seu interior e durante o seu transporte e devem ser devidamente fechados de forma a garantir que não ocorrem derrames.

2ª ETAPA: DESCARGA DE RESÍDUOS

Os resíduos sólidos devem ser colocados sempre dentro dos equipamentos disponibilizados ao navio. Caso não sejam suficientes ou adequados para os resíduos a descarregar, o navio deve contactar o agente de navegação para ser efetuada nova RSRR no sistema JUP.

Os resíduos são colocados no cais, pelos tripulantes da embarcação ou com o auxílio de grua, com todos os cuidados necessários para evitar a queda e derrames de resíduos. Dependendo da forma como que encontram acondicionados no cais, o

operador poderá proceder ao seu reacondicionamento em tambores de forma a garantir a recolha dos resíduos em condições de segurança.

Quando a operação de recolha de resíduos especiais e de carga é efetuada ao largo, a trasfega dos resíduos do navio para a embarcação de recolha, é da responsabilidade da tripulação do navio, aplicando-se as mesmas regras citadas anteriormente.

Operador de Gestão de Resíduos

1ª ETAPA: PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO

Através da análise da RSRR e tendo em conta a informação específica sobre os resíduos especiais e de carga em posse da APL,S.A., efetua, sempre que necessário, uma inspeção prévia aos resíduos, para depois proceder ao planeamento do serviço de recolha de forma a utilizar racionalmente os meios e equipamentos.

2ª ETAPA: MOBILIZAÇÃO DOS MEIOS E EQUIPAMENTOS NO CAIS

No cais, os contentores devem ser colocados no local que o navio solicitar, de modo a não causarem interferências com outras operações de carga e descarga simultâneas.

3ª ETAPA: ASSINATURA DO CERTIFICADO MARPOL

No final da operação, o operador de gestão de resíduos entrega a folha de registo da operação e duas cópias do Certificado de Receção de Resíduos ao responsável do navio para serem assinadas e carimbadas. Uma cópia do certificado permanece no navio e a outra, em conjunto com a folha de registo, são encaminhados por este para a APL,S.A..

4ª ETAPA: ENCAMINHAMENTO DE RESÍDUOS PARA DESTINO FINAL ADEQUADO

Consoante a tipologia de resíduos recolhidos é definido o destino final para o qual são encaminhados. A APL, S.A., através dos operadores de gestão de resíduos, assegura a receção e destino final adequado para a quase totalidade dos resíduos perigosos ou específicos entregues por navios no Porto de Lisboa.

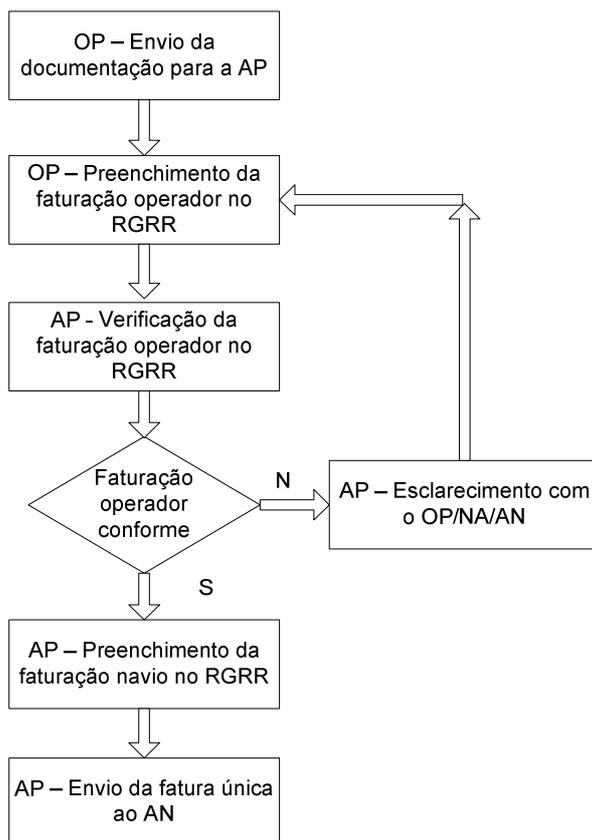
O operador de gestão de resíduos preenche a Guia de Acompanhamento de Resíduos – Modelo A, com o devido volume, tipologia de resíduos e destino final, relativos à operação em causa.

7.7 P7 – FACURAÇÃO

Através deste procedimento pretende-se estabelecer de modo geral o processamento da fatura única ao navio, desde o preenchimento do Registo de Recolha de Resíduos pelo operador de gestão de resíduos até à emissão de fatura única pela APL,S.A..

Partes envolvidas: AP / OP

Documentos: GAR – modelo A / CM / folha de registo de operações / talão de pesagem de resíduos / orçamento do operador de resíduos para a APL / orçamento da APL para o agente de navegação.



1ª ETAPA: ENVIO DA DOCUMENTAÇÃO PARA A APL,S.A.

O operador de gestão de resíduos reúne toda a documentação inerente à operação de recolha de resíduos, nomeadamente a Guia de Acompanhamento de Resíduos – modelo A e o Certificado MARPOL. No caso da operação de recolha de resíduos sólidos é enviado também o talão de pesagem dos resíduos. Na recolha de resíduos de hidrocarbonetos e esgotos sanitários é enviada também uma folha de registo de operação.

Esta documentação é enviada pelos operadores no prazo máximo de dois dias úteis após cada operação de recolha.

2ª ETAPA: PREENCHIMENTO DO REGISTO DE RECOLHA DE RESÍDUOS

No prazo de dois dias úteis após cada operação, o operador preenche o RGRR na JUP com referência à requisição do serviço. No RGRR são introduzidos dados referentes à quantidade e tipologia de resíduos efetivamente entregues pelo navio, assim como a data, hora e local da operação; os dados referentes aos equipamentos utilizados e quantidades.

3ª ETAPA: INTRODUÇÃO/VERIFICAÇÃO/ALTERAÇÃO/CORRECÇÃO DA RGRR

A APL,S.A. verifica a validade dos dados introduzidos no RGRR pelo operador em confrontação com a documentação da respetiva operação e o pedido de serviço de recolha constante da RSRR. São verificadas as seguintes questões:

- se os equipamentos utilizados pelos operadores de gestão de resíduos correspondem ao custo mínimo para a realização da operação, sendo o restante assumido pelo operador e não refletido ao navio;
- se os dados da operação como quantidades enviadas para VALORSUL ou AMARSUL, correspondem aos constantes do CM, GAR, folha de registo de operações e talões de pesagem;
- se eventuais situações de atraso no início da operação, não realização da operação, redução das quantidades recolhidas por inadequação dos equipamentos são refletidas em penalidades a aplicar aos operadores.

Se necessário a APL,S.A. solicita a correção dos dados introduzidos pelo operador de gestão de resíduos.

4ª ETAPA: PREENCIMENTO DO RGRR

Após conferir os dados indicados pelo operador, a APL,S.A. preenche no RGRR os dados da faturação ao navio de acordo com o seu Regulamento de Tarifas e confirma o RGRR.

Os dados introduzidos são referentes aos equipamentos, quantidades entregues no destino final, descontos e agravamentos ou reduções decorrentes de anulações de serviços, atrasos, reduções das quantidades, deslocações ao cais em vão, etc, quer estas situações sejam, respetivamente, da responsabilidade do navio ou do operador.

5ª ETAPA: FATURA ÚNICA AO NAVIO

Uma vez confirmado o RGRR, este fica disponível de forma transparente na JUP para consulta dos agentes de navegação.

Por fim, a JUP agrega os dados de faturação por tipo de resíduo e operação e drena estes sub-totais na fatura única da APL,S.A. a emitir ao representante legal do navio.

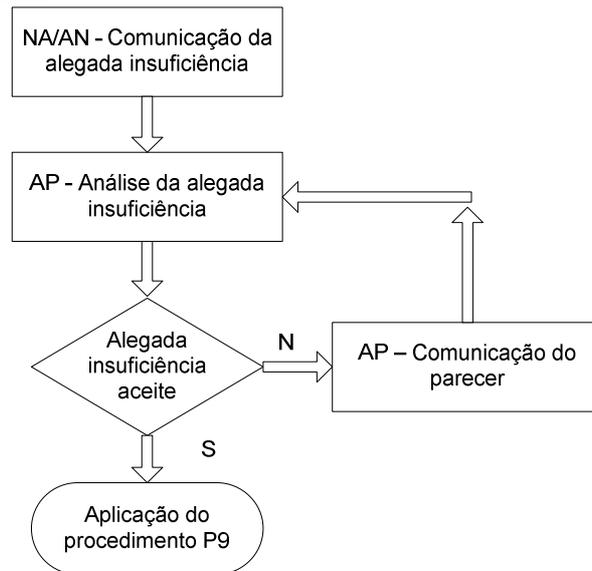
7.8 P8 – COMUNICAÇÃO DE ALEGADAS INSUFICIÊNCIAS

O procedimento adotado pretende facilitar o circuito de tratamento de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção de resíduos que são comunicadas à Autoridade Portuária. A comunicação pode ser efetuada através do envio do Impresso n.º 4 devidamente preenchido, por correio eletrónico ou fax, ou através do portal da APL, S.A. no espaço de reclamações/sugestões.

Entende-se por alegadas insuficiências do sistema, as falhas relacionadas com a gestão de resíduos de navios, como por exemplo, atrasos dos operadores de gestão de resíduos, inadequação dos meios portuários de receção de resíduos, a não realização de operações de recolha, a não entrega do Certificado MARPOL, etc.

Partes envolvidas: AN / AP / NA / OP

Documentos: Impresso n.º 4 – Comunicação de Alegadas Insuficiências



1ª ETAPA: COMUNICAÇÃO DA ALEGADA INSUFICIÊNCIA

Os utentes dos meios portuários de receção de resíduos e os representantes legais dos navios podem comunicar alegadas insuficiências relacionadas com a gestão de resíduos de navios, recorrendo ao Impresso n.º 5 – Comunicação de Alegadas Insuficiências na gestão de resíduos de navios, anexo ao presente plano, ou através de email ou do espaço reclamações/sugestões disponível para o efeito no portal do Porto de Lisboa.

2ª ETAPA: ANÁLISE DA ALEGADA INSUFICIÊNCIA

O objeto da comunicação é analisado e caso seja aceite como alegada insuficiência inicia-se o procedimento P9. Caso contrário, comunica-se ao navio ou seu representante legal o parecer, indicando as razões que levaram à sua não-aceitação como alegada insuficiência.

7.9 P9 – COMUNICAÇÃO DE NÃO-CONFORMIDADES

Para garantir a melhoria contínua do sistema de gestão de resíduos dos navios e resíduos de carga, os intervenientes no processo devem comunicar eventuais não-conformidades detetadas à APL, S.A..

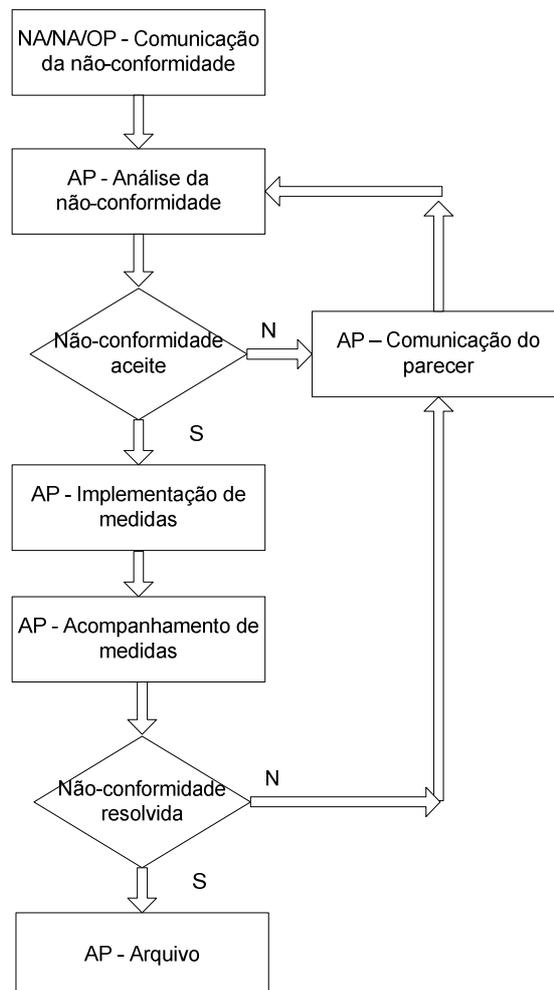
São, assim, igualmente consideradas no sistema de recolha de resíduos reclamações dos navios de natureza não operacional, as quais são tratadas como alegadas

insuficiências do Sistema, e as apresentadas por outras entidades que não os navios, como sejam:

- dificuldades de comunicação, como o acesso ao sistema informático JUP e eventuais deficiências num dos troços do circuito de comunicação agentes de navegação / navios / autoridade portuária / operadores de gestão de resíduos;
- as apresentadas pelos navios e seus representantes legais referentes à aplicação do regime tarifário;
- as referentes aos entraves nos acessos aos terminais e atrasos no início das operações por retenção nas portarias, comunicadas pelos operadores e/ou agentes de navegação;
- as apresentadas pelos operadores relativas a entraves colocados pelos terminais portuários na execução das operações no cais, ou a entraves colocados pelos destinatários na entrega dos resíduos;
- as apresentadas pelos destinatários por não cumprimento por parte dos operadores dos procedimentos e horários de descarga;

Partes envolvidas: AN / AP / NA

Documentos: Impresso n.º 5 – Comunicação de Eventuais Não-Conformidades



1ª ETAPA: COMUNICAÇÃO DE NÃO-CONFORMIDADE

Os utentes dos meios portuários de receção de resíduos e os representantes legais dos navios podem comunicar as não conformidades relacionadas com a gestão de resíduos de navios, recorrendo ao Impresso n.º 4 – Comunicação de Eventuais Não - Conformidades, anexo ao presente plano, ou através de email ou do espaço reclamações/sugestões disponível para o efeito no portal do Porto de Lisboa.

2ª ETAPA: ANÁLISE DA NÃO-CONFORMIDADE

O objeto da comunicação é analisado e caso seja aceite como não-conformidade inicia-se a fase de implementação de medidas preventivas/corretivas. Caso contrário, comunica-se ao navio ou seu representante legal o parecer, indicando as razões que levaram à sua não-aceitação como não-conformidade.

3ª ETAPA: IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS

No sentido de solucionar a não-conformidade, a APL, S.A. define eventuais medidas a aplicar e prazo de implementação das mesmas.

4ª ETAPA: ACOMPANHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS

A APL, S.A. acompanha a evolução da implementação das medidas, de modo a verificar a necessidade de adoção de novas medidas.

5ª ETAPA: COMUNICAÇÃO DO PARECER

No caso da não-conformidade ser resolvida, a APL, S.A. emite parecer e procede à sua comunicação ao navio, agente de navegação ou operador de gestão de resíduos.

6ª ETAPA: ARQUIVO DA NÃO-CONFORMIDADE

Após a análise da reclamação, a mesma é arquivada de acordo com a gestão documental da APL, S.A..

7.10 P10 – INSPEÇÕES

Para efeitos do n.º 1 do art. 9º do DL 165/2003, de 24 de Julho, na sua atual redação, a Autoridade Portuária efetua inspeções aos navios e embarcações que escalam ou operam no porto de Lisboa.

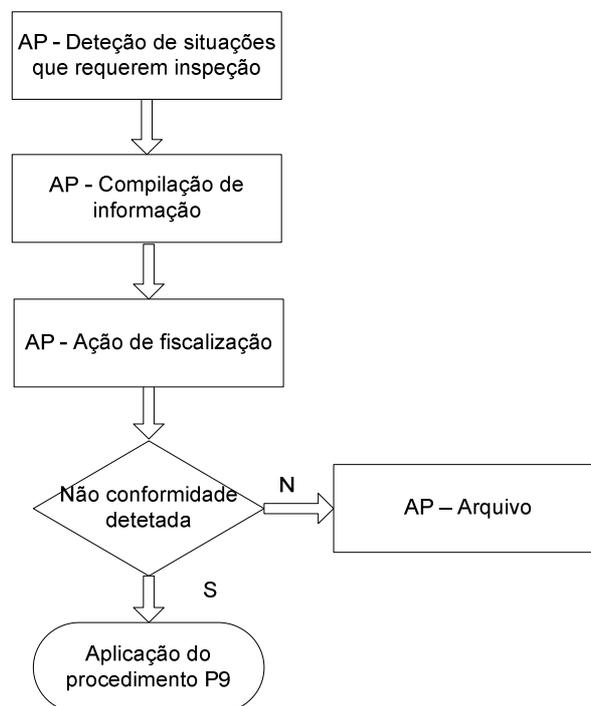
Para além das inspeções realizadas pontualmente e no âmbito do DL 165/2003, na sua atual redação, a APL, S.A. dispõe de fiscalização diária que aleatoriamente inspeciona os terminais, as operações de recolha e os próprios navios.

A fiscalização diária permite obter um feedback das operações em tempo real, e, no caso de deteção de não-conformidades, intervir de imediato.

Partes envolvidas: AP/NA/AN/OP

Documentos: Impresso n.º 6 – Inspeções

Impresso n.º 7 – Ficha de Gestão de Resíduos de Embarcações



1ª ETAPA: DETECCÃO DE SITUAÇÕES ALVO DE INSPECCÃO

A APL,S.A. verifica as DDR recebidas dos navios, assim como as RSRR, e procede à avaliação destes documentos, sendo sua responsabilidade proceder ainda a inspeção

a navios sempre que as informações prestadas levantam dúvidas ou suspeitas de irregularidades.

Por outro lado, sendo ainda responsável pela prestação do serviço de recolha aos navios, tem por obrigação inspecionar o desempenho dos operadores de gestão de resíduos que exercem esta atividade nos cais em seu nome, de acordo com as condições contratuais. Como estas condições foram estipuladas de modo a zelar pelos interesses dos navios, estas inspeções têm por fim último a defesa das suas necessidades, enquanto clientes do porto e utentes do seu sistema de recolha de resíduos.

As denúncias de eventuais irregularidades detetadas e transmitidas pela Fiscalização, Náutica de Recreio e Cais, terminais portuários, agentes de navegação e operadores de gestão de resíduos podem também despoletar a realização de inspeções.

2ª ETAPA: COMPILAÇÃO DE DADOS

Após deteção de situação alvo de inspeção segue-se uma fase de compilação de dados de suporte para realização da ação de inspeção, como sejam, entre outros, uma ficha de gestão de resíduos de embarcações, uma DDR, uma RSRR, ficha do navio, e-mail com denuncia de irregularidades de escalas anteriores, etc.

3ª ETAPA: REALIZAÇÃO DA INSPEÇÃO AO TERMINAL/NAVIO/OPERAÇÃO/EQUIPAMENTO

A APL,S.A. desloca-se ao cais para verificação de situações que podem estar relacionada com o navio, e neste caso, há uma ida a bordo e inspeção de livros de registo de resíduos, das condições de acondicionamento dos resíduos a bordo, das anteriores notificações de resíduos gerados no navio e dos equipamentos de tratamento de resíduos, como sejam, incineradoras e estações de tratamento de águas residuais.

As situações de incompatibilidade de operações nos cais, ou de desvio indevido de contentores afetos aos navios para uso dos terminais ou ainda o desaparecimento e mau uso destes equipamentos justificam igualmente ações de inspeção.

O desempenho dos operadores de recolha de resíduos, como acima referido, é também inspecionado na prática das operações.

Por fim, as operações em si, em particular as efetuadas a navios de cruzeiros e navios de guerra pela especificidade, variedade e grandes volumes de resíduos entregues e exigentes horários de descarga, assim como, as operações referentes a resíduos pontuais perigosos, de difícil caracterização, de carga, com viscosidades elevadas ou que justificam equipamentos de recolha especiais são, por norma, acompanhadas pela APL,S.A. no cais.

4ª ETAPA: ADOÇÃO DE MEDIDAS PREVENTIVAS/CORRECTIVAS

No local são de imediato verificadas as soluções a adotar para remediar as situações que justificaram a inspeção e a APL,S.A. diligencia junto dos intervenientes, quer seja, navio, agente de navegação, terminal ou operador para a sua implementação. São igualmente verificadas possibilidades de melhoria e de prevenção de novas irregularidades.

Quando as medidas a adotar não resolvem o problema relacionado com o navio ou este carece de uma inspeção mais técnica que envolva, p.e. condições de segurança e da navegação, a APL,S.A. entre em contato com o Port State Control para uma atuação conjunta.

8. CARATERIZAÇÃO DOS RESÍDUOS ENTREGUES

Os resíduos entregues pelos navios são encaminhados pelos operadores de recolha de resíduos para destino final adequado, de acordo com a tipologia e características associadas.

O quadro 6. resume os principais resíduos entregues no período de 2014 a 2016 pelos navios que escalam o porto de Lisboa.

Resíduos segundo os tipos referenciados nos Anexos I, IV e V da MARPOL	Código LER	Unidade	2014	2015	2016
Anexo I					
<i>Oily bilge water</i>	'160708'	m ³	2447,7	3295,07	3057,78
<i>Cans contaminated</i>	'150110'	m ³	5,795	7,02	9,525
<i>Empty drums contaminated</i>	'150111'	m ³	0,12	2,21	0,222
<i>Oily rags</i>	150202'	m ³	17,35	51,501	52,906
	SUB TOTAL	m ³	2470,965	3355,801	3120,433
Anexo IV					
<i>Sewage</i>	'200199'	m ³	3151,6	3044,5	
	SUB TOTAL	m ³			
Anexo V					
Resíduos gerados no navio:					
<i>Food waste</i>	'200301'	m ³	34,88	55,36	29,34
	'200199'	m ³	1076,144	1083,98	1157,13
<i>Plastic</i>	'200139'	m ³	4,88	0,48	1,6
<i>Other (specify)</i>		m ³			
<i>Glass</i>	'200102'	m ³	4,44	1,48	1,84
<i>Metals</i>	'200140'	m ³	4,48	11,86	7,7
<i>Paper</i>	'200101'	m ³	30,154	10,54	30,58
<i>Cooking oils</i>	'200125'	m ³	0,309	0,156	0,258
<i>Lamps</i>	'200121'	m ³	0,982	0,972	0,526
<i>Paint cans</i>	200127'	m ³		1,322	
<i>Medical waste</i>	'180109'	m ³	0,003	0,041	
<i>Pb Bateries</i>	160601'	m ³	0,517	0,126	
<i>Bateries</i>	200133'	m ³	0,196	1,336	0,294
	SUB TOTAL	m ³	1156,985	1167,653	1229,268
TOTAL RECOLHIDO		m ³	3627,95	4523,454	4349,701

9. REGIME DE TAXAS

As tarifas de resíduos aplicáveis aos navios no Porto de Lisboa estão incluídas no REGULAMENTO DE TARIFAS DA APL – ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, S.A., no Capítulo VIII dedicado a Recolha de Resíduos.

O regime de tarifas, assim como a sua revisão anual, tem em conta a recuperação dos seguintes custos:

- os inerentes à disponibilização de equipamentos e meios, recolha e transporte a destino final dos resíduos pelos operadores de recolha de resíduos contratados;
- os custos administrativos afetos ao sistema.

Os custos dos meios operacionais, vertidos em forma de tarifa variável aos navios, correspondem, de forma transparente, aos preços contratualizados pela APL,S.A. aos operadores de gestão de resíduos.

Os custos administrativos são recuperados pela aplicação da tarifa fixa, *No Special Fee*, a todos os navios, a qual tem sido sucessiva e evolutivamente revista.

9.1 ESTRUTURA DO TARIFÁRIO

A APL, S.A. define assim dois tipos distintos de tarifas no seu tarifário de resíduos, nomeadamente:

- taxa fixa de resíduos – cobrada independentemente da utilização efetiva ou não dos meios portuários de receção de resíduos disponíveis, de forma a que os navios não isentos contribuam para a recuperação dos custos com os meios portuários de receção dos resíduos, incluindo os custos com o tratamento e eliminação, calculada por unidade de arqueação bruta, GT, de navio;
- taxa variável de resíduos - aplicável a todos os navios isentos de taxa fixa, que pretendam entregar resíduos de hidrocarbonetos, esgotos sanitários, resíduos sólidos ou valorizáveis, resíduos especiais e resíduos da carga.

Aos navios abrangidos pela taxa fixa, e como forma de incentivo à descarga, é reduzido o valor da taxa variável até ao valor da taxa fixa, nas operações de recolha de resíduos equiparados a resíduos sólidos urbanos.

A redução da taxa variável requer a existência de requisição prévia da recolha dos resíduos abrangidos, a efetiva entrega dos mesmos e o cumprimento das condições de deposição de resíduos e de utilização dos meios de receção impostas pelo Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações.

9.2 ISENÇÕES

Estão isentos de entrega de Declaração de Resíduos e de tarifa fixa as seguintes embarcações no porto de Lisboa:

- a) Navios de guerra
- b) Navios em visita oficial de marinha de guerra;
- c) Embarcações ao serviço da autoridade portuária ou licenciados;
- d) Embarcações de pesca e navio-fábrica para tratamento de peixe;
- e) Submersíveis, plataformas e estruturas diversas;
- f) Batelões sem propulsão;
- g) Embarcações de recreio com lotação máxima autorizada para 12 passageiros;
- h) Embarcações com atividade marítimo-turística;
- i) Embarcações com taxa anual de acostagem;
- i) Embarcações com certificado de isenção de taxa de resíduos emitido pela APL.

9.3 ISENÇÕES – CARREIRA REGULAR

De acordo com a legislação em vigor, a APL, S.A. pode isentar do pagamento da taxa fixa os navios que efetuem serviços regulares frequentes em determinado porto da sua rota, se houver provas suficientes da existência de disposições para assegurar a entrega dos resíduos nele gerados e o respetivo pagamento de taxas.

O pedido de isenção é da responsabilidade do agente de navegação que agencia o navio que pretende usufruir da isenção.

Cabe à APL analisar a documentação enviada e emitir parecer sobre a mesma.

De acordo com a legislação, a APL tem que comunicar as isenções atribuídas, anualmente à entidade competente.

Para pedido de isenção da taxa fixa de resíduos devem ser cumpridos os seguintes requisitos, estabelecidos no **Procedimento para isenção - taxa fixa de resíduos (anexo II)**:

1. O tipo de navio a que se aplica o presente procedimento é navio de carga;
2. O navio tem que estar integrado numa linha regular do porto de lisboa;
3. O pedido de isenção deve ser efetuado individualmente para cada navio, pelo respetivo agente de navegação;
4. Deve ser apresentado o formulário, anexado ao plano, devidamente preenchido pelo navio;
5. Ao formulário anterior deve ser anexada documentação referente aos equipamentos de tratamento de resíduos instalados a bordo e respetivas licenças, contratos estabelecidos com outros portos, certificados MARPOL emitidos em portos de descarga.

Os navios isentos de taxa fixa têm que cumprir os requisitos estabelecidos no Plano de Receção e Gestão de Resíduos Gerados em Navios e Resíduos da Carga – Porto de Lisboa, nomeadamente:

- preencher com veracidade e exatidão a Declaração de Resíduos, independentemente de pretenderem ou não entregar resíduos;
- em caso de entrega de resíduos, preencher a Requisição de Recolha de Resíduos com a máxima exatidão, indicando a tipologia e quantidade de resíduos a entregar e, no caso dos resíduos de hidrocarbonetos e esgotos sanitários, indicando se o navio possui meios de bombagem e respetiva capacidade, bem como, sendo o caso, identificação do operador portuário de gestão de resíduos por si contratado.

O pedido de isenção do pagamento de taxa fixa, por parte de navios de carga acostados ou fundeados no porto de Lisboa, que integrem a carreira regular, deve seguir o procedimento

10. DIVULGAÇÃO DO PLANO

A APL,S.A. concretiza as suas obrigações de divulgação do PRGR2017-2019 e de comunicação com a comunidade portuária através das seguintes ações:

- a) Sendo o PGR Navios um documento mais orientador, foram criados e publicados outros mais específicos, como sejam, Regulamentos de Gestão e de Tarifas e, que sectorialmente fazem a divulgação do PGRN2014 junto da Comunidade Portuária;
- b) Qualquer alteração de procedimentos de comunicação e/ou operacionais ou adoção, alteração de impressos, são sempre divulgados por e-mail junto dos agentes de navegação e terminais portuários;
- c) São respondidos questionários em inglês recebidos de linhas de cruzeiros todos os anos sobre, entre outros assuntos, a gestão de resíduos e condições dos meios de receção e tarifas aplicáveis;
- d) Junto dos navios, diretamente no cais, são efetuadas ações de sensibilização e de educação quanto a separação e acondicionamento correto de resíduos a bordo e no cais e condições regulamentares a cumprir, assim como, ações de divulgação do tarifário;

Outras ações de divulgação estão previstas desenvolver, conforme descrito no capítulo dedicado a estratégias de atuação.

11. INSPECÇÕES

Na seleção dos navios a inspecionar consideram-se de ação prioritária os seguintes casos:

- embarcações de recreio com mais de 12 passageiros e escala pontual no porto de Lisboa;
- navios que não entregaram a notificação de resíduos mesmo tendo sido solicitada pelo agente de navegação;
- navios cujos dados apresentados na notificação e/ou na requisição são incoerentes;
- navios de guerra e navios de cruzeiro pela especificidade e quantidade dos resíduos entregues;
- navios com descarga de resíduos especiais, perigosos ou de carga;
- navios que recusam entregar resíduos em porto após ter sido efetuada a requisição de recolha de resíduos;
- navios que na presente escala ou em escalas anteriores descarregaram resíduos e detetaram-se não conformidades durante a operação
- navios que evidenciam desconhecer o sistema de gestão de resíduos dos navios no Porto de Lisboa, incluindo o tarifário;
- navios que apresentam quantidades de resíduos em trânsito abrangidas pelo serviço mínimo mas não pretendem descarregar resíduos, de forma a incentivar a descarga em porto.

Para além dos navios, os próprios operadores de gestão de resíduos também são alvo de inspeções no sentido de verificar e fiscalizar:

- a existência de requisição de serviço e de autorização da APL,SA para a execução da operação de recolha;
- atrasos no início ou na duração da operação, e de atrasos indevidos a navios;
- a adequação dos meios técnicos e humanos empregues nas operações e do cumprimento dos procedimentos operacionais acordados em contrato;
- o tipo e quantidades de resíduos recolhidos;
- as condições de segurança das operações;
- a entrega atempada da documentação respectiva a cada operação e da veracidade da informação nela constante;
- a entrega de certificado MARPOL aos navios após as operações de recolha;
- a comunicação de não-conformidades à APL,S.A. conforme exigido em contrato.

As inspeções efetuadas a bordo têm-se revelado positivas no sentido em que os navios se mostram recetivos à adoção de novos procedimentos, como o preenchimento correto de formulários de descarga de resíduos.

Quando se deteta através de uma inspeção que não é cumprido o disposto nos artigos 7º e 8º do diploma acima referido, a APL,S.A. comunica com o IPTM e este emite parecer técnico vinculativo, mediante o qual, o Capitão do Porto pode impedir a saída do navio do porto até entregar os resíduos nele gerados e os seus resíduos de carga.

Quando o navio inicia viagem sem entregar resíduos ou ocorre alguma não-conformidade que carece de acompanhamento, a APL, S.A. avisa o próximo porto de escala, desde que conhecido.

12. DESEMPENHO DO PGR NAVIOS

12.1 EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE NAVIOS

O plano de gestão de resíduos de navios do Porto de Lisboa tem vindo a sofrer desde então sucessivas alterações e melhorias, nomeadamente a nível de procedimentos e tarifário, em função dos objetivos de responder às necessidades dos navios e de incentivar a descarga de resíduos em porto.

A revisão do plano pretende a simplificação do mesmo, a afirmação da sua praticabilidade, o espelhar dos procedimentos reais e da evolução acima descrita e a integração da documentação de apoio à gestão de resíduos de navios.

A APL, S.A. tem por objetivo continuar a delinear estratégias de atuação que incentivem o aumento do n.º de operações de descarga de resíduos em porto (consultar Capítulo 13. Estratégias de Atuação).

13. ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO

Parte das estratégias/ações de atuação sugeridas no âmbito do plano anterior foram implementadas e continuam a ser desenvolvidas; contudo, têm sido progressivamente adaptadas com vista a otimizar o processo de gestão de resíduos de navios, na perspetiva da melhoria contínua.

A1. Aumentar o n.º de inspeções aos navios.

A2. Melhorar o circuito de recolha de RCM nos terminais da margem sul do rio Tejo.

A3. Produzir e divulgar junto dos navios um folheto informativo, em língua inglesa, sobre o sistema de gestão de resíduos de navios no PL e procedimentos inerentes.

A4. Implementar um sistema de recolha de águas residuais das embarcações de recreio nas docas de recreio de St. Amaro, Bom Sucesso e Belém, à semelhança do que foi instalado na Doca de Alcântara.

A5. Divulgar boas práticas ambientais junto dos utentes das docas e parque de reparação para a correta separação e acondicionamento de resíduos e para a localização e correta utilização dos meios de receção de resíduos a instalar pela APL.

A6. Melhorar o sistema informático JUP, nomeadamente a nível de alertas.

A7. Avaliar continuamente as necessidades e o nível de satisfação com o sistema de gestão de resíduos de navios da APL, dos navios e de outras entidades envolvidas, como agentes de navegação e operadores contratados, através do questionário anexo a este plano de gestão.

A8. Divulgar o Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações de modo a divulgá-lo junto dos navios.

A9. Aumentar o n.º de ações de divulgação direta do tarifário e condições oferecidas pela APL aos navios na gestão de resíduos, como forma de incentivo à adesão voluntária daqueles à descarga de resíduos em porto.

A10. Aumentar a fiscalização dos meios portuários e de operações de recolha de resíduos, nomeadamente, para verificar a existência de atrasos nas operações, a descarga indevida de resíduos no chão ou acima da capacidade máxima dos equipamentos, a entrega do certificação de receção de resíduos, a recusa de contentores pelos navios.

A11. Caracterizar através de dados estatísticos os navios que não entregam resíduos em Lisboa, assim como, as suas frequência, rotas e necessidades de descarga, de modo a divulgar junto a eles o sistema de gestão de resíduos do Porto de Lisboa e incentivá-los a descarga.

A12. Sensibilizar os agentes de navegação para a necessidade de melhorarem as suas comunicações com os navios seus representados, nomeadamente, através da divulgação das condições de entrega de resíduos em Lisboa e do tarifário praticado pela APL.

A13. Incrementar a comunicação com outros portos nacionais e internacionais.

A14. Agendar com Port State Control a realização de uma ação de formação aos quadros técnicos da APL que efetuam inspeções a navios, sobre os espaços técnicos dos navios e equipamentos a bordo para a incineração ou tratamento de resíduos e respetivas certificações.

No sentido de manter atualizado e “mensurável” o seu desempenho no processo de gestão de resíduos de navios, o Porto de Lisboa pretende definir um conjunto de indicadores, quer de gestão quer operacionais.

14. ANEXOS

- **ANEXO I** – Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações do Porto de Lisboa
- **ANEXO II** – Procedimento de isenção de taxa fixa
- **ANEXO III** – Procedimento de RCM
- **ANEXO IV** – IMPRESSOS
 - Impresso n.º 1 – Declaração de resíduos
 - Impresso n.º 2 – Requisição de Recolha de Resíduos
 - Impresso n.º 3 – Certificado de Receção de Resíduos
 - Impresso n.º 4 – Comunicação de Alegadas Insuficiências na gestão de resíduos de navios
 - Impresso n.º 5 – Comunicação de Eventuais Não-Conformidades
 - Impresso n.º 6 – Inspeções
 - Impresso n.º 7 – Questionário de Avaliação do Sistema de Gestão de Resíduos de Navios da APL,S.A.