

## 10.a Poluição Marinha e Atmosférica

De acordo com a legislação nacional em vigor é expressamente proibido o lançamento ou despejo nas águas do Porto de quaisquer águas nocivas ou substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos que de algum modo possam poluir as águas, praias ou margens, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham.

Tais infracções serão punidas com coima, cabendo igualmente ao infractor a responsabilidade das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição por ela motivada.

### 10.a.1-Prevenção da poluição por navios e embarcações

As presentes instruções e normas de procedimento têm por finalidade minimizar o risco de ocorrência de acidentes de poluição do meio marinho e/ou do meio atmosférico e devem ser levadas, pelos Agentes de Navegação, ao conhecimento, dos respectivos Comandantes ou Mestres antes ou imediatamente após a sua entrada no porto.

Assim, nas cargas/descargas, adiante designadas por operações, a bordo de:

### 10.a.2-Navios tanques

- a) Antes do começo das operações todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do Porto. Se se verificar acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo para tanque próprio, quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo.
- b) Sob o colector de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os braços de carga ou flexíveis utilizados na movimentação da carga, lastro ou bancas.
- c) Todas as ligações para carga, lastro ou bancas, tanto no colector de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter falanges cegas, quando não estiverem em uso.
- d) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projectores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações nocturnas de carga, descarga ou bancas.
- e) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, devem estar totalmente fechadas, sendo a sua utilização proibida enquanto o navio se encontrar em Porto, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

### 10.a.3-Navios de granéis sólidos

A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, causadas pela operação deste tipo de navios, o Operador Portuário deve verificar :

- I. O estado de conservação das garras de descarga, particularmente o do seu sistema de fecho;
  - II. O estado de conservação do sistema pneumático ou de sem-fim de elevação ou carga;
  - III. O funcionamento dos ejectores de água para pulverização e desempoeiramento, caso instalados;
  - IV. O estado de estanqueidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
  - V. O estado de limpeza das galerias;
  - VI. Os sistemas de recolha de águas pluviais contaminadas e das sobranças da pulverização.
- a) O Operador deve providenciar para que durante as operações seja assegurado o funcionamento do sistema de pulverização de poeiras de carga, sempre que aplicável.
  - b) O Operador Portuário deve estar atento aos derrames durante as operações, devendo evitar a sua ocorrência.
  - c) A pulverização, quando aplicável, deve ser efectuada evitando-se o escorrimento da água e o encharcamento da carga.

- d) A poluição provocada a bordo, pelo pó ou resíduos de carga, deve ser controlada varrendo-se o convés e sendo os resíduos depositados em contentores adequados para posterior eliminação em terra e local adequado.
- e) Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames.
- f) A Autoridade Portuária pode mandar suspender as operações de carga ou descarga e/ou comunicar ao Ministério do Ambiente e Recursos Naturais sempre que se verifiquem níveis de poluição atmosférica, marítima ou terrestre, não aceitáveis ou incompatíveis com as operações portuárias ou instalações vizinhas.

#### 10.a.4 - Todos os navios

Nas operações de trasfega, bancas ou descargas de resíduos e misturas de hidrocarbonetos, devem ser observadas todas as medidas referidas para as operações de navios tanques;

Como previsto em legislação aplicável, o navio deverá ter um plano de contingência para incidentes por poluição de hidrocarbonetos, bem como material de primeira intervenção para ocorrer a derrames provocados nas suas operações.

#### 10.a.5 - Poluição atmosférica

- a) É interdita a emissão de fumos negros, gases, poeiras e cheiros provenientes de qualquer queima a céu aberto;
- b) A desgasificação de navios de LPG/LNG, só é permitida sem emissão de gases directamente para a atmosfera, devendo ser efectuada apenas em casos onde se possa efectuar o retorno dos gases remanescentes por linha própria e destinados a instalação onde possa ser feita a sua eliminação ou queima nas devidas condições;
- c) É interdita a operação de incineradoras a bordo dos navios durante a entrada, permanência e saída do Porto de Lisboa.

#### 10.a.6 - Uso de dispersantes

- a) A fim de evitar a poluição indiscriminada por meios químicos de combate à poluição, devem ser observadas as seguintes disposições:
- b) O uso de dispersantes é completamente interdito no Porto em águas pouco profundas, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho;
- c) Os dispersantes só deverão ser aplicados se for totalmente impossível retirar para depósitos, por meios mecânicos ou outros, os agentes poluidores, ou se houver perigo imediato de incêndio que afecte os navios ou instalações.

#### 10.a.7 - Águas de lastro

##### 10.a.7.1 - Navios tanque

- a) O lastro não segregado não poderá ser bombeado para as águas do rio Tejo;
- b) Em caso de dúvida será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença de legal representante do navio e da Autoridade Portuária;
- c) Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro;
- d) Sempre que, durante as operações, se preveja que o navio possa ultrapassar a altura máxima de segurança das mangueiras ou braços de carga das instalações, serão as operações interrompidas e fechadas as válvulas do colector de descarga, devendo o navio lastrar até estar em condições de prosseguir as referidas operações;

#### 10.a.7.2 - Todos os navios

- a) O lastro final para viagem só deve ser efectuado ao cais quando não houver prejuízo para terceiros ou não estiverem garantidas as necessárias condições de segurança para a largada do navio, para se evitarem riscos desnecessários após terminadas as operações de carga, descarga ou abastecimento de combustíveis;
- b) Dada a possibilidade de contaminação das águas portuárias com organismos patogénicos ou estranhos às águas do estuário do rio Tejo, as operações de lastro/deslastro directo de e para o rio deverão ser reduzidas ao estritamente necessário para assegurar a segurança do navio;
- c) Recomenda-se que durante as viagens de e para o porto, o lastro seja substituído por águas oceânicas desde que as condições de navegação, tempo e mar o permitam;
- d) Em condições a analisar e devidamente autorizadas pela Autoridade Portuária, caso a caso, poderá ser permitido a uma draga obter lastro com areia por dragagem;

O Armador / Agente fica vinculado a enviar à Autoridade Portuária o registo da movimentação de água de lastro, pelo preenchimento do respectivo questionário, nos termos do Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro e da Resolução IMO A.868(20), de 27 de Novembro de 1997.

#### 10.a.8 – Limpeza do casco

É interdita a operação de limpeza de casco tendo em vista a remoção de incrustações marinhas, fora das zonas de estaleiro.