



Porto de Lisboa

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

PROJETO DE

REGULAMENTO DE TARIFAS

2027

Sujeito a: Consulta pública e audiência escrita de interessados | Aprovação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)

Entrada em vigor prevista: 1 de janeiro de 2027

PREÂMBULO

O **Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente (RST)**, aprovado pelo **Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, na sua redação atual**, regula o fornecimento de bens e a prestação de serviços pelas autoridades portuárias, incluindo a utilização do domínio público sob a sua jurisdição, mediante o pagamento das correspondentes taxas.

A elaboração do regulamento de tarifas de cada porto, incluindo a fixação e atualização das respetivas taxas, compete à administração portuária com jurisdição sobre o respetivo porto, devendo a correspondente proposta ser submetida à **Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)**, para aprovação, nos termos da alínea a) do artigo 9.º do RST, conjugada com a alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo **Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual**.

Nestes termos, e ao abrigo:

- dos n.ºs 2 e 3 do artigo 1.º, do artigo 3.º e do artigo 7.º do **Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro, na sua redação atual**, que transforma a Administração do Porto de Lisboa em **APL - Administração do Porto de Lisboa, S. A.**, e aprova os respetivos Estatutos;
- das alíneas c) e d) do artigo 10.º dos Estatutos da APL;
- após promoção da consulta pública e da audiência escrita dos interessados relativamente ao presente projeto de Regulamento;
- obtida a aprovação da **AMT**, por deliberação do respetivo Conselho de Administração, datada de [...] de 2026;

o Conselho de Administração da APL deliberou, em [...] de 2026, aprovar o presente Regulamento de Tarifas e determinar a sua publicitação na internet, nos termos do n.º 3 do artigo 11.º do RST, bem como a sua publicação na 2.ª série do **Diário da República**, nos termos legalmente aplicáveis, para vigorar a partir de **1 de janeiro de 2027**.

ÍNDICE

Preâmbulo	2
Índice	3
Capítulo I — Disposições Gerais	5
Artigo 1.º — Âmbito de Aplicação.....	5
Artigo 2.º — Definições	5
Artigo 3.º — Utilização de Pessoal	5
Artigo 4.º — Unidades de Medida.....	5
Artigo 5.º — Requisição de Serviços	6
Artigo 6.º — Cobrança de Taxas.....	6
Artigo 7.º — Reclamação de Faturas.....	6
Capítulo II — Tarifa de Uso do Porto (TUP)	7
Artigo 8.º — Tarifa de Uso do Porto.....	7
Artigo 9.º — TUP com Base na Arqueação Bruta (GT) e Variável Tempo (T)	7
Artigo 10.º — Reduções da TUP	8
A — Escalas Técnicas	8
B — Boas Práticas Ambientais.....	8
C — Potenciar a Intermodalidade	8
D — Consolidação de Tráfegos Portuários	9
E — Interesse Estratégico	9
Artigo 11.º — Isenções da TUP	9
Capítulo III — Pilotagem.....	11
Artigo 12.º — Tarifa de Pilotagem.....	11
Artigo 13.º — Taxas de Pilotagem.....	11
Artigo 14.º — Requisição de Serviço	12
Artigo 15.º — Reduções e Isenções.....	12
Capítulo IV — Tráfego de Passageiros.....	14
Artigo 16.º — Tarifa de Tráfego de Passageiros.....	14
Artigo 16.º A — Taxa de Carbono sobre Viagens Marítimas.....	14
Artigo 16.º B — Taxa Municipal Turística de Chegada por Via Marítima.....	15
Capítulo V — Armazenagem.....	16
Artigo 17.º — Tarifa de Armazenagem	16
Artigo 18.º — Armazenagem a Descoberto e a Coberto.....	16
Capítulo VI — Uso de Equipamentos.....	17
Artigo 19.º — Tarifa de Uso de Equipamento	17
Artigo 20.º — Equipamento de Manobra e Transporte Marítimo	17
Artigo 21.º — Equipamento de Manobra e Transporte Terrestre	18
Artigo 22.º — Equipamento de Combate a Incêndio, Conservação do Ambiente e Diversos	18

Capítulo VII — Fornecimentos.....	20
Artigo 23.º — Tarifa de Fornecimentos.....	20
Capítulo VIII — Recolha de Resíduos.....	22
Artigo 24.º — Tarifa de Recolha de Resíduos.....	22
Artigo 25.º — Taxa Indireta de Resíduos.....	22
Artigo 26.º — Reduções e Isenções da Taxa Indireta de Resíduos	22
Artigo 27.º — Taxa Direta de Resíduos	22
Artigo 28.º — Serviço de Recolha de Resíduos	24
Capítulo IX — Disposições Complementares	25
Artigo 29.º — Estadias Prolongadas	25
Artigo 30.º — Escalas com Diferentes Situações e Prioridades na Aplicação de Reduções TUP	25
Artigo 31.º — Reduções e Isenções.....	25
Artigo 32.º — Outras Prestações de Serviços e Fornecimentos de Bens.....	26
Artigo 33.º — Normas Subsidiárias	26
Artigo 34.º — Aplicação no Tempo	27
Anexo I — Aplicação Simultânea das Reduções — TUP	28
Anexo II — Glossário.....	29

CAPÍTULO I — DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º — Âmbito de Aplicação

1. A APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A., adiante designada por **APL** cobra, dentro da sua área de jurisdição, pela utilização das suas instalações e equipamentos, por fornecimentos de bens e prestação de serviços relativos à exploração económica do porto e pela utilização em comum do domínio público, as taxas previstas no presente Regulamento.
2. Aos valores das taxas previstas neste Regulamento aplica-se o **IVA** - Imposto sobre o Valor Acrescentado, nos termos da legislação em vigor.
3. As taxas referidas no presente Regulamento não dispensam o pagamento das demais taxas devidas à APL, ou a outras entidades nos termos do RST e demais normas tarifárias, incluindo aos concessionários dos terminais portuários e demais prestadores de serviços, nos termos dos respetivos regulamentos de tarifas.

Artigo 2.º — Definições

Em anexo ao presente Regulamento - **Anexo II - Glossário** - estão indicadas, para efeitos da sua aplicação, as definições dos termos técnicos usados no texto.

Artigo 3.º — Utilização de Pessoal

1. Salvo disposição expressa em contrário, as tarifas incluem sempre o custo de utilização do pessoal indispensável à execução do serviço e a ele afeto pela autoridade portuária.
2. Quando for utilizado pessoal para além do previsto no número anterior, é aplicada a tarifa de pessoal prevista do presente Regulamento.

Artigo 4.º — Unidades de Medida

1. As unidades de medida aplicáveis são:

Grandeza	Unidade
Quantidade	unidade de carga
Massa	tonelada métrica
Volume	metro cúbico (m³)
Área	metro quadrado (m²)
Comprimento	metro linear (m)
Tempo	hora, dia, mês e ano
Dimensão do navio ou embarcação	unidade de arqueação bruta (GT)

2. As medições diretas, efetuadas pela autoridade portuária ou por outras entidades por ela reconhecidas, prevalecem sobre as declaradas.
3. Para efeitos de contagem de períodos em dias, estes referem-se a dias de calendário.

Artigo 5.º — Requisição de Serviços

1. A prestação de serviços é precedida de requisição a efetuar por formulários uniformizados e transmissão eletrónica de dados na plataforma tecnológica em uso, designadamente através da **JUL - Janela Única Logística**, e nos termos definidos nas normas legais e regulamentares aplicáveis, incluindo o Regulamento de Exploração do Porto, sendo da responsabilidade dos requisitantes o pagamento das respetivas tarifas.
2. As normas, prazos e mínimos quantitativos ou temporais para a requisição de serviços e eventuais penalizações são fixados pela APL

Artigo 6.º — Cobrança de Taxas

1. As taxas são cobradas imediatamente após a prestação dos serviços, salvo se outro procedimento for determinado pela APL.
2. O movimento de passageiros deve ser corretamente disponibilizado à APL através dos meios digitais existentes para o efeito, no prazo de **3 dias** após a escala do navio de cruzeiros, sob pena de, sem prejuízo de processo contraordenacional, a APL proceder à emissão da fatura tendo por referência as capacidades do respetivo navio conforme constam do registo IMO.
3. A cobrança de taxas pode ser confiada a outras entidades, em condições a fixar pela APL.
4. As taxas podem ainda ser cobradas através de terceiros, em substituição dos sujeitos passivos, nos termos legais.
5. Sempre que entenda ser conveniente para salvaguarda dos interesses da autoridade portuária - designadamente dadas as quantias em dívida à data pelo sujeito passivo – a APL pode exigir a cobrança antecipada das tarifas ou que seja previamente assegurado designadamente por depósito ou garantia bancária (nos termos de modelo a indicar pela APL), o pagamento de quaisquer quantias que lhe possam vir a ser devidas em resultado da aplicação das tarifas.
6. Expirado o prazo previsto para pagamento de uma fatura - **30 dias** a contar da data da sua emissão, salvo acordo ou indicação da APL em contrário - sem que tal se verifique, são devidos juros de mora à taxa legal.
7. Em caso de cobrança coerciva acresce à importância da fatura as despesas administrativas e custas judiciais inerentes ao respetivo processo de cobrança, sem prejuízo dos juros devidos e demais despesas causadas.

Artigo 7.º — Reclamação de Faturas

1. A reclamação do valor de uma fatura só é aceite no prazo de 30 dias de calendário contados a partir da data da sua emissão, e desde que apresentada através da JUL com a razão devidamente fundamentada - ou no impedimento desta plataforma através de correio eletrónico indicado pela APL - não tendo efeitos suspensivos, pelo que o montante total da fatura deve ser pago dentro do prazo de pagamento, incluindo a parcela ou parcelas objeto da reclamação.
2. Em caso de deferimento da reclamação, as importâncias reclamadas são devolvidas em singelo no prazo de 30 dias, não havendo lugar ao pagamento de qualquer juro indemnizatório.
3. Em caso de indeferimento é debitado um valor de **75 euros** por processo de reclamação.

CAPÍTULO II — TARIFA DE USO DO PORTO (TUP)

Artigo 8.º — Tarifa de Uso do Porto

1. A **TUP** é devida pela disponibilidade e uso dos sistemas relativos à entrada, estacionamento e saída de navios, à operação de navios, cargas e passageiros, à segurança e à conservação do ambiente, nos termos do RST.
2. A TUP é aplicada a todos os navios e embarcações que entrem na zona do porto com arqueação bruta superior a **5 GT**, incluindo as de tráfego fluvial, local ou costeiro, pesca, marítimo-turística, recreio e rebocadores.

Artigo 9.º — TUP com Base na Arqueação Bruta (GT) e Variável Tempo (T)

1. A TUP é calculada mediante a aplicação da taxa unitária constante do quadro seguinte, em função do tipo de embarcação ou navio, multiplicada pela respetiva arqueação bruta (GT) e pelo número de períodos indivisíveis de 24 horas aplicáveis.

Tipo de Embarcação ou Navio	1.º Período (€/GT/24h)	Restantes Períodos (€/GT/24h)
Navios-Tanque	0,2008	0,0495
Navios de Passageiros	0,0826	0,0412
Navios Porta-Contentores	0,1763	0,0337
Navios Graneleiros	0,2120	0,0403
Navios Roll-on/Roll-off	0,1763	0,0337
Restantes embarcações ou navios	0,2120	0,0403

2. Às embarcações ou navios que entrem no porto pela barra e saiam em Vila Franca de Xira, ou que realizem o percurso inverso, a TUP é calculada pela aplicação da taxa específica de **0,6488 €/GT**, multiplicada pela respetiva arqueação bruta (GT) e pelo número de períodos indivisíveis de 24 horas aplicáveis.
3. A TUP aplicável aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado é calculada em função do GT reduzido.
4. A TUP aplicável às embarcações de tráfego fluvial ou local não abrangidas por avença é calculada pela aplicação da taxa específica de $0,1702\text{€}/\sqrt{\text{GT}}$, multiplicada pela raiz quadrada da respetiva arqueação bruta (GT), por cada período indivisível de 24 horas.
5. Para efeitos de aplicação da TUP, a contagem de tempo inicia-se e termina, respetivamente, quando o navio entra e sai do porto.
6. Aos navios arrestados ou aos navios detidos no âmbito do Controlo de Navios pelo Estado do Porto (*Port State Control*) ou a outros nacionais detidos em função de critérios análogos aos previstos no Memorando de Paris, é aplicada a TUP - Restantes Períodos, agravada em **150%**, independentemente de o navio continuar, ou não, a operação. Estes navios não podem beneficiar de qualquer redução no âmbito da TUP.
7. Às taxas previstas neste artigo acresce a taxa de **2,5%** devida ao Instituto de Socorros a Náufragos, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 349/85, de 26 de agosto, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 68/2001, de 23 de fevereiro.

Artigo 10.º — Reduções da TUP

A — Escalas Técnicas

1. **30%** de redução aos navios entrados no porto exclusivamente para limpeza, descarga de resíduos ou desgaseificação em estação, durante o tempo estritamente necessário para o efeito.
2. **60%** de redução aos navios entrados no porto exclusivamente para querenagem ou reparação em estaleiro, aprestamento, desmantelamento, provas, regulação ou compensação de agulhas, durante o tempo estritamente necessário.
3. **30%** de redução aos navios entrados no porto exclusivamente para abastecer mantimentos, aguada, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio, durante o tempo estritamente necessário.
4. **60%** de redução aos navios entrados no porto exclusivamente para abastecimento de combustíveis, sem prejuízo de poderem efetuar complementarmente outros serviços de natureza não operacional, como mudança de tripulação, durante o tempo estritamente necessário para o referido abastecimento.

B — Boas Práticas Ambientais

1. Aos navios com escala operacional no porto - com exceção dos navios de cruzeiro - que se encontrem registados na plataforma **ESI - Environmental Ship Index**, da **IAPH**, e que disponham de pontuação ESI válida à data da escala, são aplicadas as seguintes reduções:

Índice ESI	Redução
10,00 – 19,99	5%
20,00 – 31,99	8%
≥ 32,00	10%

2. Aos navios de passageiros em viagem de cruzeiro que submetam relatório **EPI Port Stay** válido através da plataforma **EPI - Environmental Port Index** no prazo máximo de 3 dias (72 horas) após a escala - sob pena de poderem não ser considerados para efeitos de redução - são aplicadas as seguintes reduções:

Índice EPI	Redução
30 - 74	4%
75 - 100	9%

C — Potenciar a Intermodalidade

1. Aos navios integrados em **serviço de linha de navegação regular**, aprovado previamente pela APL, a partir da 6.ª escala efetuada nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores à data da escala, são aplicadas as seguintes reduções:

N.º de Escalas / Ano	Redução
De 6 a 24	10%
De 25 a 52	25%
De 53 a 100	30%
Mais de 100	40%

2. **20%** de redução aos navios que operam em **serviço de curta distância**, desde que apresentado o respetivo comprovativo, a partir da 24.^a escala efetuada nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala.

D — Consolidação de Tráfegos Portuários

1. **10%** de redução aos navios que operam em **serviço de cabotagem nacional**, quando requerida.
2. Aos navios de mercadorias que mantenham o nome e não se enquadrem em nenhum dos outros serviços, a partir da 6.^a escala efetuada nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores à data da escala, mediante aprovação prévia da APL:

N.º de Escalas / Ano	Redução
De 6 a 12	2,5%
De 13 a 24	5%
De 25 a 52	10%
Mais de 52	20%

3. Aos **navios de passageiros pertencentes ao mesmo operador**, em viagem de cruzeiro:
 - a) em **serviço aprovado previamente pela APL**, a partir da 6.^a escala efetuada nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores à data da escala, são aplicadas as seguintes reduções:

N.º de Escalas / Ano	Redução
De 6 a 12	5%
De 13 a 24	13%
De 25 a 52	20%
Mais de 52	25%

- b) Os navios abrangidos pela redução anterior que realizem operação de desembarque e/ou embarque de 75% ou mais do número de passageiros indicado na lotação máxima da ficha IMO do navio são majorados em uma escala.

E — Interesse Estratégico

1. **45%** de redução aos **serviços de linha de navios porta-contentores de longo curso** que praticam escalas diretas em Lisboa — com navios principais e não com *feeders* — se reconhecido pela APL como tendo valor estratégico ou prioritário para o porto e com relevo para a economia regional ou nacional.
2. A redução do número anterior é atribuída aos serviços que utilizam navios com um mínimo de **30.000 GT**, a partir da 6.^a escala efetuada nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores à data da escala.

Artigo 11.º — Isenções da TUP

Estão isentas as seguintes embarcações ou navios:

- a) navios-hospitais;
- b) navios da Armada Portuguesa e navios da armada de países estrangeiros, desde que em visita oficial ou que ostentem pavilhão de país que conceda igual tratamento aos navios da Armada Portuguesa;

- c) embarcações em missão científica, cultural ou benemérita, devidamente comprovada, quando o requeiram. Estão dispensadas deste requerimento as embarcações de investigação do Estado Português;
 - d) navios entrados no porto exclusivamente para mudança de tripulação ou para desembarque de doentes ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
 - e) rebocadores e equipamentos flutuantes ao serviço do porto ou licenciados;
 - f) embarcações de tráfego local, bem como as de pesca costeira, de arqueação bruta igual ou inferior a 5 GT.
-

CAPÍTULO III — PILOTAGEM

Artigo 12.º — Tarifa de Pilotagem

- A tarifa de pilotagem é devida, pelos armadores ou os respetivos representantes legais, pelos serviços prestados ao navio pelas componentes dos sistemas de pilotagem de embarcações/navios em manobras à entrada, saída e no interior e exterior do porto.
- Integram as taxas de pilotagem, para efeitos do seu cálculo e fixação, os seguintes serviços:
 - entrar e atracar ou entrar e fundear - conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio desde o momento em que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada até que tenha concluído a manobra de estacionamento no local que lhe foi destinado;
 - largar e sair ou suspender e sair - conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio desde que inicia a manobra até que se encontre no limite exterior do porto;
 - de mudança - conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio, dentro da área do porto, para alteração do local de estacionamento;
 - de experiências - conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio, dentro ou fora do porto, para experiências de máquinas ou outros aparelhos e equipamentos, provas de velocidade, regulação e compensação de agulhas;
 - de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação - a manobra, prestada apenas se e quando pedida pelo comandante da embarcação/navio servido, para mudar de local de estacionamento na mesma estrutura, sem deixar de ter contacto com ela.
- Em qualquer dos serviços mencionados nos números anteriores estão incluídos os custos do transporte do piloto da estação para bordo da embarcação/navio e respetivo regresso.
- Considera-se serviço de pilotagem à ordem das embarcações/navios a permanência do piloto às suas ordens nos períodos que excedam:
 - meia hora entre a hora para que o serviço foi requisitado e a hora da chegada do navio ao limite exterior da área de pilotagem a fim de embarcar piloto;
 - meia hora entre a hora para que o serviço foi requisitado e a hora do seu início, nos casos em que o navio já se encontre nos limites da área de pilotagem ou dentro do porto;
 - Três horas, quando o serviço requisitado tiver duração superior a esse período.

Artigo 13.º — Taxas de Pilotagem

- O valor devido por cada operação de pilotagem é calculado mediante a aplicação da taxa unitária correspondente ao serviço prestado, multiplicada pela raiz quadrada da arqueação bruta (GT) da embarcação ou navio.
- Para efeitos de faturação, o valor mínimo de cada taxa de pilotagem corresponde ao cálculo efetuado com base numa arqueação bruta mínima de **500 GT**.
- As taxas unitárias aplicáveis aos serviços de pilotagem são as constantes do quadro seguinte:

Serviço de Pilotagem	Taxa Unitária (€ / $\sqrt{\text{GT}}$)
Correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação	4,2857
Outros serviços	13,4444

4. As taxas aplicáveis aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado são calculadas em função da GT reduzida.
5. As taxas aplicáveis a cada serviço de pilotagem são aumentadas em **25%**, caso se verifiquem as seguintes condições:
 - a) quando as embarcações não possuam propulsão própria ou tenham limitações no aparelho de propulsão e/ou governo;
 - b) se o piloto tiver de prestar assistência à calibração de gónios e compensação de agulhas durante a pilotagem do navio.
6. A taxa do serviço de pilotagem à ordem das embarcações é de **232,2412€** por hora indivisível.
7. O material e equipamento afetos ao serviço de pilotagem podem ser utilizados nos termos indicados no Artigo 20.º.

Artigo 14.º — Requisição de Serviço

1. A requisição de serviços de pilotagem é feita nos termos do Regulamento de Autoridade Portuária de Lisboa, publicado em Ordem de Serviço.
2. Nos termos deste regulamento, o cancelamento ou a alteração do serviço de pilotagem determina a cobrança das seguintes percentagens da taxa correspondente, em função do momento em que ocorra:

Momento do cancelamento ou alteração	Percentagem da taxa correspondente
Nas 2 horas que antecedem a hora requisitada	30%
Até 1 hora depois da hora requisitada	50%
Após 1 hora depois da hora requisitada	100%
Serviço não iniciado até 1 hora após o embarque do piloto, por razões estranhas à APL	100%

Artigo 15.º — Reduções e Isenções

1. As taxas de pilotagem previstas no n.º 3 do Artigo 13.º podem beneficiar das reduções seguintes, sem prejuízo do valor mínimo de faturação estabelecido no n.º 2 do mesmo artigo:
 - a) **30%** aos Navios da Armada Nacional e unidades auxiliares da Marinha, quando requisitem o serviço;
 - b) **20%** às embarcações entradas no porto exclusivamente para abastecimento de mantimentos e aguada;
 - c) **30%** às embarcações que entrem no porto exclusivamente para abastecimento de combustíveis, sem prejuízo da realização complementar de serviços de natureza não operacional, designadamente como mudança de tripulação, durante o tempo estritamente necessário ao referido abastecimento;
 - d) **10%** às embarcações que operam em serviço de cabotagem nacional, desde que previamente solicitado à APL;

- e) aos navios que operam em serviço de linha de navegação regular previamente aprovado pela APL, a partir da 6.^a escala nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores à data da escala, são aplicáveis as reduções constantes do quadro seguinte:

N.º de Escalas / Ano	Redução
De 6 a 24	3%
De 25 a 52	5%
De 53 a 100	7%
Mais de 100	9%

- f) **10%** caso o piloto se atrase a entrar a bordo mais de 30 minutos em relação à hora para que o serviço foi confirmado, exclusivamente na manobra a que respeite a requisição do serviço.
2. Estão isentas do pagamento de taxas de pilotagem as embarcações:
- que arribam ao porto para desembarcar náufragos, tripulantes ou passageiros em perigo de vida ou que precisem de ser socorridos, não fazendo outra operação de serviço;
 - cujo comandante seja titular de certificado de isenção de pilotagem emitido ao abrigo da Portaria n.º 434/2002, de 22 de abril, na sua redação atual, desde que não seja utilizado o serviço de pilotagem.
3. Pela emissão ou renovação do certificado de isenção de pilotagem são devidas, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, e na Portaria n.º 434/2002, de 22 de abril, ambos na sua redação atual, as seguintes taxas:

Certificado de isenção de pilotagem	Taxa (€)
Emissão	1246,99
Renovação	997,59

3. As taxas do n.º anterior são atualizadas anualmente através de portaria e a receita resultante é repartido em 50% para a Autoridade Portuária e 50% para a DGRM - Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.
4. Os navios abrangidos pelo n.º 6 do Artigo 9.º não podem beneficiar de qualquer redução ou isenção no âmbito das taxas de pilotagem.

CAPÍTULO IV — TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

Artigo 16.º — Tarifa de Tráfego de Passageiros

1. Pela disponibilidade e uso de sistemas relativos ao tráfego de passageiros, que não sejam da responsabilidade do concessionário do Terminal de Cruzeiros de Lisboa, é devida a tarifa de tráfego de passageiros, sendo as respetivas taxas calculadas da seguinte forma:

Tipo de Movimento	Taxa (€/passageiro)
Passageiros de desembarque ou de embarque	0,2542
Passageiros em trânsito	0,2542

2. Estão isentos da tarifa de tráfego de passageiros os que venham a bordo de navios entrados no porto exclusivamente para mudança de tripulação ou para desembarque de doentes ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito.
3. As taxas referidas no número anterior não dispensam o pagamento das demais taxas devidas à APL nos termos deste Regulamento, ou a outras entidades, nos termos do RST.

Artigo 16.º A — Taxa de Carbono sobre Viagens Marítimas

1. Nos termos da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, na sua redação atual, que cria a taxa de carbono sobre as viagens marítimas, e sem prejuízo das definições constantes do Decreto-Lei n.º 93/2020, de 3 de novembro, é aplicada uma taxa de carbono sobre os navios de passageiros movidos a energia fóssil que atraquem nos terminais localizados no porto de Lisboa para abastecimento, reparação, embarque ou desembarque de passageiros, como contrapartida pela respetiva emissão de gases poluentes e demais externalidades ambientais negativas.
2. A taxa de carbono é devida no momento da atracação nos terminais, sendo devida pelos respetivos armadores ou seus representantes legais responsáveis pelo pagamento da TUP à APL.
3. A taxa de carbono tem o valor de **2,0000 € por passageiro**, aplicável aos passageiros em trânsito, de desembarque ou de embarque, nos termos do artigo 4.º da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, na sua redação atual. A comunicação da movimentação de passageiros é efetuada nos termos do n.º 2 do Artigo 6.º do presente Regulamento, não incluindo os tripulantes dos navios.
4. Os navios de passageiros que façam operação de *turnaround* beneficiam de uma redução de **50%** no valor da taxa de carbono.
5. Estão isentas da taxa de carbono:
 - a) As crianças com menos de 2 anos;
 - b) Os navios de passageiros entrados no porto exclusivamente para mudança de tripulação ou para desembarque de doentes ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
 - c) Os navios de passageiros que arribam ao porto para desembarcar náufragos, tripulantes ou passageiros em perigo de vida ou que precisem de ser socorridos, não fazendo outra operação de serviço;
 - d) Os navios ro-ro de passageiros, como definido no Decreto-Lei n.º 93/2020, de 3 de novembro;
 - e) O transporte fluvial de passageiros;
 - f) Os tripulantes dos navios de passageiros.

6. A receita resultante da aplicação da taxa de carbono é distribuída: 75% para a Autoridade Portuária e 25% para o Município onde esteja localizado o terminal.

Artigo 16.º B — Taxa Municipal Turística de Chegada por Via Marítima

1. Nos termos do Regulamento Geral de Taxas, Preços e Outras Receitas do Município de Lisboa, na sua redação atual, é aplicada uma taxa municipal turística de chegada por via marítima aos passageiros de navios de cruzeiro em trânsito que desembarquem nos terminais de passageiros localizados no Município de Lisboa para visita ao respetivo território municipal.
 2. A taxa municipal turística é devida no momento da atracação do navio nos terminais de passageiros, sendo devida pelos armadores ou pelos seus representantes legais responsáveis pelo pagamento da TUP à APL.
 3. A taxa municipal turística incide sobre cada passageiro em trânsito, com idade superior a 13 anos, que desembarque de navio de cruzeiro em trânsito para visita ao Município de Lisboa.
 4. O valor unitário da taxa municipal turística é o que se encontrar fixado no Regulamento Geral de Taxas, Preços e Outras Receitas do Município de Lisboa e na Tabela de Taxas Municipais em vigor à data da escala.
 5. A receita resultante da cobrança desta taxa reverte integralmente para o Município de Lisboa.
-

CAPÍTULO V — ARMAZENAGEM

Artigo 17.º — Tarifa de Armazenagem

1. A tarifa de armazenagem é devida, pelos donos da carga, consignatários, respetivos representantes legais ou outras entidades requisitantes, pelos serviços prestados à carga, designadamente pela ocupação de espaços descobertos, cobertos, armazéns e depósitos.
2. As cargas que permaneçam depositadas em vagões ou em quaisquer outros veículos que as transportem estão sujeitas à tarifa de armazenagem regulamentar correspondente à área ocupada pelos vagões ou veículos, durante o período em que estas permaneçam dentro das instalações portuárias.
3. Para efeitos de aplicação desta tarifa, a contagem de tempo inicia-se no dia da ocupação do espaço e termina no dia em que aquele fica livre das cargas ou veículos, considerando-se o tempo seguido em caso de transferência de local de armazenagem.
4. As taxas estabelecidas nos artigos seguintes incidem sobre a totalidade do espaço ocupado, podendo ser fixados pela APL áreas, volumes ou pesos mínimos para efeitos de faturação.

Artigo 18.º — Armazenagem a Descoberto e a Coberto

1. Pela armazenagem de cargas a descoberto ou a coberto, em terraplenos ou armazéns, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3, são devidas as seguintes taxas expressas em **€/m²/dia**:

Tipo de Armazenagem	1.º–5.º dia	6.º–15.º dia	16.º–30.º dia	A partir do 31.º dia
A descoberto	Gratuito	0,0276	0,0589	0,1825
A coberto em terraplenos	Gratuito	0,0545	0,1180	0,3042
A coberto em armazéns	Gratuito	0,4177	0,6081	0,9123

2. Pela armazenagem de contentores nos terraplenos são devidas, por unidade e dia indivisível, as seguintes taxas expressas em **€/unidade/dia**:

Tipo	1.º–5.º dia	6.º–8.º dia	9.º–16.º dia	A partir do 17.º dia
Contentor até 20'	Gratuito	0,8458	1,8244	7,6017
Contentor superior a 20'	Gratuito	1,1279	2,7366	9,1221

3. A APL pode reservar áreas cobertas ou descobertas em condições especiais a fixar, sendo devida uma taxa por metro quadrado, metro cúbico ou tonelada em função do regime de utilização, da categoria de carga, do tipo de espaço e do tempo de armazenagem.

CAPÍTULO VI — USO DE EQUIPAMENTOS

Artigo 19.º — Tarifa de Uso de Equipamento

1. A tarifa de uso de equipamento é devida pelos requisitantes, pela utilização ou disponibilização de equipamentos afetos à prestação de serviços à carga, ao navio ou aos passageiros, designadamente equipamentos de manobra e transporte marítimo ou terrestre, de combate a incêndio, de conservação do ambiente e outros equipamentos de apoio à atividade portuária.
2. As taxas de uso de equipamento constantes dos artigos seguintes são devidas por unidade de equipamento e por período indivisível de tempo, em função do respetivo tipo e da unidade de cobrança aplicável.
3. Para efeitos de aplicação da tarifa de uso de equipamento, a contagem do tempo inicia-se quando o equipamento é colocado à disposição do requisitante e termina no final do período para o qual foi requisitado.
4. O tempo de utilização inclui o período necessário à deslocação do equipamento amovível desde o local onde se encontra estacionado até ao local de prestação do serviço e o respetivo regresso, salvo quando o equipamento seja utilizado em serviços consecutivos, caso em que o início de cada serviço corresponde ao momento em que termina o serviço anterior.
5. A contagem do tempo de utilização do equipamento é interrompida em caso de avaria, falta de energia ou outras causas não imputáveis ao requisitante que sejam reconhecidas pela APL como impeditivas do seu funcionamento.
6. Está isenta do pagamento da tarifa prevista no presente artigo a utilização de equipamento por terceiros, desde que o equipamento esteja afeto a operações realizadas no exercício das atribuições da APL enquanto autoridade portuária e sem carácter comercial.

Artigo 20.º — Equipamento de Manobra e Transporte Marítimo

1. Pela utilização do equipamento de manobra e transporte marítimo, bem como das instalações e estruturas que lhe estejam afetas, são devidas as taxas constantes do quadro seguinte:

Tipo de Equipamento	Unidade	Taxa Unitária (€)
Lanchas afetas a Serviços de Pilotagem/Segurança *	hora	193,7143
Embarcações multiusos *	hora	445,7832
Defensas amovíveis — tipo pontão	24 horas	183.4630
Defensas amovíveis — tipo «Yokohama»	24 horas	102,5241
Defensas amovíveis — tipo pneu de avião	24 horas	30,0878

* A este valor acresce uma taxa de combustível de 15% aplicável ao total do valor de utilização da embarcação.

2. O material e equipamento afetos ao serviço de pilotagem podem ser utilizados em serviços de transportes diversos.
3. Nas áreas portuárias não concessionadas aplicam-se as taxas constantes do quadro para as defensas amovíveis.
4. Em operações de atracação de navios de cruzeiro, mediante pedido expreso relativo ao uso de defensas amovíveis, aplicam-se as taxas do quadro acima (por defesa e operação) acrescidas do custo de 3 horas de utilização da embarcação multiusos.

Artigo 21.º — Equipamento de Manobra e Transporte Terrestre

1. Pela utilização do equipamento de manobra e transporte terrestre, bem como das instalações e estruturas que lhe estejam afetas, são devidas as taxas constantes do quadro seguinte:

Tipo de Equipamento	Unidade	Taxa Unitária (€)
Guindastes de via de 6 tons	hora	65,8224
Guindastes automóveis (3,5 tons)	hora	37,1346
Guindastes automóveis (30 tons)	hora	212,2778
Empilhadores com garfos de 2,5 tons	hora	75,6691
Tratores	hora	82,8004
Grua Fixa Cais VTS	movimento	38,9913
Transporte até 3.500 kg em viatura	hora	148,5376
Passadiços	dia	104,0575

2. O uso de passadiços por embarcações, designadamente navios de guerra, não inclui a sua colocação, retirada e transporte.
3. Nas requisições de equipamentos de elevação para serviços a realizar entre as 00h00 e 08h00 é aplicável um período mínimo de cobrança de 4 horas.

Artigo 22.º — Equipamento de Combate a Incêndio, Conservação do Ambiente e Diversos

1. Pela utilização do equipamento de combate a incêndio, conservação do ambiente e diversos são devidas as taxas constantes do quadro seguinte:

Tipo de Equipamento	Unidade	Taxa Unitária (€)
Skimmer simples (20 m³)	hora	53,0853
Barreiras flutuantes	m/dia	9,0187
Tanques (3 m³)	dia	79,6043
Tanques (10 m³)	dia	244,1130
Bombas (30 m³)	hora	63,7025
Bombas (200 m³)	hora	382,0872
Detetores de gases	espaço	37,1676
Bomba com monitor	hora	384,6189
Vedações metálicas	dia	9,8576
Compressor de ar	hora	14,8540
Máquina de lavagem de alta pressão	hora	14,8540
Poitas até 3,2 toneladas	24 horas	44,5613
Poitas acima de 3,2 toneladas	24 horas	74,2687

Tipo de Equipamento	Unidade	Taxa Unitária (€)
Boias amarelas de sinalização	24 horas	74,2687
Lanternas	24 horas	29,7074

CAPÍTULO VII — FORNECIMENTOS

Artigo 23.º — Tarifa de Fornecimentos

1. A tarifa de fornecimentos é devida pelos requisitantes, ou pelas entidades responsáveis pela ocorrência que determine a intervenção da APL, pela disponibilização de recursos humanos, equipamentos, materiais e bens consumíveis, incluindo os serviços inerentes à natureza de cada fornecimento ou intervenção prestada aos utilizadores do porto ou realizada em benefício da segurança, higiene, limpeza e proteção ambiental das áreas portuárias.
2. Pela realização de serviços de segurança são devidas as seguintes taxas:

Serviço	Taxa (€)
Inspeção técnica e deslocação, por técnico, por período até 4 horas	442,3138
Prolongamento, por homem e por hora indivisível	110,5799
Emissão de parecer técnico de segurança relacionado com IMDG	68,6300

3. Pela disponibilização de pessoal para serviços cujas tarifas não prevejam a respetiva utilização, são devidas, **por trabalhador e por hora indivisível**, as taxas constantes do quadro seguinte:

Grupo Profissional	Taxa (€)
Grupo profissional 1	110,5799
Grupo profissional 2	70,7590
Grupo profissional 3 e 4	46,9359
Grupo profissional 5	39,4313
Grupo profissional 6 e 7	30,9797

4. Pelo fornecimento de energia elétrica a navios pela APL são devidas as taxas constantes do quadro seguinte:

Fornecimento	Unidade	Taxa (€)
Energia com carácter temporário	kWh	0,4422
Contadores monofásicos	dia	2,3286
Contadores trifásicos	dia	4,6574
Autotransformadores	dia	9,2998

5. No fornecimento temporário de energia elétrica a navios, os encargos com o pessoal mobilizado por exigência das operações de fornecimento são faturados separadamente, nos termos dos valores previstos no n.º 3 do presente artigo.
6. Pela emissão ou renovação de cartões de acesso portuário são devidas, por unidade, as taxas de emissão e renovação de **19,2327 €** e **12,8220 €**, respetivamente.
7. Sempre que, em resultado de operações a bordo, abastecimentos, movimentação de cargas ou resíduos - ou quaisquer outras atividades realizadas nas áreas sob jurisdição da autoridade portuária - ocorra a queda, deposição ou derrame de objetos, materiais, resíduos ou substâncias no plano de água, a APL pode determinar a mobilização dos meios humanos, equipamentos,

materiais e serviços necessários à contenção, sinalização, limpeza, recolha, transporte, tratamento ou eliminação dos materiais ou substâncias em causa, ainda que a título preventivo ou quando não seja possível a sua recuperação imediata.

8. A **tarifa de limpeza do plano de água**, prevista no número anterior, é devida pelos responsáveis pela ocorrência ou, quando estes não sejam identificáveis, pelos armadores, operadores, concessionários, prestadores de serviços, requisitantes ou demais entidades em cuja esfera de atuação a ocorrência tenha tido origem, sem prejuízo do direito de regresso e da responsabilidade civil, contraordenacional ou ambiental que ao caso couber.
 9. A tarifa prevista nos dois números anteriores tem o **valor de 1.000,00 €**, podendo acrescer-lhe os custos associados à mobilização de pessoal, utilização de embarcações, equipamentos especializados, barreiras de contenção, sistemas de recuperação, transporte, tratamento ou eliminação de resíduos, reposição das condições de segurança, higiene, limpeza e proteção ambiental, bem como outros custos diretamente imputáveis à intervenção.
-

CAPÍTULO VIII — RECOLHA DE RESÍDUOS

Artigo 24.º — Tarifa de Recolha de Resíduos

1. A tarifa de recolha de resíduos é devida pelos armadores ou os respetivos representantes legais dos navios, pela gestão dos resíduos abrangidos pelo Anexo V da Convenção MARPOL, com exceção dos resíduos referidos no n.º 2, e integra uma **taxa indireta**, devida independentemente da entrega efetiva de resíduos, e uma **taxa direta**, devida pela prestação efetiva do serviço, quando aplicável.
2. A tarifa de recolha de resíduos não abrange os resíduos da carga, nem os resíduos associados à carga, produzidos durante a exploração de um navio ou no decurso das operações de carga, descarga ou limpeza.

Artigo 25.º — Taxa Indireta de Resíduos

1. A taxa indireta de resíduos corresponde à contribuição obrigatória devida pelo navio para a recuperação de 30% dos custos associados à disponibilização dos meios portuários de receção de resíduos, incluindo os custos administrativos e os custos de tratamento e eliminação, nos termos da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, transposta para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, sendo devida independentemente da utilização efetiva desses meios..
2. A taxa indireta é aplicada a todos os navios e embarcações que entrem na zona do porto, sendo calculada mediante a aplicação da taxa unitária de **0,0136 €/GT**, com um valor mínimo de **367,7062 €** por escala.
3. A taxa indireta aplicável aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado é calculada em função da GT reduzida.
4. A taxa indireta confere ao navio o direito à descarga dos resíduos abrangidos pelo Anexo V da Convenção MARPOL, até ao limite da respetiva capacidade de armazenamento a bordo indicada na Declaração de Resíduos, desde que os resíduos sejam entregues devidamente triados e acondicionados, numa primeira operação de descarga em porto, com recurso aos meios previstos no Artigo 27.º.

Artigo 26.º — Reduções e Isenções da Taxa Indireta de Resíduos

1. À taxa indireta de resíduos aplica-se o regime de reduções e isenções previsto para a TUP, constante dos Artigos 10.º e 11.º, bem como a isenção a conceder nos termos do Artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro.
2. A taxa indireta de resíduos, quando associada a uma requisição de serviço de recolha, pode beneficiar de uma redução de **5%**, desde que o navio demonstre que a sua conceção, equipamento e exploração permitem a produção de quantidades reduzidas de resíduos e que estes são geridos de forma sustentável, de acordo com os critérios de avaliação utilizados pela União Europeia.
3. As reduções aplicáveis à taxa indireta de resíduos não podem determinar a cobrança de valor inferior ao mínimo previsto no n.º 2 do Artigo 25.º.

Artigo 27.º — Taxa Direta de Resíduos

1. A taxa direta de resíduos a navios abrange os resíduos do Anexo V da Convenção MARPOL, nas seguintes situações:

- a) aos navios isentos da taxa indireta de resíduos que procedam à entrega desses resíduos no porto;
 - b) ao volume de resíduos que exceda a capacidade máxima de armazenamento a bordo declarada pelos navios abrangidos pela taxa indireta;
 - c) ao volume de resíduos entregue após a primeira operação de descarga em porto pelos navios abrangidos pela taxa indireta;
 - d) quando os resíduos não sejam entregues de forma separada e devidamente triada;
 - e) quando a descarga de resíduos provoque contaminação do cais, tornando necessária limpeza adicional para salvaguardar as condições de higiene e proteção ambiental no porto.
2. Pela prestação do serviço de recolha, transporte e tratamento dos resíduos do Anexo V da Convenção MARPOL são devidas as seguintes taxas diretas de resíduos:

Serviço / Operação	Unidade	Taxa Unitária (€)
Contentores	até 4 m ³	185,5800
	unid. 10 m ³	618,6000
	unid. 30 m ³	484,5700
	unid. 40 m ³	515,5000
Recolha de restos de cozinha e de mesa de países terceiros	até 4 m ³	309,3000
	contentor 10 m ³	618,6000
Recolha de óleos de cozinha	tambor 200 L	206,2000
Recolha de óleos de cozinha de países terceiros	tambor 200 L	515,5000
Recolha de cinzas	m ³	550,0000
Recolha de embalagens contaminadas	m ³	463,9500
Recolha de aerossóis	m ³	463,9500
Recolha de absorventes contaminados	m ³	463,9500
Recolha de tinteiros/toners	m ³	463,9500
Recolha de tintas	m ³	463,9500
Recolha de pilhas	m ³	463,9500
Recolha de lâmpadas	m ³	970,0000
Recolha de equipamentos elétricos e eletrónicos	m ³	463,9500
Recolha de resíduos hospitalares — não perigosos	m ³	463,9500
Adicionais	Unidade	Taxa Unitária (€)
Mobilização de funcionário	homem/hora	25,7750
Limpeza do cais	serviço	515,5000
Relocalização de contentores	serviço	309,3000
Operação de transporte ao largo com embarcação *	hora	445,7832
Operação de desinfeção de contentores	serviço	515,5000

* A este valor acresce uma taxa de combustível de 15% ao total do valor de utilização da embarcação.

Artigo 28.º — Serviço de Recolha de Resíduos

1. A requisição do serviço de recolha de resíduos deve ser efetuada com uma antecedência mínima de 3 horas, ou de 24 horas para operações que impliquem quantitativos superiores a 100 m³.
2. Em caso de desistência ou de redução do serviço, não comunicado com pelo menos 3 horas de antecedência em relação à data/hora agendada para a execução do serviço, é devido **40%** do valor estimado das taxas diretas para o serviço requisitado, de modo a cobrir os custos de mobilização de meios portuários de receção de resíduos e pessoal afeto à operação. Este valor é aplicável aos navios, isentos ou não de taxa indireta.
3. Os resíduos abrangidos pelo Anexo V da Convenção MARPOL, a entregar ao abrigo deste tarifário, devem ser obrigatoriamente entregues de forma separada por tipologia. A entrega deve respeitar os seguintes princípios:
 - a) separação por tipo de resíduo, nomeadamente: plásticos, papel/cartão, vidro, resíduos alimentares, óleos de cozinha, cinzas, resíduos perigosos, entre outros;
 - b) acondicionamento seguro, compatível com os requisitos legais e operacionais;
 - c) isenção de contaminação cruzada, como por exemplo a presença de restos alimentares em embalagens plásticas;
 - d) independentemente da origem dos navios (União Europeia ou países terceiros), os resíduos alimentares devem ser entregues em sacos e descarregados para contentores dedicados, para cumprimento dos requisitos sanitários e de biossegurança aplicáveis;
4. A taxa direta pode ser agravada sempre que se verifiquem situações que dificultem a adequada gestão dos resíduos, comprometam a segurança ou higiene da operação, ou impliquem aumento do risco ambiental.
5. Para efeitos do número anterior, é aplicado um agravamento de **40%** sobre o valor da taxa direta correspondente ao serviço prestado sempre que se verifique, designadamente, qualquer das seguintes situações:
 - a) falta de triagem ou separação adequada dos resíduos;
 - b) ausência de identificação ou identificação incorreta dos resíduos entregues;
 - c) entrega de resíduos perigosos misturados com resíduos não perigosos;
 - d) descarga de resíduos a granel, sem o devido acondicionamento.
6. A recolha das tipologias de resíduos não incluídas no Anexo V da Convenção MARPOL é efetuada no Porto de Lisboa por operadores licenciados pela APL para o exercício desta atividade, cujos tarifários podem ser consultados no portal do Porto de Lisboa.
7. Sempre que o navio pretenda descarregar resíduos de tipologias específicas, ou que requeiram confirmação da sua aceitação em território nacional, o agente deve remeter com 24 horas de antecedência a seguinte informação:
 - a) código LER (Lista Europeia de Resíduos);
 - b) tipo de acondicionamento;
 - c) quantitativo estimado;
 - d) elementos fotográficos ilustrativos, sempre que aplicável.
8. A ausência ou incorreção da informação referida no número anterior pode determinar:
 - a) a recusa da recolha;
 - b) a realização da recolha em condições condicionadas ou com encargos adicionais.

CAPÍTULO IX — DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

Artigo 29.º — Estadias Prolongadas

1. Às embarcações do tráfego local ou fluvial, excetuando as licenciadas para a atividade marítimo-turística, podem ser concedidas avenças anuais de estadia, a requerimento dos interessados, até final do primeiro trimestre do corrente ano, sendo devida, por unidade de arqueação bruta, a taxa anual de **0,5065 €**.
2. O estacionamento prolongado (*lay up*) de embarcações não referidas no número anterior, nas zonas de estacionamento prolongado especiais identificadas no Regulamento da Autoridade Portuária, e de acordo com este, implica o pagamento da TUP indicada no n.º 1 do Artigo 9.º, com uma redução de **40%**. Estas embarcações não podem beneficiar de qualquer outra redução no âmbito da TUP.

Artigo 30.º — Escalas com Diferentes Situações e Prioridades na Aplicação de Reduções TUP

1. Navios que entram e permanecem no porto em uma única situação de escala são faturadas nas condições definidas para a respetiva situação.
2. Navios que numa escala passam por situações de escala técnica e operacional, deixam de verificar a exclusividade da escala técnica e são faturados como escala operacional.
3. Navios que em condições de beneficiar de reduções incompatíveis entre si beneficiam da redução TUP que lhe seja mais favorável;
4. Quando sejam aplicáveis reduções simultâneas à TUP, estas são aplicadas sucessivamente sobre o valor remanescente, pela seguinte ordem de prioridade: reduções destinadas à potenciação da intermodalidade, à consolidação de tráfegos e ao interesse estratégico, seguindo-se as reduções associadas a boas práticas ambientais.

Artigo 31.º — Reduções e Isenções

Os navios/embarcações que escalam o porto de Lisboa apenas podem usufruir das reduções e isenções previstas no presente Regulamento nos locais e nas durações máximas de escala previstas no quadro seguinte:

Situação do Navio	Âmbito	Local	Duração Máxima
Operacional	Genérico	Todos	Indeterminada
Estacionamento prolongado *	Estacionamento prolongado	Zonas de estacionamento prolongado especiais	Indeterminada
Abastecimento *	Mantimentos, aguada, combustíveis, lubrificantes, sobressalentes	—	2 períodos de 24 horas
Mudança de tripulação **	Mudança de tripulação	—	2 períodos de 24 horas

Situação do Navio	Âmbito	Local	Duração Máxima
Desembarque de doentes ou mortos **	Desembarque de doentes ou mortos	—	2 períodos de 24 horas
Navios Hospitais **	Navios hospitalais	Todos	Indeterminada
Armada Portuguesa **	Navios da Armada Portuguesa	Todos	Indeterminada
Visitas Oficiais **	Navios em visita oficial	Todos	Indeterminada
Reciprocidade na isenção **	Navios das Armadas estrangeiras que concedam igual isenção	Todos	Indeterminada
Serviços APL **	Embarcações ao serviço do porto	Todos	Indeterminada
Desgaseificação *	Limpeza ou desgaseificação	Porto Brandão/ETC	Indeterminada
Reparação em Estaleiro *	Querenagem ou reparação em estaleiro	Estaleiros	Indeterminada
Desmantelamento *	Desmantelamento	Estaleiros	180 períodos de 24 horas
Provas *	Provas, calibragem de gónios e compensação de agulhas	Todos	Indeterminada

* Redução de acordo com o respetivo artigo do presente Regulamento.

** Isenção de acordo com o estipulado no presente Regulamento.

Artigo 32.º — Outras Prestações de Serviços e Fornecimentos de Bens

1. As taxas devidas pela utilização do domínio público, por prestações de serviços diversos e outros fornecimentos de bens não contemplados no presente Regulamento, bem como pelo aluguer de ferramentas, utensílios e materiais, são estabelecidas através de regulamentos específicos.
2. Podem ser prestados pela APL serviços estranhos às suas atividades normais, dentro ou fora das suas áreas de intervenção, desde que isso não se afigure inconveniente, sendo as respetivas taxas estabelecidas por ajuste direto.
3. A APL pode também efetuar prestações de serviços e fornecimentos de bens e materiais de consumo não previstos nos seus regulamentos, a pedido dos interessados, sendo os mesmos faturados pelo seu custo, acrescido de **20%**.

Artigo 33.º — Normas Subsidiárias

Em tudo o que não estiver expressamente regulado no presente Regulamento, é aplicável o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, bem como a demais legislação e regulamentação aplicável à atividade portuária, à prestação de serviços, ao fornecimento de bens e à utilização do domínio público portuário.

Artigo 34.º — Aplicação no Tempo

1. O presente Regulamento substitui o Regulamento de Tarifas da APL de 2026, publicitado no sítio na internet da APL, e entra em vigor em **1 de janeiro de 2027**, sem prejuízo da aplicação do número seguinte.
2. Os navios cujo ATA (*Actual Time of Arrival*) ocorra até **31 de dezembro de 2026** e que permaneçam em porto após a entrada em vigor do presente Regulamento, sem alteração da respetiva situação, continuam a ser faturados pelo tarifário de 2026 até à sua saída do porto, dentro do limite de **15 de janeiro de 2027**.

ANEXO I — APLICAÇÃO SIMULTÂNEA DAS REDUÇÕES — TUP

A tabela seguinte identifica as reduções compatíveis (acumuláveis) entre si. Para efeitos de análise de aplicação de reduções deve ser consultado o Artigo 30.º deste Regulamento.

Cód.	Objetivos e Reduções Associadas	Simultaneidade
A	Reduzir custos de escalas técnicas	
A1	Limpeza, descarga de resíduos ou desgaseificação em estação	—
A2	Querenagem ou reparação em estaleiro, aprestamento, desmantelamento, provas, regulação ou compensação de agulhas	—
A3	Fornecer mantimentos, aguada, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio	—
A4	Abastecimento de combustíveis	—
B	Incentivar as boas práticas ambientais	
B1	ESI – <i>Environmental Shipping Index</i>	C, D, E
B2	Relatório EPI Port Stay	D3
C	Potenciar a intermodalidade	
C1	Serviços de linha de navegação regular (6-24 / 25-52 / 53-100 / >100 escalas)	B1
C2	Serviços de curta distância	B1
D	Consolidar os tráfegos portuários	
D1	Serviços de cabotagem (nacional, continental)	B1
D2	Escalas frequentes — navios de mercadorias (6-12 / 13-24 / 25-52 / >52 escalas)	B1
D3	Navios de cruzeiro (6-12 / 13-24 / 25-52 / >52 escalas)	B2
E	Interesse estratégico	
E1	Serviços de valor estratégico	B1

ANEXO II — GLOSSÁRIO

Termo	Definição
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.
Arqueação bruta (GT)	A medida da dimensão global de um navio nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de junho de 1969, uniformemente designada por GT.
Arqueação bruta reduzida	A arqueação bruta de um navio petroleiro, destinada ao transporte de ramas ou produtos petrolíferos, deduzida da arqueação dos tanques de lastro segregado, quando estes se encontrem certificados e exclusivamente afetos ao transporte de água de lastro segregado, nos termos do Anexo I da Convenção MARPOL 73/78, da Resolução IMO A.747(18) e do Despacho n.º 72-XIII/96, de 31 de julho.
ATA (Actual Time of Arrival)	Hora efetiva de chegada do navio ao porto.
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.
EPI Port Stay	Relatório do Environmental Port Index submetido pelo navio através da plataforma EPI, para efeitos de atribuição de reduções ambientais.
ESI- Environmental Shipping Index	Índice ambiental internacional da IAPH que avalia o desempenho ambiental dos navios, expresso numa pontuação utilizada para efeitos de aplicação de reduções tarifárias.
Fundeadoiro	A área do plano de água destinada a manobra e amarração no ferro de navios, abrigada e de dimensões e fundos compatíveis com as marés, correntes, condições meteorológicas e procedimentos operacionais do porto.
JUL	Janela Única Logística — plataforma tecnológica de requisição de serviços e comunicação portuária.
Lay-up	Estacionamento prolongado de embarcação fora de operação comercial, em zona especialmente identificada para o efeito.
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (1973/1978).
Navios de contentores	Navios classificados como porta-contentores e todos aqueles que operem exclusivamente, em cada escala, em terminais especializados na movimentação de contentores.
Navios de passageiros	Navios classificados para o transporte de passageiros.
Navios graneleiros	Navios classificados como graneleiros e todos aqueles que operem exclusivamente, em cada escala, em terminais especializados na movimentação de granéis sólidos, excetuando navios-tanque.
Navios-tanque	Navios classificados como petroleiros, de transporte de gás, cisternas e outros não especificados, destinados exclusivamente ao transporte de granéis líquidos.
Operação de turnaround	Operação de rotação de navio de passageiros que compreende o embarque e/ou o desembarque de passageiros associado ao início e/ou termo de um itinerário de cruzeiro. Esta operação pode envolver a substituição total ou parcial dos passageiros transportados.

Termo	Definição
Port State Control (PSC)	Controlo de Navios pelo Estado do Porto — inspeção de navios estrangeiros para verificação de conformidade com normas internacionais de segurança e ambiente, nos termos do Memorando de Paris.
Restantes embarcações ou navios	As restantes embarcações e navios não incluídos nas categorias anteriores.
RST	Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente (Decreto-Lei n.º 273/2000, e alterações subsequentes).
Serviço de curta distância	Para efeito exclusivo de aplicação deste tarifário, serviço prestado por um navio de mercadorias que: opere numa área restrita à Europa, Mar Mediterrâneo e Marrocos; seja reconhecido pela autoridade portuária como serviço intermodal de carga ou que corresponda a uma transferência para a via marítima; escale o porto pelo menos 24 vezes em cada ano.
Serviço de linha de navegação regular	Todo e qualquer navio porta-contentores, frigorífico, roll-on/roll-off, ou de carga geral que satisfaça simultaneamente as seguintes condições: opere ao serviço de determinado armador; escale o porto pelo menos seis vezes em cada ano civil, de acordo com programa anual publicado e comunicado com antecedência à autoridade portuária do qual conste as escalas imediatamente anteriores e posteriores a cada escala no porto; sirva o porto pelo menos uma vez em cada viagem redonda prevista no respetivo programa.