



RECEÇÃO DE NAVIOS E MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

NO001

PÚBLICO

Revisão 11

Edição 1

Revisão	Proposta	Data	Descrição
11	PCO 233-2018	2018.03.07	Alteração do artº 3º, número 2.
10	DQA.AD14.016	2014.01.09	Incorporação da norma NO002 – “Fornecimentos e serviços portuários”; adaptação ao RI01 – “Regulamento de exploração, ambiente e segurança do porto de Sines”; transferência para tabelas anexas dos quadros de informação com maior probabilidade de alteração.
9	DMP.AD11.003	2011.10.13	Atualização da tabela com as características especiais do terminal de granéis líquidos. Movimentação de novos produtos.
8	DMP.AD10.003	2010.04.28	Inserção de limitações operacionais na tabela do Terminal Multipurpose – C4.
7	DMP.AD09.003	2009.06.23	Substituição das siglas das unidades de acordo com a reestruturação da APS. Melhoria pontual do texto.
6	-	2008.01.11	Melhoria do texto do artigo 15.º – Regras de prioridade de manobras.
5	-	2007.03.05	Alteração das tabelas de característica do Terminal de Granéis Líquidos
4	-	2006.11.30	Alteração das tabelas de características dos terminais petroleiro, petroquímico, "multipurpose", de contentores e gás natural;
3	-	2006.07.27	Melhoria da redação do ponto 4 do Art.º 15º e inclusão dos pontos 6 e 7 do mesmo Art.º
2	-	2006.05.18	Inclusão do Art.º 6º, secção 2 - "Características especiais dos terminais portuários" e atualização de siglas das unidades da APS.
1	-	2005.05.27	Alteração das alíneas A) e B) do número 2 do artigo 12º e introdução da alínea I) no número 2 do artigo 3º.
0	-	2004.11.22	Criação

PCO	João Carvalho	CA	José Luis Cacho
RESPONSÁVEL		APROVADO	

Índice

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS	6
Artigo 1.º Âmbito.....	6
Artigo 2.º Definições.....	6
Artigo 3.º Tipos de navio	7
Artigo 4.º Parâmetros caraterizadores.....	7
Artigo 5.º Procedimento de aceitação.....	8
Artigo 6.º Caraterísticas dos terminais portuários	9
Artigo 7.º Pontos de embarque do piloto e fundeadouros.....	9
CAPÍTULO II CONTROLO DE TRÁFEGO.....	10
SECÇÃO 1 CENTRO DE CONTROLO E SUPERVISÃO	10
Artigo 8.º Regras de funcionamento	10
Artigo 9.º Comunicações	10
Artigo 10.º Janela Única Portuária	10
SECÇÃO 2 REGISTO, FATURAÇÃO E COBRANÇA DOS SERVIÇOS PRESTADOS	11
Artigo 11.º Registo da prestação de serviços	11
Artigo 12.º Registos de operações.....	11
Artigo 13.º Faturação dos serviços	11
Artigo 14.º Cobrança das taxas portuárias.....	11
CAPÍTULO III ENTRADA DE NAVIO.....	12
Artigo 15.º Anúncio de escala.....	12
Artigo 16.º Aviso de chegada.....	12
Artigo 17.º Entrada no porto	14
CAPÍTULO IV ESTADIA	14
SECÇÃO 1 DISPOSIÇÕES GERAIS E OBRIGAÇÕES	14
Artigo 18.º Obrigações das embarcações ou navios.....	14
Artigo 19.º Acesso aos navios.....	15
Artigo 20.º Amarração	15
Artigo 21.º Sinalização nos navios.....	16
Artigo 22.º Utilização de gás inerte	16
Artigo 23.º Aproximação ou atracação de embarcações ao costado de navios	16
Artigo 24.º Medidas a tomar em caso de mau tempo	17



RECEÇÃO DE NAVIOS E MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

NO001

PÚBLICO

Revisão 11

Edição 1

Artigo 25.º Revisão da afetação de cais	17
Artigo 26.º Obrigatoriedade de boa produtividade de exploração	17
SECÇÃO 2 CHEGADA	18
Artigo 27.º Pedido de manobra.....	18
Artigo 28.º Estacionamento	19
Artigo 29.º Navegação e manobra	19
Artigo 30.º Atribuição de cais ou posto de acostagem	21
Artigo 31.º Regras de prioridade para marcação de manobras de atracação.....	21
Artigo 32.º Atracação.....	22
Artigo 33.º Posicionamento ao cais	23
Artigo 34.º Embarcações ou navios arribados.....	23
SECÇÃO 3 FORMALIDADES DE CHEGADA.....	23
Artigo 35.º Visita de chegada.....	23
Artigo 36.º Livre Prática	24
Artigo 37.º Declaração de lastro	24
Artigo 38.º Lista de segurança.....	25
Artigo 39.º Infrações às normas da Lista de Segurança	25
Artigo 40.º Despacho operacional.....	25
Artigo 41.º Despacho de aprestamento	25
SECÇÃO 4 OPERAÇÕES DE TRASFECA EM FUNDEADOURO	25
Artigo 42.º Autorização	25
Artigo 43.º Manobra de atracação	26
Artigo 44.º Prevenção da poluição marítima	26
Artigo 45.º Segurança.....	26
Artigo 46.º Interrupção da operação	26
SECÇÃO 5 LAVAGEM DE TANQUES	27
Artigo 47.º Autorização	27
Artigo 48.º Condições.....	27
SECÇÃO 6 ABASTECIMENTOS A NAVIOS.....	27
Artigo 49.º Âmbito de aplicação	27
Artigo 50.º Autorização	28
SECÇÃO 7 REPARAÇÕES	28
Artigo 51.º Normas gerais	28
Artigo 52.º Navios atracados	28



RECEÇÃO DE NAVIOS E MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

NO001

PÚBLICO

Revisão 11

Edição 1

Artigo 53.º Navios fundeados	29
Artigo 54.º Navio com máquina principal inoperativa	30
Artigo 55.º Serviços de mergulho.....	30
Artigo 56.º Responsabilidades	30
SECÇÃO 8 NORMAS DE SEGURANÇA E AMBIENTE.....	30
Artigo 57.º Normas para a movimentação de produtos secos a granel.....	30
CAPÍTULO V SAÍDA	32
Artigo 58.º Aviso de saída	32
Artigo 59.º Pedido de manobra.....	32
Artigo 60.º Final de operações.....	32
Artigo 61.º Regras de prioridade de marcação de manobras de largada	32
Artigo 62.º Desembarços das autoridades	33
Artigo 63.º Saída do porto	33
Artigo 64.º Tempo de permanência em porto.....	33
CAPÍTULO VI PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	34
SECÇÃO 1 DISPOSIÇÕES GERAIS	34
Artigo 65.º Identificação dos serviços prestados	34
Artigo 66.º Serviço de manobra a navios	35
Artigo 67.º Serviços para resposta a situações de emergência	36
Artigo 68.º Não execução de serviços	36
SECÇÃO 2 SERVIÇO DE PILOTAGEM	36
Artigo 69.º Disposições gerais	36
Artigo 70.º Isenção do serviço de pilotagem.....	36
Artigo 71.º Meios extra para as manobras.....	37
Artigo 72.º Tempos máximos de duração dos serviços.....	37
Artigo 73.º Contagem dos tempos de manobra para efeitos de faturação.....	37
Artigo 74.º Atraso no início das manobras.....	38
SECÇÃO 3 SERVIÇO DE REBOQUE	38
Artigo 75.º Disposições gerais	38
Artigo 76.º Meios de reboque para as manobras do navio	39
Artigo 77.º Contagem dos tempos de manobra para efeitos de faturação	40
Artigo 78.º Atraso no início das manobras.....	40
SECÇÃO 4 SERVIÇO DE AMARRAÇÃO.....	40
Artigo 79.º Meios de amarração.....	40



RECEÇÃO DE NAVIOS E MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

NO001

PÚBLICO

Revisão 11

Edição 1

Artigo 80.º Reforço e reposição da amarração	41
Artigo 81.º Acesso a terra	41
Artigo 82.º Contagem dos tempos para efeitos de faturação	42
Artigo 83.º Atraso no início da prestação de serviço	42
SECÇÃO 5 REGRAS DE OPERAÇÃO.....	43
Artigo 84.º Cancelamento e alterações de manobras.....	43
Artigo 85.º Largadas por situações de urgência.....	44
Artigo 86.º Largadas de emergência	44
Artigo 87.º Atracações decorrentes de largadas por situações de urgência ou emergência.....	45
Artigo 88.º Atracações e largadas decorrentes de paragens programadas	45
Artigo 89.º Atracações e largadas decorrentes de avarias	45
SECÇÃO 6 GESTÃO DE RESÍDUOS.....	46
Artigo 90.º Resíduos dos navios e das cargas.....	46
CAPÍTULO VII ENTREGA DE DOCUMENTAÇÃO.....	46
Artigo 91.º Apresentação de documentação	46
Artigo 92.º Conjunto de documentos que instrui os processos de navios	47
Artigo 93.º Certificados	47
Artigo 94.º Declarações de isenção de IVA	47
Artigo 95.º Conhecimentos de carga (<i>Bill of Lading</i>) ou manifestos	48
Artigo 96.º Requerimentos para a concessão de reduções	48
CAPÍTULO VIII MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS	49
SECÇÃO 1 DISPOSIÇÕES GERAIS	49
Artigo 97.º Classificação das mercadorias quanto à natureza	49
Artigo 98.º Classificação das mercadorias quanto à forma de apresentação.....	49
Artigo 99.º Movimento de mercadorias.....	50
Artigo 100.º Estiva e desestiva	50
Artigo 101.º Normas de segurança.....	50
SECÇÃO 2 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	52
Artigo 102.º Plano das operações	52
Artigo 103.º Operações de tráfego	52
Artigo 104.º Determinação da modalidade de tráfego	53
Artigo 105.º Precauções na movimentação de mercadorias	53
Artigo 106.º Sobrecargas em cais e terraplenos.....	54
Artigo 107.º Mercadorias especiais.....	54

Artigo 108.º Cargas perigosas	54
Artigo 109.º Explosivos	55
Artigo 110.º Substâncias radioativas	55
Artigo 111.º Mercadorias avariadas	55
Artigo 112.º Mercadorias sob custódia judicial.....	55
Artigo 113.º Pescado	55
Artigo 114.º Animais vivos	56
Artigo 115.º Poluição operacional	56
SECÇÃO 3 ARMAZENAGEM.....	57
Artigo 116.º Armazenagem de mercadorias	57
Artigo 117.º Armazenagem coberta e descoberta.....	57
Artigo 118.º Remoção de mercadorias e equipamentos	58
Artigo 119.º Remoção de resíduos.....	58
Artigo 120.º Proibição de armazenagem.....	59
CAPÍTULO IX PASSAGEIROS	59
Artigo 121.º Passageiros	59
Artigo 122.º Clandestinos	59
CAPÍTULO X INFRAÇÕES	59
Artigo 123.º Objeto e âmbito	59

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º Âmbito

A presente norma destina-se a regulamentar a entrada, estadia e saída de navios e a movimentação de mercadorias no porto de Sines.

Artigo 2.º Definições

Para efeitos do disposto na presente norma, são aplicáveis as definições constantes no artigo 4.º do “Regulamento de exploração, ambiente e segurança do porto de Sines”.

Artigo 3.º
Tipos de navio

- 1- Podem demandar o porto todos os navios e embarcações desde que previamente autorizados.
- 2- Podem ser recebidos navios, para além dos que possam ser considerados em regime de refugio, que só pretendam efetuar pequenas reparações ou reclassificação desde que:
 - a. A idade do navio não seja superior a dez anos;
 - b. O navio tenha carga a bordo;
 - c. A reparação que o navio se propõe fazer não ultrapasse cinco dias;
 - d. Não esteja em porto mais nenhum navio nas mesmas condições;
 - e. As condições meteorológicas o permitam, durante o tempo previsto de estadia;
 - f. Tenham o parecer favorável da AP, da AM e do concessionário do terminal. A oposição de qualquer de uma destas entidades inviabilizará a escala;
 - g. O navio fique obrigado a manter a bordo a tripulação de segurança;
 - h. Excedido o prazo concedido para a reparação, o navio pode ser obrigado a mudar de cais ou para fundeadouro, tornando-se responsável por todas as despesas a isso inerentes;
 - i. A APS reserva-se no direito de, após análise de outros parâmetros não especificados, recusar o pedido de escala para este fim.

Artigo 4.º
Parâmetros caracterizadores

Para efeitos da presente norma são considerados os seguintes parâmetros caracterizadores:

1. «Altura das tomadas de carga à linha de água (*Height of manifold center to waterline*)» – é a distância, medida na vertical, entre a linha de água e o ponto central das tomadas de carga do navio;
2. «Arqueação Bruta (*Gross Tonnage*)» – uniformemente designada por GT – é a medida da dimensão global de um navio nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de junho de 1969;
3. «Arqueação Bruta Reduzida (*Reduced Gross Tonnage*)» – é a arqueação bruta de um navio petroleiro deduzida da arqueação dos tanques de lastro segregado, de acordo com o anexo I à MARPOL 73/78;
4. «Boca (*Beam*)» - é a largura do casco, medida a meio navio e na altura da linha de carga máxima;
5. «Calados à chegada (*Draft on arrival*)» - são os calados a vante e a ré que se verifiquem à chegada do navio ao porto;
6. «Calado máximo (*Maximum draft*)» - é o calado máximo que ocorra durante a estadia do navio no porto;
7. «Comprimento de fora a fora (*Lenght over all*)» - designado por CFF ou LOA - é o comprimento total do navio, compreendendo a distância entre as partes salientes ou extremas da proa e da popa;

8. «Deslocamento» - o peso total do navio, expresso em toneladas métricas, e equivalente ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se no caso dos navios de guerra de superfície o seu deslocamento máximo e nos submersíveis o seu deslocamento de imersão;
9. «Distância das tomadas de carga à proa ou popa (*Distance from manifold center to bow or stern*)» – é a distância entre o centro das tomadas de carga e a parte mais saliente da proa ou da popa;
10. «Distância das tomadas de carga ao varandim (*Distance from manifold plan to side rails*)» – é a distância entre o plano das tomadas de carga e o plano dos varandins laterais;
11. «Meios próprios de manobra (*Manoeuvring auxillaries*)» - os equipamentos auxiliares que o navio está dotado para a realização de manobras, para além da máquina principal e do leme, nomeadamente os hélices/turbinas à proa e à popa;
12. «Navio condicionado» - o navio que está limitado nas suas operações por constrangimentos portuários do tipo período diurno, maré ou outros;
13. «Navio estratégico» - o navio assim classificado pela Autoridade Portuária (AP) e que permite alterar as prioridades das manobras para garantir que este não sofre atrasos;
14. «Porte Bruto (*Gross Deadweight*)» – o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobressalentes, expresso em toneladas métricas, e que corresponde à diferença entre o peso do navio carregado e o peso do navio leve;
15. «Porte Líquido (*Net Deadweight*)» - uniformemente designado por DWT - o peso máximo de carga e passageiros, expresso em toneladas métricas, que o navio pode transportar.

Artigo 5.º

Procedimento de aceitação

- 1- Todos os navios que pretendam escalar o porto, pela primeira vez ou após reclassificação, podem requerer a aceitação para a realização das operações previstas.
- 2- O processo de aceitação de navios é facultativo, sendo da responsabilidade do armador, do carregador/recebedor ou do agente de navegação garantir que os navios que escalem o porto apresentem características técnicas para nele poderem operar em segurança.
- 3- O pedido de aceitação será feito pelo armador, carregador/recebedor ou agente de navegação, através dos meios estabelecidos e deverá referir as seguintes características:
 - a) Arqueação bruta;
 - b) Porte bruto;
 - c) Comprimento de fora a fora;
 - d) Boca;
 - e) Calado máximo;
 - f) Calado à chegada;
 - g) Altura das tomadas de carga à linha de água (para granéis líquidos);

- h) Distância das tomadas de carga à proa ou popa (para granéis líquidos);
- i) Distância das tomadas de carga ao varandim (para granéis líquidos);
- j) Meios próprios de manobra;
- k) Tipo de carga a movimentar.

4- O processo de aceitação de navios pela AP ou pelo terminal obedecerá à seguinte análise:

- a) Compatibilidade das características técnicas do navio face às características dos cais/postos do terminal onde pretende realizar as operações;
- b) Compatibilidade das cargas a movimentar face aos produtos movimentados nos cais/postos do terminal onde pretende realizar as operações;
- c) Disponibilidade de cais/posto de acostagem e de condições de receção e de entrega da carga;
- d) Condições/restrições para a realização das manobras de atracação e largada.

Artigo 6.º

Caraterísticas dos terminais portuários

1- O porto de Sines é constituído pelos seguintes terminais e portos interiores:

Terminal	Porto interior
Terminal de Granéis Líquidos - TGL	Porto de Pesca
Terminal Petroquímico - TPQ	Porto de Recreio
Terminal Multipurpose de Sines – TMS	Porto de Serviços
Terminal de Gás Natural – TGN	Porto de Abrigo
Terminal de Contentores de Sines - TCS	

2- As características dos vários terminais e portos interiores são os constantes na tabela TB052 anexa à presente norma.

Artigo 7.º

Pontos de embarque do piloto e fundeadouros

- 1- Os pontos de embarque do piloto são os constantes da planta anexa à presente norma (tabela TB053).
- 2- As áreas circulares de fundeadouro são as constantes da planta referida no número anterior, com as coordenadas e raios de rotação definidas na mesma tabela.
- 3- Os navios fundearão na área que lhes for indicada pelo CCS.
- 4- O fundeadouro C existe exclusivamente para dar resposta a situações de urgência ou de emergência e só será utilizado para operações pontuais de embarque e

desembarque de tripulantes, doentes, acidentados ou outras, a decidir, caso a caso, pela AP.

CAPÍTULO II

CONTROLO DE TRÁFEGO

SECÇÃO 1

CENTRO DE CONTROLO E SUPERVISÃO

Artigo 8.º

Regras de funcionamento

- 1- O Centro de Controlo e Supervisão (CCS) identifica, monitoriza e coordena, de forma segura e eficiente, o tráfego na área marítima do porto, de modo a regularizá-lo e a prevenir a ocorrência de acidentes.
- 2- As manobras de embarcações ou navios dentro da área marítima do porto são controladas pelo CCS, através do Sistema de Controlo de Tráfego VTS, sendo obrigatório o cumprimento das orientações emanadas por este.

Artigo 9.º

Comunicações

- 1- A comunicação entre o CCS e o navio é assegurada através do sistema VHF – Banda Marítima.
- 2- As comunicações efetuadas no porto, entre estações costeiras e estações de navios, têm por objetivo a transmissão de mensagens que tratam exclusivamente da manutenção, do movimento e da segurança dos navios e, em caso de urgência/emergência, da salvaguarda de pessoas e bens.
- 3- O CCS mantém escuta permanente nos canais pré-definidos “12 - Chamada comum do porto” e “16 - Chamada, Socorro e Emergência”.

Artigo 10.º

Janela Única Portuária

- 1- A tramitação de toda a informação referente à operação portuária é realizada na Janela Única Portuária (JUP).
- 2- Os dados registados na JUP permitem o controlo dos estados de todos os navios que demandam o porto e servem como referência para a faturação portuária e para as faturas de todas as entidades prestadoras de serviços, bem como para a estatística portuária.

SECÇÃO 2**REGISTO, FATURAÇÃO E COBRANÇA DOS SERVIÇOS PRESTADOS****Artigo 11.º****Registo da prestação de serviços**

Todas as prestações de serviços aos navios surtos no porto serão obrigatoriamente registadas na JUP pela entidade prestadora dos mesmos ou por entidade em quem ela delegue ou que contrate para prestar esse serviço.

Artigo 12.º**Registos de operações**

- 1- São entidades responsáveis pela introdução dos registos de operações, pelos meios estabelecidos:
 - a) Concessionários de terminais portuários;
 - b) Concessionários/licenciadas de fornecimentos e serviços portuários;
 - c) Carregadores/recebedores, quando aplicável;
 - d) O CCS, nas operações ao largo, de braço dado e outras operações não abrangidas pelas entidades referidas nas alíneas anteriores.
- 2- O incumprimento do estipulado no número anterior motivará a consideração dos registos, efetuados na JUP pela AP, como os únicos a fazer fé, não servindo a informação de outras entidades para fundamentar qualquer reclamação pelos factos deles constantes.

Artigo 13.º**Faturação dos serviços**

- 1- Todos os serviços prestados no âmbito das operações de navios no porto serão faturados, nos termos dos regulamentos de tarifas aplicáveis, independentemente dos motivos que levam à sua efetivação.
- 2- Excecionam-se ao disposto no número anterior os serviços de pilotagem nas manobras decorrentes de situações de encerramento do porto ou terminal à operação comercial, quando declaradas pela AP.

Artigo 14.º**Cobrança das taxas portuárias**

- 1- As taxas respeitantes aos serviços prestados terão sempre como sujeitos passivos os agentes de navegação licenciados para exercício de atividade no Porto de Sines, na qualidade de representantes legais dos respetivos armadores ou afretadores.
- 2- Excecionam-se ao disposto no número anterior os casos em que o armador não deseje nomear agente de navegação, nos quais aquele, constituído sujeito passivo, incorre na

obrigatoriedade de proceder ao pagamento antecipado das taxas ou na prestação, junto da AP e como garantia do pagamento das taxas portuárias, de uma caução em numerário, seguro, garantia bancária ou outra forma equivalente.

CAPÍTULO III

ENTRADA DE NAVIO

Artigo 15.º

Anúncio de escala

- 1- Os navios que pretendam escalar o porto devem, obrigatoriamente, anunciar a sua escala, pelo seu representante, através do “Aviso de Chegada” na JUP, sendo a mesma considerada como tacitamente aceite se nenhuma das entidades intervenientes no processo se manifestar em sentido contrário.
- 2- As embarcações seguidamente mencionadas estão isentas do procedimento referido no número anterior:
 - a) As de pesca local, artesanal e costeira quando se destinem ao porto de pesca;
 - b) As de recreio quando se destinem ao porto de recreio;
 - c) As embarcações ao serviço do porto;
 - d) As de ensino náutico ou de investigação científica.
- 3- A abertura do processo de escala deve ser efetuada logo que se saiba da vinda do navio e, no caso dos navios que transportem mercadorias perigosas com destino ao porto ou em trânsito, no momento da saída do porto onde carrega as referidas mercadorias.
- 4- Para as embarcações previstas no número 2 que necessitem de qualquer fornecimento ou serviço portuário fora dos locais indicados nas alíneas a) e b), os seus representantes serão obrigados a promover a abertura do processo de escala.
- 5- A abertura do processo de escala de embarcações ou navios que não tenham representante nomeado no porto será efetuada pelo CCS.

Artigo 16.º

Aviso de chegada

- 1- Os navios, diretamente ou através dos respetivos agentes de navegação e de acordo com o que estiver estabelecido acerca das previsões da sua chegada (ETA), terão em conta os seguintes aspetos:
 - a) Informar o primeiro ETA logo à saída do porto de origem, mantendo-o obrigatoriamente atualizado, se aplicável, com uma antecedência de quarenta e oito e vinte e quatro horas e confirmar duas horas antes da chegada ao porto;

- b) No caso dos navios serem afretados em alto mar, deve considerar-se como informação do primeiro ETA a data/hora da abertura do processo de escala, devendo manter-se aquele atualizado de acordo com o previsto na alínea anterior, quando aplicável;
- c) As situações excepcionais, não previstas nas alíneas anteriores, designadamente as arribadas, serão analisadas pontualmente.

2- Na informação de chegada devem constar os seguintes elementos:

- a) Nome do navio;
- b) Número IMO do navio;
- c) Data e hora provável da chegada e saída do navio (ETA e ETD);
- d) Dimensões, comprimento de fora a fora (CFF), calado máximo à chegada e porte bruto;
- e) Finalidade da escala;
- f) Natureza, tonelagem da mercadoria a descarregar, a carregar ou em trânsito e respetivas classificações IMO, com as respetivas listagens de contentores quando aplicável;
- g) Pedido de contramarca;
- h) Informação para a Sanidade Marítima;
- i) Declaração ISPS;
- j) Declaração das mercadorias perigosas;
- k) Declaração de resíduos;
- l) Declaração de tanques de lastro segregado (SBT);
- m) Tripulantes a bordo e tripulantes a embarcar e/ou a desembarcar;
- n) Passageiros a bordo e passageiros a desembarcar e/ou a embarcar;
- o) Clandestinos;
- p) Identidade das empresas de estiva;
- q) Terminal a utilizar;
- r) Meios próprios de manobra disponíveis;
- s) Informações necessárias para se ter conhecimento das operações que a embarcação ou navio pretende realizar e dos meios mais adequados a utilizar;
- t) Anomalias que o navio apresenta.

3- Sempre que haja alteração de quaisquer elementos fornecidos, devem os mesmos ser corrigidos, através dos meios estabelecidos e impreterivelmente confirmados, o mais tardar, até duas horas antes do navio entrar em porto.

4- Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de informações incorretas serão da inteira responsabilidade da entidade que as prestou.

-
- 5- O não cumprimento das instruções descritas neste artigo poderá dar origem a atrasos, declinando a AP qualquer responsabilidade pelas consequências que daí resultem.

Artigo 17.º
Entrada no porto

- 1- Os navios entram em porto na data e hora em que passam a linha que define a área de jurisdição marítima do porto, situação designada por passagem da linha de fronteira, abreviadamente denominada PLF.
- 2- A data e a hora da PLF são controladas pelo CCS, através do VTS, e registadas na JUP.

CAPÍTULO IV
ESTADIA

SECÇÃO 1
DISPOSIÇÕES GERAIS E OBRIGAÇÕES

Artigo 18.º
Obrigações das embarcações ou navios

- 1- Na área portuária, os navios são obrigados a manter escuta permanente no canal 12.
- 2- O navio, enquanto permanecer na área portuária, deve ter a bordo a tripulação suficiente para efetuar as seguintes operações:
- a) Vigiar a amarração e se necessário a reforçar e alterar, de modo a garantir a permanência do navio ao cais em condições de segurança para o mesmo e para os equipamentos de carga/descarga;
 - b) Rondar e folgar os cabos, de acordo com as variações da altura do navio;
 - c) Vigiar o ferro e o posicionamento do navio no fundeadouro;
 - d) Assegurar a realização de manobras e enfrentar situações de emergência.
- 3- O navio, durante a sua estadia, deve ter vigia permanente ao portaló e, durante as operações de carga e descarga de granéis líquidos e liquefeitos de mercadorias perigosas, bancas e deslastro, deve ainda ter vigia no *manifold* e convés de carga.
- 4- As embarcações ou navios enquanto no porto devem ter as máquinas principais e as auxiliares de manobra prontas a funcionar, não podendo efetuar experiências de máquina, enquanto estiverem atracadas, sem a prévia autorização da AP e da Autoridade Marítima (AM).
- 5- Em caso de incumprimento ao disposto no número anterior, poder-lhe-á ser imposta, pela AP e pela AM na respetiva autorização, a existência de um rebocador com cabo passado.

- 6- O navio deve estar sempre em condições de estabilidade e manobrabilidade para largar do cais pelos seus próprios meios em qualquer momento.
- 7- Sempre que, do não cumprimento do disposto nos números anteriores, resulte impedimento ou dificuldade na execução de manobras e/ou operações, por razões de segurança ou operacionais, e que daí resultem prejuízos para a AP ou para terceiros, a responsabilidade será assumida pelo navio e pelo seu representante.

Artigo 19.º **Acesso aos navios**

- 1- O navio é responsável pelos acessos a bordo, devendo dispor dos meios adequados a garantir o acesso do pessoal com todas as condições de segurança.
- 2- Entre essas condições devem existir as seguintes:
 - a) Escadas de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão e que assente no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos similares;
 - b) Rede de proteção montada debaixo da escada ou da prancha que cubra todo o vão ocupado por esta, podendo ser dispensada em pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas;
 - c) Boia salva-vidas dotada de retenida, pronta a ser utilizada;
 - d) Iluminação adequada durante a noite.
- 3- Nos terminais especializados onde são movimentadas mercadorias perigosas poderão ainda ser preparados meios de emergência, em conformidade com o previsto nas normas e procedimentos do respetivo terminal.

Artigo 20.º **Amarração**

- 1- O dispositivo de amarração e o número total de cabos utilizados para a amarração do navio é da responsabilidade do seu Comandante.
- 2- A amarração deve ser vigiada e corrigida, sempre que necessário, durante a permanência do navio ao cais.
- 3- Nos terminais TGL, TPQ ou TGN, os navios que tenham guinchos de tensão constante, devem mantê-los na posição de manual, de modo a ter os cabos de amarração "sob a breca".
- 4- Nos terminais referidos no número anterior, os cabos de arame para amarração devem possuir aboços em fibras vegetais ou sintéticas, com um comprimento nunca inferior a 10 metros, estabelecidos na mão do cabo de arame que encapelar em terra.

- 5- Os cabos devem ter volta nos cabeços e nunca passados apenas ao tambor do guincho, exceto quando estiverem a ser rondados, e salvaguardando-se quando são utilizados cabos bobinados.
- 6- Os navios devem ter cabos em número suficiente para reforçar a amarração, quando necessário.

Artigo 21.º

Sinalização nos navios

Os navios que transportem, carreguem ou descarreguem mercadorias perigosas, enquanto se encontrarem na área portuária, devem manter a seguinte sinalização:

- a) De dia, terão içada a bandeira B do "Código Internacional de Sinais";
- b) De noite, deverão manter acesa uma luz vermelha, conforme as prescrições do mesmo código.

Artigo 22.º

Utilização de gás inerte

- 1- É obrigatória a utilização dos sistemas de gás inerte nos navios abrangidos pelas convenções internacionais de que Portugal é parte contratante.
- 2- O navio que pretender efetuar lavagem dos tanques de carga deve ter operacional o sistema de gás inerte.
- 3- A percentagem de oxigénio do gás inerte nos tanques de carga deve ter os seguintes valores máximos:
 - a) Durante a carga e a descarga: 8%;
 - b) Durante as lavagens 6%.
- 4- Os navios tanque para a movimentação de mercadorias perigosas por trasfega em fundeadouro, devem ter operacional o sistema de gás inerte.

Artigo 23.º

Aproximação ou atracação de embarcações ao costado de navios

- 1- As embarcações não podem aproximar-se a menos de 50 metros dos navios atracados nos terminais especializados onde se movimentem mercadorias perigosas.
- 2- No entanto, pode ser autorizada a atracação de embarcações aos navios atracados para fins de movimentação de bancas, mantimentos, sobressalentes ou outros consumíveis, desde que seja cumprido o previsto no regulamento de exploração ou nas normas e procedimentos em vigor do respetivo terminal.
- 3- O disposto no número 1 não se aplica às seguintes embarcações:

- a) Rebocadores e lanchas necessários à manobra do navio durante a execução da mesma;
- b) Embarcações das autoridades;
- c) Embarcações envolvidas em operações de socorro, assistência ou combate à poluição.

Artigo 24.º**Medidas a tomar em caso de mau tempo**

- 1- Sempre que se verifiquem ressacas, ondas de longo período ou outras situações anormais de mar, devem as amarrações merecer a maior atenção, reforçando-as devidamente.
- 2- Se, apesar do reforço da amarração, se verificar que há risco para o navio ou o cais, deve ser efetuada manobra de largada, a decidir pelo navio ou terminal, ou imposta pela AP ou AM se estas considerarem que existe risco para o porto.

Artigo 25.º**Revisão da afetação de cais**

- 1- Por motivo de avaria de equipamento de operação, paragem programada ou outros devidamente justificados, o navio poderá ter de mudar de cais, para o que é necessária a autorização da AP.
- 2- Na situação prevista no número anterior, o representante do navio efetuará o pedido de manobra em conformidade com o previsto nas normas aplicáveis e pelos meios estabelecidos.
- 3- Em casos de mudanças por paragem programada ou outras determinadas por interesse do terminal ou do carregador / recebedor, cabe a estes suportar os custos de mudança de cais.
- 4- Entende-se por paragem programada, para os efeitos da presente norma, a paragem necessária para as manutenções de carácter periódico ou preventivo, no intuito de garantir uma boa e adequada operacionalidade do porto.

Artigo 26.º**Obrigatoriedade de boa produtividade de exploração**

- 1- A AP, visando a otimização do funcionamento do porto, tendo em consideração o programa das operações, a natureza das mercadorias, as características dos navios, dos cais onde acostem e do equipamento a utilizar, pode estabelecer, ouvidos os operadores portuários e os carregadores/recebedores, condições de exploração destinadas a atingir na realização das operações portuárias, bem como outras regras que visem a melhoria da eficiência e eficácia dos serviços e a otimização dos custos das operações.

- 2- Não é permitida a permanência de navios atracados, por períodos de tempo superiores a duas horas, sem operação portuária, salvo para abastecimento de bancas, água ou mantimentos.
- 3- Para efeitos do disposto no número anterior, não constitui operação portuária a realização de análises de carga, o *flushing* de linhas ou quaisquer movimentações de cargas que não se destinem imediatamente ao navio.
- 4- Quando não for observado o previsto nos números 1 e 2 do presente artigo, a AP poderá determinar a suspensão das operações e ordenar ainda a desacostagem dos navios que na, movimentação de mercadorias, não atinjam o rendimento previsível nas operações que efetuem.
- 5- Caso se verifique um atraso no início das operações, conforme previsto no respetivo plano, ou a situação descrita no número 2, a AP poderá determinar a largada e promover a atracação de outro navio que possa operar.
- 6- Os encargos resultantes da aplicação das medidas previstas nos números 4 e 5 são da responsabilidade da concessionária ou da empresa responsável pela operação, sem prejuízo da aplicação das sanções que estiverem estabelecidas.
- 7- Sempre que se verifique haver navios à espera de vez para atracar e o regime de trabalho do navio ou do carregador/recebedor não seja coincidente com o do terminal, prejudicando este último, o navio atracado dará lugar a outro que se apresente para trabalhar, perdendo a vez.
- 8- Os navios desatracados, nos termos do número anterior, ocuparão posteriormente o primeiro cais vago, cabendo a cada um deles custear as despesas derivadas da sua própria deslocação de e para o cais.

SECÇÃO 2

CHEGADA

Artigo 27.º

Pedido de manobra

- 1- O pedido de manobra de atracação deve ser efetuado, pelos meios estabelecidos e com, pelo menos, noventa minutos de antecedência, constituindo requisição dos meios para a concretização da mesma.
- 2- A manobra considera-se como tacitamente aceite se nenhuma das entidades intervenientes no processo se manifestar em sentido contrário.
- 3- A antecedência referida no número 1 poderá ser reduzida se estiverem disponíveis os meios requisitados para a realização da manobra.

Artigo 28.º
Estacionamento

- 1- São consideradas estacionadas no porto as embarcações ou navios que não realizam operações comerciais, quer estejam fundeadas ou atracadas, neste caso com as restrições descritas no artigo 26.º.
- 2- As embarcações ou navios que entrem no porto e pretendam estacionar nos fundeadouros estabelecidos, devem efetuar o respetivo pedido de marcação de manobra em conformidade com as normas e pelos meios estabelecidos, observando as correspondentes normas marítimas e aduaneiras, devendo respeitar as instruções fornecidas pelo CCS.
- 3- Em casos excecionais, poderá a AP determinar a permanência de embarcações ou navios fora das áreas de fundeadouro estabelecidas.
- 4- O navio ou o seu representante informará, pelos meios estabelecidos, a AP do motivo de estacionamento em fundeadouro, competindo ao navio informar o CCS da data e hora de fundear e de suspender.
- 5- Em situações de mau tempo, declaradas pela AP ou declaradas pelo navio e aceites pela AP, poderá o navio não perder a posição na ordem de chegada mesmo que tenha de sair fora dos limites do porto por razões de segurança.

Artigo 29.º
Navegação e manobra

- 1- O acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios no porto regulam-se pelo previsto nos números seguintes e regulamentação em vigor, tendo em conta as características operacionais do porto e dos respetivos terminais.
- 2- Os valores de referência como limite operacional são os que constam da tabela TB058 anexa a esta norma.
- 3- São consideradas as seguintes restrições:
 - a) No Terminal de Granéis Líquidos
 - i. Simultaneidade de navios nos postos 2 e 3:
 - (i) Se a soma dos CFF dos dois navios for inferior a 450 metros, é indiferente a ordem de atracação;
 - (ii) Se a soma dos CFF ficar compreendida entre 450 mts e 520 mts, em primeiro lugar atraca o navio para o posto 2 e em segundo lugar o navio para o posto 3, excepto se se tratarem de navios com CFF aproximados;
 - (iii) Se a soma dos CFF for superior a 520 mts, só poderá estar atracado um navio.

- ii. A simultaneidade de navios nos postos 2 e 3 decorrerá nos termos previstos no ponto anterior, carecendo de um acordo prévio entre as partes, devendo identificar-se as seguintes situações:

- (i) *Navios com carga para o mesmo carregador/recebedor;*
- (ii) *Navios com carga para diferentes carregadores/recebedores.*

- iii. Sempre que se verifiquem atracações ou largadas do posto 3 por simultaneidade de navios nos postos 2 e 3, o agente de navegação, no cumprimento dos procedimentos portuários, efetua, pelos meios estabelecidos, o pedido de manobra, justificando o mesmo como simultaneidade nos postos 2 e 3, competindo ao CCS ativar os serviços necessários para o efeito, sendo devidas as respetivas taxas nos termos do disposto no artigo 14.º.

b) No Terminal Multipurpose

A atracação de dois navios no Cais 1 poderá ser efetuada desde que a soma dos CFF de ambos não exceda os 580 metros, sendo indiferente a ordem de atracação.

- 4- Tecnicamente, podem ser realizadas manobras em simultâneo em três grandes zonas marítimas do porto: TGL/TPQ, TMS/TGN e TCS.

5- Restrições “Período Diurno (*Daylight*)”:

Terminal	Restrições
TGL	<ul style="list-style-type: none">• Navios até 110.000 DWT: atracam 24 horas por dia• Navios superiores a 110.000 DWT: só atracam em período diurno• Largadas: Sem limitações
TMS	<ul style="list-style-type: none">• Navios até 110.000 DWT: atracam 24 horas por dia• Navios superiores a 110.000 DWT: só atracam em período diurno• Largadas: Sem limitações
TGN	<ul style="list-style-type: none">• Navios com CFF até 250 m: atracam 24 horas por dia• Navios com CFF superior a 250 m: só atracam em período diurno• Largadas: Sem limitações

- 6- As situações não enquadradas nos números anteriores serão objeto de análise caso a caso.

- 7- A gestão das manobras no porto e a afetação dos recursos disponíveis são da responsabilidade do CCS, otimizando e acompanhando a boa concretização das mesmas e recorrendo às manobras em simultâneo sempre que exequíveis.

Artigo 30.º**Atribuição de cais ou posto de acostagem**

- 1- A atribuição e gestão de cais ou posto de acostagem é da competência da entidade responsável pela exploração do respetivo terminal.
- 2- O cais ou posto de acostagem é atribuído para cada manobra pedida em função do planeamento do terminal, designadamente os navios esperados e a operacionalidade dos equipamentos de carga, das características do navio e do cais/posto de acostagem e das mercadorias a movimentar, sem prejuízo das prioridades.

Artigo 31.º**Regras de prioridade para marcação de manobras de atracação**

- 1- A ordem de chegada é a posição do navio na lista de prioridades de manobras, definida pela data e hora de passagem pela linha de fronteira (PLF), controlada pelo CCS, através do VTS.
- 2- A marcação de manobra é efetuada pelo CCS, pelos meios estabelecidos, com uma antecedência não superior a quatro horas relativamente à hora do início da manobra.
- 3- Os navios que entrem no porto e que, tendo lugar no cais, não pretendam iniciar de imediato a sua operação comercial, irão para fundeadouro e perdem a posição a favor de outros que o pretendam fazer e cuja manobra já tenha sido marcada.
- 4- Sempre que um navio, após a sua entrada no porto, volte a ultrapassar a linha que define a área de jurisdição marítima, ou seja, saia do porto, perderá a sua posição na ordem de chegada, exceto nas situações previstas no número 5 do artigo 28º.
- 5- Têm prioridade de atracação em relação aos outros navios:
 - a) Os que, por motivos de segurança do próprio navio ou da sua tripulação, as autoridades marítima ou portuária entendam que devem ser imediatamente atracados;
 - b) Os que, por reconhecido interesse portuário, nomeadamente os navios estratégicos, a AP entenda que devem atracar com preferência sobre todos ou alguns dos outros;
 - c) Os navios condicionados, mesmo que, para isso, atrasem a manobra de navios estratégicos.
- 6- Têm ainda prioridade de atracação em relação aos outros navios no respetivo terminal:
 - a) Os navios integrados em serviços de linha regular, com janelas definidas;
 - b) Os navios previstos em a) perdem a prioridade quando, à hora prevista para início da operação, estejam a mais de duas horas da chegada ao PLF;
 - c) Os navios não integrados em serviços de linha regular que venham a ser operados numa janela perdida, não podem ultrapassar o tempo previsto para essa janela acrescido de 2 horas.

- 7- Entre navios do mesmo recebedor ou carregador, a prioridade pode ser alterada se assim for solicitado e a AP entender não haver inconveniente; entre navios de diferentes recebedores ou carregadores, a prioridade pode ser alterada, por acordo entre os interessados, se assim for solicitado e justificado, e entender a AP não haver inconveniente.
- 8- Sempre que as condições de tempo e mar sejam adversas, a AP pode alterar as prioridades, se estas não forem as mais adequadas ao previsível comportamento das embarcações ou navios no cais ou posto de acostagem.
- 9- As manobras são pedidas de acordo com o disposto no artigo 27º.
- 10- As manobras pedidas para um período de tempo em que o desfasamento seja igual ou inferior a quinze minutos consideram-se, para efeito da atribuição de prioridade, como pedidas para a mesma hora.
- 11- Se estiverem pedidas manobras para a mesma hora e que não se possam realizar em simultâneo, as de largada têm prioridade sobre as de atracação; como último critério, a prioridade é definida em função da antiguidade da confirmação do pedido da manobra.
- 12- Se a entrada em porto de um navio não coincidir com o último ETA confirmado, sendo aceitável um desfasamento igual ou inferior a quinze minutos, poderá a AP alterar a sequência das manobras.
- 13- Em caso algum, as prioridades de atracação poderão ser alteradas pelo terminal, salvo por avaria do equipamento a utilizar na operação ou por acordo entre os donos das cargas, devidamente participado ao CCS; em situação de avaria nos equipamentos no terminal, este deve criar, no mais curto intervalo de tempo possível, as condições necessárias para a reparação do equipamento de forma a minimizar o atraso provocado ao navio.
- 14- Após a ocorrência de uma situação de mau tempo, com encerramento dos postos de acostagem, as regras de prioridade para atribuição de cais ou postos de acostagem são canceladas, sendo as atracações definidas pelo serviço de Pilotagem, de acordo com as características dos navios, salvaguardando o interesse portuário e a operacionalidade do porto.

Artigo 32.º **Atracação**

- 1- Um navio é considerado atracado quando é estabelecido o último cabo de amarração, sendo a data e hora de atracação determinadas pelo navio.
- 2- A data e hora de atracação e a hora de desembarque do piloto são transmitidas por este ao CCS.

Artigo 33.º
Posicionamento ao cais

- 1- Os navios atracam de proa para fora, salvo situações excecionais e mediante autorização prévia da AP.
- 2- Compete à entidade responsável pela exploração do terminal o correto posicionamento do navio ao cais, de modo a garantir a utilização dos equipamentos de movimentação de cargas dentro dos limites operacionais dos mesmos, devendo dispor de meios de comunicação próprios, em banda marítima, com os canais de manobra.

Artigo 34.º
Embarcações ou navios arribados

- 1- São consideradas arribadas as embarcações ou navios que entrem no porto pelos seguintes motivos:
 - a) Avaria, incêndio a bordo ou água aberta;
 - b) Embarcar mantimentos, água, sobressalentes, lubrificantes e combustíveis;
 - c) Desembarcar doentes, feridos ou náufragos;
 - d) Desembarcar tripulantes ou passageiros falecidos a bordo;
 - e) Deslocação da carga que transportem;
 - f) Mau tempo.
- 2- As embarcações ou navios arribados poderão atracar nos cais indicados pela AP, de acordo com as prioridades a definir, devendo neles permanecer unicamente durante o período de tempo autorizado para satisfação do motivo que as obrigou a entrar no porto.
- 3- Têm prioridade na atracação as embarcações ou navios arribadas para desembarcar doentes ou feridos, náufragos e para correção da estiva da carga.
- 4- As embarcações ou navios arribados que mais tarde pretendam realizar operações comerciais, poderão fazê-lo depois de cumpridas as formalidades previstas na presente norma.
- 5- A arribada não dispensa a aplicação das tarifas previstas no RTAPS.

SECÇÃO 3
FORMALIDADES DE CHEGADA**Artigo 35.º**
Visita de chegada

- 1- A visita de chegada far-se-á obrigatoriamente aos navios nacionais e estrangeiros de navegação costeira internacional e de longo curso, aos rebocadores do alto e aos

navios estrangeiros de pesca do largo, bem como aos rebocadores e embarcações nacionais de pesca do largo provenientes de portos estrangeiros.

- 2- Na situação de navio atracado, a visita será efetuada imediatamente após a atracação, não sendo autorizada a entrada ou a saída de bordo, antes de ser comunicada a livre prática, de qualquer pessoa para além da Autoridade Aduaneira (AT), Autoridade de Fronteira (AF), AM, Autoridade de Saúde (AS), AP e do representante do armador.
- 3- Como exceção ao referido no número anterior e por imperativos de segurança, aplicável apenas aos navios de gás natural liquefeito, é autorizada a entrada logo após o estabelecimento da prancha e antes da livre prática, dos elementos do TGN (no máximo de três), considerados como necessários para ligarem o braço de carga de retorno.
- 4- Na situação de navio fundeado, a visita de chegada poderá ser protelada, atentas às condições meteorológicas ou outros fatores considerados impeditivos da sua imediata concretização, dentro de limites razoáveis a acordar, caso a caso, com as autoridades; se for dada livre prática ao largo, o terminal poderá, imediatamente após a atracação do navio, iniciar as operações.
- 5- A visita de chegada, para a concessão da livre prática, demorará o tempo estritamente necessário à verificação das condições legais exigidas, devendo esta ser dada logo que estas se verifiquem.
- 6- Em situações de força maior, devidamente justificadas e após decisão favorável das autoridades referidas em 2., será autorizado o início das operações comerciais das embarcações ou navios, sendo aplicado o previsto no Decreto-Lei n.º 218/2012, de 9 de outubro, com base nas informações recebidas antes da entrada no porto, desde que a AS seja de parecer que a entrada do navio não resultará na introdução ou propagação de uma doença quarentenária.
- 7- A constituição mínima da equipa para a visita de chegada será formada por um representante da AP, outro da AF e outro da AM, podendo o agente de navegação acompanhar a equipa da visita de chegada.

Artigo 36.º **Livre Prática**

A Livre Prática consiste na faculdade concedida a uma embarcação ou navio para proceder ao embarque ou desembarque de passageiros, tripulantes e/ou bagagens, bem como a realização da operação comercial.

Artigo 37.º **Declaração de lastro**

O navio especificará os tipos de lastro existentes a bordo e quais as intenções quanto à sua descarga.

Artigo 38.º
Lista de segurança

- 1- As operações de carga, descarga, bancas, lastro ou outras, que impliquem a movimentação de mercadorias perigosas a granel, só devem ser iniciadas após o preenchimento e assinatura, pelo navio e pelo terminal, da «Lista de Segurança navio/terra».
- 2- A AP poderá igualmente subscrever a referida lista ou solicitar a exibição da mesma.

Artigo 39.º
Infrações às normas da Lista de Segurança

- 1- São registadas, na "Lista de Segurança" referida no artigo anterior, todas as anomalias verificadas nas inspeções efetuadas durante a permanência daquele ao cais, devendo as mesmas ser imediatamente corrigidas.
- 2- O não cumprimento do disposto no número anterior poderá implicar o protelamento do início das operações ou a suspensão das mesmas.

Artigo 40.º
Despacho operacional

O despacho operacional do navio consiste no conjunto de procedimentos técnicos necessários, a acordar entre os representantes do navio, do recebedor/carregador e do terminal onde o navio se encontre atracado, para que se possa dar início à operação comercial.

Artigo 41.º
Despacho de aprestamento

O despacho para aprestar a embarcação ou navio consiste no conjunto de procedimentos técnicos necessários, a acordar entre os representantes da embarcação ou navio e dos prestadores dos serviços, para que se possam efetuar os diferentes fornecimentos ou prestações de serviços.

SECÇÃO 4
OPERAÇÕES DE TRASFEGA EM FUNDEADOURO**Artigo 42.º**
Autorização

- 1- As operações de trasfega em fundeadouro na área portuária deverão ser requeridas, pela agência de navegação ou representante do navio, através dos meios estabelecidos.
- 2- Em caso de deferimento, a AP definirá as condições para a sua realização, dando destas conhecimento à AM.

Artigo 43.º**Manobra de atracação**

- 1- O navio de maior tonelagem deve fundear e posicionar defensas apropriadas para que o de menor tonelagem lhe possa atracar.
- 2- Não são permitidas operações de lastro, deslastro, trasfega interna de carga ou bancas nos navios intervenientes durante as manobras de atracação ou largada.

Artigo 44.º**Prevenção da poluição marítima**

A AP ou a AM poderão impor, como medida de prevenção, a colocação de barreiras flutuantes de contenção de derrames após a conclusão da manobra de atracação e antes de se iniciar a ligação dos flexíveis para a trasfega, sendo cobradas aos navios as respetivas tarifas de utilização dos equipamentos previstas nos tarifários aplicáveis.

Artigo 45.º**Segurança**

- 1- Durante a trasfega devem ser observadas todas as normas de segurança, como se tratasse de uma operação ao cais, incluindo, no caso de mercadorias perigosas, o preenchimento da «Lista de segurança» que será subscrita por ambos os navios e podendo, ainda, ser subscrita pela AP.
- 2- Durante a trasfega deve ser estabelecida vigia adequada no convés de carga dos dois navios intervenientes, com especial atenção nas ligações e posicionamento dos flexíveis utilizados.

Artigo 46.º**Interrupção da operação**

- 1- A operação deve ser interrompida sempre que se verifique concentração de gases sobre os navios e se a intensidade do vento for inferior a 2 m/s.
- 2- Deve igualmente ser interrompida sempre que as condições de mar e vento se alterem de modo a fazer perigar a segurança dos dois navios, bem como à aproximação de trovoadas na área.
- 3- Deve ainda ser interrompida se não se verificar o cumprimento das normas previstas na «Lista de Segurança», por um ou pelos dois navios intervenientes.

SECÇÃO 5**LAVAGEM DE TANQUES****Artigo 47.º**
Autorização

- 1- Os navios que pretendam efetuar a lavagem de tanques, deverão apresentar o pedido, através dos meios estabelecidos, com uma antecedência mínima de 24 horas antes da sua chegada.
- 2- Só serão autorizadas operações de lavagem de tanques com água com o sistema fixo do navio ou no caso de sistemas amovíveis desde que estes permitam a operação com todas as escotilhas dos tanques fechadas.
- 3- A autorização será dada pela AP depois de consultado o terminal, que a poderá suspender se não forem ou estiverem a ser cumpridas todas as normas e procedimentos aplicáveis.

Artigo 48.º
Condições

- 1- Os navios que pretendam efetuar a lavagem de tanques com crude durante a descarga, deverão cumprir os procedimentos previstos no respetivo manual de operação, só podendo efetuar a lavagem com crudes com as características e nas condições previstas no mesmo; por norma, não será autorizada a lavagem com crudes que apresentem um '*pour point*' superior à temperatura do ar menos 10°C.
- 2- Os tanques estarão inertizados, percentagem de oxigénio inferior a 6%, e o sistema de gás inerte em funcionamento, de modo a garantir aquela percentagem de oxigénio nos tanques a lavar; nos restantes tanques, a percentagem de oxigénio será inferior a 8%.
- 3- A lavagem de tanques com água poderá ser autorizada nas mesmas condições, devendo o navio informar qual o destino das águas de lavagem e dos resíduos recuperados; estas operações deverão ser preferencialmente efetuadas em fundeadoiro de modo a não ocupar os postos de acostagem.

SECÇÃO 6**ABASTECIMENTOS A NAVIOS****Artigo 49.º**
Âmbito de aplicação

Todas as operações de movimentação de bancas, mantimentos, sobressalentes, lubrificantes, materiais de bordo ou outros, destinados ao consumo do próprio navio, quer atracados nos diversos terminais quer fundeados nas águas do porto, deverão obedecer ao disposto nas normas da AP e dos terminais.

Artigo 50.º
Autorização

Os navios que pretendam efetuar abastecimento de bancas, água, mantimentos ou outros, deverão apresentar o pedido através dos meios estabelecidos.

SECÇÃO 7
REPARAÇÕES**Artigo 51.º**
Normas gerais

- 1- Os navios que pretendam fazer reparações devem solicitar autorização à AM e à AP, com a devida antecedência, devendo ser-lhe anexada lista discriminativa dos trabalhos a efetuar e demais elementos de acordo com os números seguintes.
- 2- É obrigatória a apresentação de certificado de desgaseificação se o trabalho for realizado em local suscetível de ter acumulação de gases tóxicos ou inflamáveis, tanques, espaços confinados, encanamentos etc. e certificado de permissão de trabalhos a fogo, se for o caso.
- 3- A empresa reparadora deverá ter nomeado um técnico responsável em matéria de segurança higiene e saúde no trabalho sendo responsável pelo cumprimento das normas exigíveis de segurança no trabalho e em especial na utilização de equipamento de proteção individual dos trabalhadores.
- 4- A empresa reparadora é obrigada a possuir, no local, o material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção, para atuar em caso de deflagração de incêndio.

Artigo 52.º
Navios atracados

- 1- É proibida a realização de reparações que:
 - a) Impliquem a imobilização da máquina principal e auxiliares de manobra com navio acostado, quando esteja a realizar operações de carga, descarga ou trasfega de mercadorias perigosas a granel;
 - b) Tornem inoperativo, parcial ou totalmente, o sistema de gás inerte quando esteja a realizar operações de carga, descarga ou trasfega de mercadorias perigosas a granel.
- 2- Excecionalmente, poderão ser autorizadas as reparações descritas no número anterior, após análise caso a caso, pelos serviços competentes da AP, estabelecendo as medidas de segurança que considerarem adequadas.
- 3- É proibida a realização da pintura parcial ou total do casco no bordo atracado.

- 4- As reparações nos equipamentos de comunicação via rádio (TSF) e radares só são permitidas após obtenção de autorização dos serviços da AP, não sendo autorizada a ligação ou ensaio das antenas dos equipamentos no TGL, no TPQ ou no TGN.
- 5- As reparações na casa das máquinas só são permitidas após obtenção de autorização dos serviços da AP, devendo as aberturas para o exterior permanecer fechadas durante toda a estadia do navio ao cais.
- 6- São proibidas as reparações em navios de gás, podendo as pequenas reparações que não afetem o sistema de carga, segurança e manobra do navio ser autorizadas.

Artigo 53.º

Navios fundeados

- 1- As operações de lavagem e desgaseificação de tanques são permitidas aos navios fundeados, mediante autorização concedida pela AP, devendo estas operações ser imediatamente suspensas face à aproximação de temporal.
- 2- Deve ser apresentado pelo navio documento comprovativo do bom funcionamento do sistema de gás inerte, mencionando que a percentagem de oxigénio nos tanques é igual ou inferior a 8% e que não foram detetados gases explosivos em percentagem significativa na sua casa das bombas, encontrando-se esta com ventilação forçada constante.
- 3- Deve ser apresentado pelo navio documento comprovativo da lavagem dos tanques mencionando:
 - a) A quantidade de resíduos armazenados nos respetivos tanques;
 - b) O registo das medições com indicação da percentagem de gases explosivos e de oxigénio, em todos os tanques;
 - c) O registo da medição de gases explosivos nos tanques, na casa das bombas e na área onde se realizará o trabalho, devendo esta, bem como a casa das bombas, encontrar-se com ventilação forçada constante.
- 4- Nos trabalhos que impliquem a entrada de pessoas nos tanques de carga deve ser adotado o mesmo procedimento referido no número anterior, devendo ainda o navio assegurar a permanência a bordo de todo o pessoal que seja indispensável para intervenção em caso de emergência, incluindo o responsável pelo serviço de saúde do navio que estará de prevenção durante toda a realização dos trabalhos.
- 5- As reparações em navios de gás só são permitidas com o navio fundeado e após obtida autorização da AP, que deve ser requerida anexando lista discriminativa dos trabalhos a efetuar com indicação da sua localização.

Artigo 54.º**Navio com máquina principal inoperativa**

- 1- Os trabalhos cuja realização necessite de imobilizar a máquina principal só serão permitidos com o navio fundeado e desde que obtida autorização da AP e da AM, que definirão os condicionalismos a observar.
- 2- Excecionalmente, poderão estes trabalhos ser efetuados ao cais, como previsto no número 2 do artigo 52.º.

Artigo 55.º**Serviços de mergulho**

- 1- Os serviços de mergulho, para inspeção ou trabalhos nas obras vivas dos navios e embarcações, são permitidos após autorização da AP e da AM, devendo ser requeridos pelos meios estabelecidos, anexando informação sobre a habilitação profissional dos mergulhadores e sobre a natureza da inspeção ou dos trabalhos a realizar.
- 2- No TGL, TPQ e TGN apenas serão autorizadas inspeções, sendo as operações de carga e descarga interrompidas durante as mesmas.
- 3- Os serviços de mergulho, a nível de trabalhos ou inspeção, requerem o apoio de uma embarcação, como meio auxiliar de segurança aos mergulhadores.

Artigo 56.º**Responsabilidades**

O navio é responsável por quaisquer danos provocados por acidentes ocorridos durante a realização de trabalhos.

SECÇÃO 8**NORMAS DE SEGURANÇA E AMBIENTE****Artigo 57.º****Normas para a movimentação de produtos secos a granel**

- 1- O transporte em navios graneleiros de alguns produtos secos, não embalados, de diversa origem e natureza, pode provocar condições à chegada ao porto de destino, de qualidade da carga ou natureza da atmosfera, tendentes a causar sérios riscos na sua movimentação ou fazer perigar as condições de trabalho do pessoal envolvido em operações portuárias ou de fiscalização.
- 2- Face à perigosidade que pode representar a entrada em espaços sujeitos à concentração de gases ou vapores tóxicos, nocivos ou explosivos, incluindo porões ou tanques de carga, espaços vazios entre tanques ou outro qualquer espaço circundante, o armador do navio ou seu representante, deve providenciar a ida a bordo de uma entidade devidamente qualificada, habilitada e treinada na utilização de equipamento de medição e com capacidade de interpretação dos seus resultados, a qual deverá

certificar que quaisquer espaços utilizados para o transporte ou armazenagem de produtos secos a granel, agroalimentares, carvões ou outros, se encontram livres de vapores perigosos e sem deficiência de oxigénio.

- 3- Os resultados assim obtidos, devem ser registados, devendo ser enviada cópia do certificado emitido, à AP, logo após a sua emissão.
- 4- Sempre que seja necessário, por razões operacionais, penetrar num espaço que não pode ser ventilado ou certificado como livre de vapores perigosos, em tempo razoável, a entrada naquele espaço apenas poderá ser feita por pessoal equipado com aparelho autónomo de respiração e outro qualquer equipamento de proteção julgado necessário, sendo a operação supervisionada por oficial responsável, munido do mesmo tipo de equipamento.
- 5- O aparelho respiratório e outro que venha a ser usado deve ser de tipo aprovado e intrinsecamente seguro, de modo a não poder induzir qualquer tipo de fonte de ignição no espaço.
- 6- Se, durante as operações se verificar ou detetar qualquer alteração na atmosfera dos porões, ou outros espaços, deverá ser requerido novo exame, dependendo do seu resultado a continuação ou paragem das operações que se estejam a efetuar.
- 7- Quer o comandante do navio quer a empresa responsável pela operação, devem certificar-se que são respeitadas todas as recomendações no que concerne as substâncias movimentadas quanto às suas características e propriedades, não permitindo a sua contaminação ou interação com outras substâncias ou produtos com os quais são incompatíveis.
- 8- Nos locais onde se manuseiam substâncias perigosas que possam originar poeiras nocivas para o pessoal devam ser tomadas precauções tendentes a evitar a dispersão de tais poeiras de modo prejudicial ou em quantidades perigosas; o pessoal exposto a estas poeiras deve usar proteção adequada.
- 9- Havendo risco de explosão das poeiras originadas pela movimentação de substâncias sólidas perigosas a granel deverão ser tomadas medidas no sentido de:
 - a) Garantir que estão tomadas todas as precauções para evitar explosões, como por exemplo limitar as concentrações de poeiras na atmosfera de qualquer espaço fechado e eliminar as fontes de ignição;
 - b) Garantir que estão tomadas todas as precauções para evitar a propagação e efeitos de uma possível explosão.

CAPÍTULO V**SAÍDA****Artigo 58.º**
Aviso de saída

As embarcações ou navios deverão dar conhecimento, pelos meios estabelecidos, das previsões da sua saída (ETD).

Artigo 59.º
Pedido de manobra

- 1- O pedido de manobra de largada deve ser efetuado, pelos meios estabelecidos e com, pelo menos, noventa minutos de antecedência, constituindo requisição dos meios para a concretização da mesma.
- 2- A manobra considera-se como tacitamente aceite se nenhuma das entidades intervenientes no processo se manifestar em sentido contrário.
- 3- A antecedência referida no número 1 poderá ser reduzida se estiverem disponíveis os meios requisitados para a realização da manobra.

Artigo 60.º
Final de operações

- 1- Terminadas as operações, a embarcação ou navio deve promover a sua rápida largada, cumprindo os seguintes prazos:
 - a) Nos casos das embarcações ou navios de granéis líquidos ou liquefeitos, após o fecho da(s) válvula(s) de seccionamento, têm um máximo de duas horas para se proceder a inspeção final, finda a qual terão de largar no prazo máximo de duas horas;
 - b) As restantes embarcações ou navios têm um prazo de duas horas, contado a partir do momento em que terminaram as operações de carga e/ou descarga.
- 2- O período referido na alínea b) do número anterior poderá ser excedido se não resultarem prejuízos para terceiros e se estiverem garantidas as necessárias condições de segurança, devendo o representante do navio efetuar, em tempo, pedido de permanência ao cais, que será objeto de autorização, caso a caso, pela AP, sem prejuízo da aplicação do RTAPS.

Artigo 61.º
Regras de prioridade de marcação de manobras de largada

- 1- A marcação de manobra é efetuada pelo CCS, pelos meios estabelecidos.
- 2- Têm prioridade de largada em relação aos outros navios:

-
- a) Os que, por motivos de segurança do próprio navio ou da sua tripulação, as autoridades marítima e portuária entendam que devem ser imediatamente largados;
 - b) Os que, por reconhecido interesse portuário, nomeadamente os navios estratégicos, a AP entenda que devem largar com preferência sobre todos ou alguns dos outros.
- 3- Sempre que as condições de tempo e mar sejam adversas, a AP pode alterar as prioridades, se estas não forem as mais adequadas ao previsível comportamento das embarcações ou navios no posto de acostagem.
- 4- As manobras são pedidas de acordo com o disposto no artigo 27.º.
- 5- As manobras pedidas para um período de tempo em que o desfasamento seja igual ou inferior a quinze minutos consideram-se, para efeito da atribuição de prioridade, como pedidas para a mesma hora.
- 6- Se estiverem pedidas e aceites manobras para a mesma hora e que não se possam realizar em simultâneo, as de largada têm prioridade sobre as de atracação; como último critério, a prioridade é definida em função da antiguidade da confirmação do pedido da manobra.
- 7- Um navio é considerado desatracado a partir do momento em que largou o último cabo.

Artigo 62.º

Desembaraços das autoridades

Uma embarcação ou navio, para sair do porto, deverá possuir os desembaraços das autoridades marítima, portuária, de fronteira, aduaneira e sanitária, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 218/2012, de 9 de outubro.

Artigo 63.º

Saída do porto

- 1- Os navios saem do porto na data e hora em que passam a linha que define a área de jurisdição marítima do porto, situação designada por passagem da linha de fronteira (PLF).
- 2- A data e a hora da PLF são controladas pelo CCS, através do VTS, e registadas na JUP.

Artigo 64.º

Tempo de permanência em porto

- 1- O tempo de permanência em porto dos navios é definido como o período de tempo compreendido entre a entrada e a saída desse navio no porto.
- 2- Constituem exceção à contagem do tempo de permanência em porto, como referido no ponto anterior, as seguintes situações:

- a) Quando um navio passa a linha de fronteira não fazendo qualquer pedido de manobra e sai do porto para aguardar a possibilidade de fazer a operação comercial, é descontado ao tempo de permanência em porto o período em que o navio esteve a pairar;
- b) Quando um navio opta por sair do porto por condições de tempo e mar adversas declaradas pela AP, ou declaradas pelo navio e aceites pela AP, o tempo em que o navio estiver a pairar não conta para o tempo de permanência em porto.

CAPÍTULO VI

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

SECÇÃO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 65.º

Identificação dos serviços prestados

- 1- Na área portuária, os serviços serão prestados pela APS ou por entidade autorizada, licenciada ou concessionária.
- 2- Os serviços portuários serão os prestados aos navios e às mercadorias.
- 3- Os serviços portuários disponíveis são, entre outros, os seguintes:
 - a) Serviço de controlo de tráfego marítimo;
 - b) Serviço de ajudas à navegação;
 - c) Serviço de pilotagem;
 - d) Serviços de reboque e de amarração;
 - e) Serviços de movimentação de cargas com ou sem estiva;
 - f) Serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias;
 - g) Serviço de receção de resíduos;
 - h) Serviço de fornecimento de bancas;
 - i) Serviço de fornecimento de utilidades;
 - j) Serviço de transportes marítimos;
 - k) Serviço de fornecimento de mantimentos, sobressalentes e outros consumíveis de bordo;
 - l) Serviço de segurança, incluindo intervenção e combate a incidentes/acidentes, nomeadamente incêndio, explosão e derrames;
 - m) Serviços de informação portuária.

Artigo 66.º**Serviço de manobra a navios**

- 1- Os serviços de manobra aos navios são classificados como se segue:
- a) Serviço de entrar e atracar: é o conjunto de movimentos e manobras efetuados pelo navio desde o momento em que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada, até que tenha concluído a manobra de atracação no cais ou posto de acostagem que lhe foi destinado;
 - b) Serviço de largar e sair: é o conjunto de movimentos e manobras efetuados pelo navio desde que inicia a manobra de largada até que se encontre no limite exterior do porto;
 - c) Serviço de entrar e fundear: é o conjunto de movimentos e manobras efetuados pelo navio desde o momento em que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada até que tenha concluído a manobra de fundear no local que lhe foi destinado;
 - d) Serviço de suspender e sair: é o conjunto de movimentos e manobras efetuados pelo navio desde que inicia a manobra de suspender o ferro até que se encontre no limite exterior do porto;
 - e) Serviço de mudança: é o conjunto de movimentos e manobras efetuados pelo navio, dentro do porto, para alteração do local de estacionamento;
 - f) Serviço de experiências: é o conjunto de movimentos e manobras efetuados pelo navio, dentro ou fora do porto, para experiências de máquinas ou outros aparelhos e equipamentos, provas de velocidade, regulação e compensação de agulhas;
 - g) Serviço de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação: é a manobra efetuada pelo navio para mudar de local de estacionamento na mesma estrutura, sem deixar de ter contacto com ela;
 - h) Serviço de sair para pairar: é o conjunto de movimentos que o navio executa para sair do porto, por razões de mau tempo ou porque não pretende ficar dentro das águas portuárias, enquanto aguarda que existam condições para realizar a operação pela qual demandou o porto;
 - i) Serviço de entrar de pairar: é o conjunto de movimentos ou manobras que o navio executa quando decide deixar a condição de pairar e vem atracar ou fundear.
- 2- O pedido de marcação dos serviços de manobras deve ser efetuado em conformidade com o definido no artigo 27.º.
- 3- A marcação de manobra é efetuada pelo CCS, pelos meios estabelecidos.

Artigo 67.º**Serviços para resposta a situações de emergência**

A AP poderá determinar a execução de serviços sempre que o considere necessário para salvaguarda de vidas, preservação do ambiente ou proteção de bens, sem prejuízo da cobrança das taxas respetivas, previstas nos tarifários portuários em vigor.

Artigo 68.º**Não execução de serviços**

A AP reserva o direito de não marcar ou efetuar serviços requisitados devido a insuficiência de meios ou por aqueles terem sido considerados injustificados, devendo informar do facto a entidade requisitante tão cedo quanto possível.

SECÇÃO 2**SERVIÇO DE PILOTAGEM****Artigo 69.º****Disposições gerais**

- 1- O serviço de pilotagem é regulado pelo «Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem», aprovado pelo Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, dentro da área de pilotagem obrigatória, sendo que a prestação dos serviços decorre das manobras marcadas e confirmadas pelo CCS.
- 2- A AP poderá dispensar o serviço de pilotagem em algumas manobras, atentas as características destas.

Artigo 70.º**Isenção do serviço de pilotagem**

- 1- O processo de candidatura para a emissão do certificado de isenção do serviço de pilotagem no Porto de Sines decorre nos termos do Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março.
- 2- O pedido deverá ser endereçado à APS, em papel ou por via eletrónica, através de requerimento do comandante interessado e instruído com os seguintes documentos:
 - a) Identificação do requerente (bilhete de identidade ou cartão do cidadão ou passaporte);
 - b) Foto tipo passe em formato digital;
 - c) Cópia da cédula marítima do requerente;
 - d) Cópia do certificado de competência (STCW);
 - e) Listagem das escalas efetuadas no Porto de Sines, na qualidade de comandante, nos últimos 12 meses, a sancionar pela APS;

- f) Documento comprovativo de conhecimentos da língua portuguesa necessários à condução de embarcações em navegação e manobra ou solicitação de marcação de exame para esse fim.

- 3- Caso o requerimento seja deferido, a emissão do certificado de isenção do serviço de pilotagem carece de pagamento prévio da respetiva taxa de emissão.

Artigo 71.º**Meios extra para as manobras**

- 1- O serviço de pilotagem, para evitar atrasos no início das manobras dos navios, depois de analisar as condições de tempo ou outros condicionalismos, requisita, pelos meios estabelecidos e antes da marcação da manobra, os meios extra para efetuar a mesma, justificando a sua necessidade.
- 2- Se o agente de navegação não se opuser expressamente, pelos meios estabelecidos e até uma hora antes da hora marcada para início da manobra, aos meios extra referidos no número anterior, esta efetivar-se-á de acordo com os meios extra requisitados.
- 3- Caso o agente de navegação se oponha à utilização dos meios extra requisitados pelo serviço de pilotagem, a manobra poderá ser cancelada, sendo os respetivos custos da responsabilidade do navio.
- 4- Caso as condições de tempo ou outros condicionalismos se alterem até ao início da manobra, o piloto requisitará os meios adicionais que a situação justificar, não podendo haver oposição dos representantes do navio.
- 5- Pela utilização dos meios adicionais, serão devidas taxas portuárias nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 72.º**Tempos máximos de duração dos serviços**

- 1- Para cada serviço de pilotagem são estabelecidos os tempos máximos de duração, em condições normais de tempo e mar, constantes da tabela TB059, anexa à presente norma.
- 2- Caso os tempos máximos de duração previstos na tabela referida no número anterior sejam excedidos, será cobrada uma taxa adicional por hora indivisível, relativa ao tempo em excesso, de acordo com o RTAPS.

Artigo 73.º**Contagem dos tempos de manobra para efeitos de faturação**

No serviço de pilotagem, são cobradas as taxas previstas no RTAPS, contando-se o tempo de acordo com o seguinte quadro:

Manobra	Início	Fim
---------	--------	-----

a) Entrar e atracar	Embarque do piloto	Atracado
b) Largar e sair	Início efetivo	Desembarque do piloto
c) Suspender e atracar	Embarque do piloto	Atracado
d) Largar e fundear	Início efetivo	Desembarque do piloto
e) Mudanças em cais corrido	Início efetivo	Atracado
f) Outras mudanças	Início efetivo	Atracado
g) Correr ao longo do cais	Início efetivo	Fim efetivo
h) Experiências	Início efetivo	Desembarque do piloto

Artigo 74.º**Atraso no início das manobras**

- 1- Os atrasos superiores a 30 minutos, da responsabilidade do serviço de pilotagem, implicam uma redução na taxa de pilotagem, conforme previsto no RTAPS.
- 2- Os atrasos a considerar, da responsabilidade do serviço de pilotagem, para efeitos de cobrança de serviços à ordem por outros prestadores de serviços, são:
 - a) 60 minutos, para as manobras das alíneas a) e c) do artigo anterior;
 - b) 30 minutos, para as restantes manobras do artigo anterior.
- 3- Sempre que os meios afetos ao serviço de pilotagem permaneçam à ordem do navio, serão devidas as taxas previstas no RTAPS.
- 4- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

SECÇÃO 3**SERVIÇO DE REBOQUE****Artigo 75.º****Disposições gerais**

- 1- O serviço de reboque é efetuado por unidades com as características adequadas, tripuladas por pessoal qualificado e devidamente equipadas para o efeito, podendo ser utilizado o cabo de reboque fornecido pelo rebocador.
- 2- No porto, o serviço de reboque é prestado como segue:
 - a) Pela concessionária do contrato de exploração do serviço de reboque no porto de Sines, em regime de exclusividade aos navios que carreguem, descarreguem ou transportem mercadorias perigosas a granel;
 - b) Por empresas autorizadas ou licenciadas pela AP, para os restantes navios e embarcações;

- c) Cada serviço de reboque é requisitado a uma única entidade prestadora;
 - d) As empresas prestadoras obrigam-se a disponibilizar meios às suas congéneres sempre que estes se mostrem necessários por motivos imprevistos para garantir a execução do serviço, salvo justificação aceite pelo CCS;
 - e) Nas circunstâncias referidas na alínea d) os meios serão requisitados e pagos pela AP, que debitará posteriormente o respetivo montante à prestadora do serviço.
- 3- Os serviços de reboque para as manobras a realizar serão efetuados por pacote, podendo ser complementados por unidades a tempo, nos termos do disposto nos regulamentos de tarifas dos prestadores do serviço.
- 4- A direção e responsabilidade do reboque seguem as seguintes regras:
- a) A prestação do serviço de reboque rege-se pela legislação aplicável em vigor, com as definições constantes nas alíneas seguintes;
 - b) Designa-se "trem de reboque" o conjunto formado pelo rebocado e rebocador ou rebocadores, durante a execução da manobra;
 - c) Para efeitos da alínea anterior, o rebocador pertence igualmente ao trem de reboque desde que se encontre sob a direção do rebocado, com cabo de reboque passado ou não e durante a manobra de aproximação para passar ou recolher o cabo de reboque respetivo;
 - d) A direção do trem de reboque pertence ao rebocado e é exercida pelo seu comandante, mestre ou arrais ou poderá pertencer ao rebocador, desde que previamente acordado;
 - e) O rebocado responde pelos danos ocorridos durante a execução da manobra, causados ao trem de reboque ou a terceiros, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.

Artigo 76.º

Meios de reboque para as manobras do navio

- 1- As unidades do trem de reboque a utilizar nas manobras de atracação ou mudança de navios estão referidas na tabela TB054 anexa a esta norma.
- 2- Os navios e embarcações apenas estão dispensados de utilização de reboque nas manobras quando abrangidos pelo regime de tráfego local e os devidamente autorizados pela AP.
- 3- Excecionam-se do disposto no número anterior os navios abrangidos pelo regime de tráfego local que manobrem na área entre o TMS e o TGN, com navio atracado no TGN, ou em condições adversas de tempo.

Artigo 77.º**Contagem dos tempos de manobra para efeitos de faturação**

No serviço de reboque, são cobradas as taxas previstas nos regulamentos de tarifas dos prestadores de serviço, contando-se o tempo de acordo com o seguinte quadro:

Manobra	Início	Fim
Atracação ou mudança	Chegada ao local do serviço do último rebocador ou hora da marcação, se posterior	Hora de dispensa do último rebocador
Largada		

Artigo 78.º**Atraso no início das manobras**

- 1- Os atrasos superiores a 30 minutos, da responsabilidade dos prestadores do serviço de reboque, implicam uma redução na taxa aplicável, conforme previsto nos respetivos regulamentos de exploração, com um mínimo de 25%.
- 2- Os atrasos a considerar, da responsabilidade do serviço de reboque, para efeitos de cobrança de serviços à ordem por outros prestadores de serviço, são:
 - a) 30 minutos, para as manobras de largar;
 - b) 60 minutos, para as restantes manobras.
- 3- Sempre que os meios afetos ao serviço de reboque permaneçam à ordem do navio, serão devidas as taxas previstas nos respetivos regulamentos de tarifas.
- 4- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

SECÇÃO 4**SERVIÇO DE AMARRAÇÃO****Artigo 79.º****Meios de amarração**

- 1- O serviço de amarração é efetuado por pessoal qualificado e por unidades com as características adequadas e devidamente tripuladas e equipadas para o efeito.
- 2- No porto, o serviço de amarração é prestado como segue:
 - a) Pela concessionária do contrato de exploração do serviço de amarração no porto de Sines, em regime de exclusividade aos navios que carreguem, descarreguem ou transportem mercadorias perigosas a granel;
 - b) Por empresas autorizadas ou licenciadas pela AP para os restantes navios e embarcações;
 - c) Cada serviço de amarração é requisitado a uma única entidade prestadora;

- d) As empresas prestadoras obrigam-se a disponibilizar meios às suas congéneres sempre que estes se mostrem necessários por motivos imprevistos para garantir a execução do serviço, salvo justificação aceite pelo CCS;
 - e) Nas circunstâncias referidas na alínea d) os meios serão requisitados e pagos pela AP, que debitará posteriormente o respetivo montante à prestadora do serviço.
- 3- Os serviços de amarração para as manobras a realizar serão efetuados por pacote, podendo ser complementados por meios a tempo, nos termos do disposto nos regulamentos de tarifas dos prestadores do serviço.
 - 4- Os meios necessários para a amarração e desamarração de navios, segundo o cais ou posto de acostagem dos diversos terminais, são de acordo com a tabela TB055 anexa a esta norma.
 - 5- Os navios e embarcações apenas estão dispensados de utilização de meios de amarração nas manobras quando devidamente autorizados pela AP.

Artigo 80.º

Reforço e reposição da amarração

- 1- Os comandantes dos navios não podem recusar-se a reforçar ou substituir as amarrações e a tomar as precauções e medidas que lhes forem determinadas pela AP ou pelo terminal onde o navio se encontra atracado.
- 2- O terminal deverá ter em atenção a amarração do navio, alertando o mesmo para a necessidade de a manter adequadamente, obrigando-se a avisar o CCS se as condições da amarração puderem colocar em risco a infraestrutura ou equipamento do terminal, nomeadamente a rotura de cabos.
- 3- Sempre que houver necessidade de requisitar o serviço de amarração para efetuar o reforço de amarração, aos navios atracados nos vários terminais, o pedido será sempre confirmado ao CCS, pelo agente, através dos meios estabelecidos, competindo ao CCS a ativação dos serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo.
- 4- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 81.º

Acesso a terra

- 1- Durante a estadia ao cais, os navios atracados são obrigados a manter acesso seguro a terra.
- 2- Independentemente da obrigação referida no número anterior, o porto poderá facilitar este acesso, sem custos, sempre que os terminais disponham dos equipamentos adequados para o efeito.

- 3- Excetuando as situações associadas às manobras de atracação e de largada, sempre que houver necessidade de requisitar o serviço de amarração para o reposicionamento ou retirada da prancha aos navios atracados nos vários terminais, o pedido será sempre confirmado ao CCS, pelo agente, através dos meios estabelecidos, competindo ao CCS promover a ativação dos serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo.
- 4- Caso o acesso a terra não seja possível ser assegurado pelo navio ou pelos sistemas de terra, deverá ser analisado um acesso alternativo por lancha à ordem, sendo que a obrigatoriedade da presença de lancha à ordem é determinada pela AP, não podendo o navio recusar-se a manter essa presença.
- 5- Na situação referida no número anterior e no mais curto espaço de tempo, o agente do navio promove a ativação dos meios necessários, através dos meios estabelecidos.
- 6- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º, acrescendo que todos os danos ocorridos no equipamento de terra para acessos, combinados ou não, serão sempre imputados aos agentes de navegação, na qualidade de representantes legais dos respetivos armadores ou afretadores.

Artigo 82.º**Contagem dos tempos para efeitos de faturação**

No serviço de amarração, são cobradas as taxas previstas nos regulamentos de tarifas dos prestadores de serviço, contando-se o tempo de acordo com o seguinte quadro:

Manobra	Início	Fim
Atracação	Passagem do 1º cabo	Colocação da prancha
Largada	Retirada da prancha	Largada do último cabo

Artigo 83.º**Atraso no início da prestação de serviço**

- 1- Os atrasos superiores a 30 minutos, da responsabilidade dos prestadores do serviço de amarração, implicam uma redução na taxa aplicável, conforme previsto nos respetivos regulamentos de exploração, com um mínimo de 25%.
- 2- Os atrasos a considerar, da responsabilidade do serviço de amarração, para efeitos de cobrança de serviços à ordem por outros prestadores de serviço, são:
 - a) 60 minutos, para amarrar;
 - b) 30 minutos, para outras operações.
- 3- Sempre que os meios afetos aos serviços de amarração permaneçam à ordem do navio, serão devidas as taxas previstas nos respetivos regulamentos de tarifas.
- 4- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

SECÇÃO 5**REGRAS DE OPERAÇÃO****Artigo 84.º****Cancelamento e alterações de manobras**

- 1- As condições de cancelamento e de alteração das requisições dos serviços de pilotagem, de reboque e de amarração são as constantes no RTAPS e nos regulamentos de exploração ou de tarifas dos respetivos prestadores dos serviços.
- 2- As requisições de serviços de pilotagem, de reboque e de amarração podem ser canceladas ou alteradas, através dos meios estabelecidos, desde que com um aviso dado com antecedência mínima de noventa minutos em relação à hora marcada.
- 3- Caso ocorra cancelamento ou alteração nos serviços fora da condição expressa no número anterior, será cobrada uma taxa, correspondente a uma percentagem sobre o serviço cancelado ou alterado, nos termos previstos no RTAPS e nos regulamentos de exploração ou de tarifas dos respetivos prestadores dos serviços, aplicada conforme disposto no artigo 14.º.
- 4- Decorridos sessenta minutos após a hora marcada e caso o serviço não se tenha iniciado, estando os meios à disposição, haverá lugar ao cancelamento automático do mesmo.
- 5- Os cancelamentos e alterações dos serviços serão sempre confirmados pelo CCS.
- 6- O terminal pode solicitar o cancelamento ou alteração das requisições de serviços de pilotagem, de reboque e de amarração sempre que, por qualquer razão, não esteja em condições de operar o navio, devendo informar o CCS da sua pretensão, justificada fundamentadamente, através dos meios estabelecidos.
- 7- No exercício das suas atribuições, o serviço de Pilotagem poderá solicitar o cancelamento ou alteração das requisições de manobras motivado por condições de tempo (estado do mar e vento) ou de má visibilidade, informando o CCS da sua decisão, cabendo a este desativar os serviços requisitados ou implementar as alterações, pelos meios estabelecidos, justificando o mesmo como cancelado/alterado pelo Piloto por condições de tempo.
- 8- O Piloto poderá solicitar o cancelamento ou alteração das requisições de manobras motivado por falta de condições de manobrabilidade do navio ou por falta de meios humanos (tripulação) que garantam a segurança na manobra, informando o CCS da sua decisão, cabendo a este desativar os serviços requisitados ou implementar os alterados, pelos meios estabelecidos, justificando o mesmo como cancelado/alterado pelo Piloto por motivos imputáveis ao navio.
- 9- Nas situações de cancelamento automático, se verificadas por falta de meios, o CCS desativa os serviços requisitados pelos meios estabelecidos, justificando o mesmo como cancelamento automático por falta de meios.

- 10- Outras situações de cancelamento automático não previstas no número anterior serão analisadas casuisticamente, incluindo no que respeita a faturação.
- 11- Quando o cancelamento foi solicitado pelo serviço de Pilotagem, devido a condições de tempo ou de má visibilidade, a APS não cobrará taxas de pilotagem, mas serão devidas as taxas de reboque e de amarração sobre os serviços cancelados ou alterados, nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 85.º

Largadas por situações de urgência

- 1- A AP poderá declarar situação de urgência devendo, neste caso, o CCS ativar os serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo, informando o agente de navegação da marcação de manobra do navio.
- 2- Qualquer terminal poderá declarar situação de urgência, devendo o responsável do terminal suspender as operações e mandar desligar os braços/aparelhos de carga, quando aplicável, informando do facto o CCS; este convoca os serviços de Segurança e de Pilotagem da AP que, em conjunto com o terminal e o navio, analisam a situação, competindo a esses serviços informar o CCS da decisão tomada.
- 3- Em consequência da decisão referida no número anterior, caso o navio tenha de largar, o CCS ativa os serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo, informando o agente de navegação da marcação de manobra do navio.
- 4- O navio poderá declarar situação de urgência, devendo, neste caso e tão cedo quanto possível, promover informação ao CCS da decisão tomada e efetuar, pelos meios estabelecidos, o pedido de manobra justificando o mesmo como situação de urgência declarada pelo navio; o CCS ativar os serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo.
- 5- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 86.º

Largadas de emergência

- 1- A AP poderá determinar a interrupção das operações e a largada do navio se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a segurança do navio, do terminal ou do porto.
- 2- Qualquer terminal poderá determinar a interrupção das operações e solicitar a largada do navio se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a segurança do navio ou do terminal.
- 3- Qualquer navio poderá determinar a interrupção das operações e solicitar a sua largada se ocorrerem situações de emergência que ponham em perigo a sua segurança ou do terminal.

- 4- Quando se verificar uma das situações referida nos números anteriores, a mesma será tratada conforme o definido nos planos de emergência em vigor, sendo declarada ou confirmada pelo serviço de Segurança da AP.
- 5- Caso o navio tenha de largar, o CCS ativa os serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo, informando o agente de navegação da manobra do navio.
- 6- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 87.º**Atracações decorrentes de largadas por situações de urgência ou emergência**

- 1- Sempre que se verifiquem condições para atracações decorrentes de largadas por situações de urgência, o CCS, por indicação do serviço de Pilotagem, ativará os serviços necessários para o efeito, informando o agente de navegação da marcação da manobra do navio.
- 2- Após largadas por situação de emergência, as atracações serão decididas pela AP, caso a caso, informando o agente de navegação da marcação da manobra do navio.
- 3- O agente de navegação, no cumprimento dos procedimentos portuários e tão cedo quanto possível, efetua, pelos meios estabelecidos, o pedido de manobra justificando o mesmo como decorrente de situação de urgência/emergência.
- 4- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 88.º**Atracações e largadas decorrentes de paragens programadas**

- 1- Sempre que se verifiquem atracações ou largadas por paragens programadas, o agente de navegação, no cumprimento dos procedimentos portuários, efetua, pelos meios estabelecidos, o pedido de manobra, justificando o mesmo como paragem programada, competindo ao CCS ativar os serviços necessários para o efeito.
- 2- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

Artigo 89.º**Atracações e largadas decorrentes de avarias**

- 1- Consideram-se neste artigo as manobras de largada e de atracação quando motivadas por avarias, podendo estas ser:
 - a) Avarias no terminal;
 - b) Avarias no navio.
- 2- Não serão consideradas avarias as situações em que um navio atraque a um posto ou cais que não disponha de equipamento para realizar todas as operações de carga/descarga ou proceder a operações auxiliares (bancas, lastro, entre outras).

- 3- Sempre que se verifiquem atracações ou largadas por motivo de avarias, quer no navio, quer no terminal, o CCS ativa os serviços necessários para o efeito no mais curto espaço de tempo, informando o agente de navegação da marcação de manobra do navio; o agente de navegação, no cumprimento dos procedimentos portuários e tão cedo quanto possível, efetua, pelos meios estabelecidos, o pedido de manobra justificando o mesmo como avaria [do navio / do terminal].
- 4- Nas atracações ou largadas motivadas por avarias ou outras situações imputáveis ao terminal, os agentes de navegação, enquanto sujeitos passivos, poderão apresentar protesto ou reclamação junto do respetivo terminal que, caso confirme os factos tal como invocados pelo requerente, deverá assumir a responsabilidade pela situação e proceder ao ressarcimento dos custos incorridos por parte do requerente; no caso de não haver entendimento entre as partes, a AP deverá ser informada e atuará como entidade mediadora para resolução do diferendo.
- 5- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

SECÇÃO 6

GESTÃO DE RESÍDUOS

Artigo 90.º

Resíduos dos navios e das cargas

- 1- A gestão de resíduos provenientes dos navios e embarcações surtos no porto de Sines, incluindo os de recreio com mais de doze passageiros e os de carga, é efetuada por entidade gestora única, a AP ou entidade concessionária.
- 2- Os navios e as embarcações que demandem o porto, excluindo as de pesca e as de recreio até 12 passageiros, devem preencher a declaração, pelos meios estabelecidos, dos resíduos existentes a bordo, mesmo que não seja sua intenção proceder à descarga destes.
- 3- A receção e gestão dos resíduos produzidos pelos navios surtos no porto ou das suas cargas é regulada pelo disposto no Plano Portuário de Receção e Gestão de Resíduos e no regulamento da entidade concessionária.
- 4- As taxas devidas são aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º.

CAPÍTULO VII

ENTREGA DE DOCUMENTAÇÃO

Artigo 91.º

Apresentação de documentação

Toda a documentação relacionada com escalas de navios no porto será efetuada apenas pelos meios estabelecidos.

Artigo 92.º**Conjunto de documentos que instrui os processos de navios**

Sem prejuízo de documentação complementar necessária para a devida instrução dos processos de navios no porto, a documentação necessária por processo, a apresentar pelos interessados, é a seguinte:

- a) Declaração de isenção de IVA, de acordo com o disposto no Código do IVA (CIVA), quando aplicável;
- b) Conhecimentos de Carga (*Bill of Lading*) ou manifestos;
- c) Requerimento para a concessão de reduções na TUP/navio, de acordo com o RTAPS, quando aplicável.

Artigo 93.º**Certificados**

- 1- Os certificados do navio, nomeadamente o Certificado Internacional de Arqueação e o Certificado "*Green Award Ship* (Prémio Verde)", entre outros, integram a ficha do navio.
- 2- Compete ao agente ou representante do navio, quando da abertura da escala, a confirmação da existência, validade e atualização dos mesmos.
- 3- Caso não se verifique qualquer das situações previstas no ponto anterior, competirá ao agente o envio de cópia dos certificados em causa para o CCS, para a sua integração na ficha do navio.

Artigo 94.º**Declarações de isenção de IVA**

- 1- São entidades responsáveis pela apresentação da declaração de isenção de IVA:
 - a) Agentes de navegação ou outro representante do navio;
 - b) Carregadores / recebedores;
 - c) Concessionária, licenciada ou autorizada para o fornecimento de bancas a navios no porto de Sines;
 - d) Outras entidades abrangidas por isenção.
- 2- Nas operações abrangidas pelos artigos 14.º e 15.º do CIVA, as entidades mencionadas no número anterior poderão apresentar as respetivas declarações pelos meios estabelecidos.
- 3- As declarações de isenção de IVA deverão dar entrada até às 24:00 horas do dia de saída do navio do porto.
- 4- O incumprimento do estipulado neste artigo motivará o débito dos serviços prestados com IVA incluído.

Artigo 95.º**Conhecimentos de carga (*Bill of Lading*) ou manifestos**

- 1- São entidades responsáveis pela apresentação, pelos meios estabelecidos, dos conhecimentos de carga ou do manifesto:
 - a) Representante da carga, agentes de navegação ou outro representante do navio;
 - b) Concessionária, licenciada ou autorizada para o fornecimento de bancas a navios no porto de Sines (recibos de bordo).
- 2- A informação deve dar entrada na AP, pelos meios estabelecidos, em conformidade com os prazos previstos para despacho aduaneiro.
- 3- Sempre que, em operações secundárias necessárias à preparação das operações de carga, seja movimentada mercadoria no porto, ainda que fora de um âmbito estritamente comercial para o qual o navio escalou o porto, é devida a apresentação, pelas entidades referidas na alínea a), do número 1 do presente artigo, pelos meios estabelecidos, a informação referente às quantidades de produtos movimentadas, sendo que, para os consumos de azoto, não se aplica este procedimento.
- 4- As entidades referidas no número 1 são responsáveis pela manutenção em sua posse dos meios de prova dos dados por si introduzidos na JUP.

Artigo 96.º**Requerimentos para a concessão de reduções**

- 1- Ao abrigo do previsto no RTAPS, os agentes de navegação ou outro representante do navio poderão apresentar na AP, pelos meios estabelecidos, até às 24:00 horas do dia de saída do navio de porto, os requerimentos para concessão de reduções na TUP/navio, devendo os mesmos ser requeridos escala a escala.
- 2- O incumprimento do estipulado no número anterior motivará a não aceitação do requerimento.
- 3- A redução por “*Green Award Ship* (Prémio Verde)” apenas será efetivada pela existência do certificado “Endorsement to the Green Award Certificate” do navio.
- 4- A AP dará resposta ao requerimento num prazo máximo de um dia útil após a data de entrada do mesmo, usando, para o efeito, os meios estabelecidos.

CAPÍTULO VIII**MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS****SECÇÃO 1****DISPOSIÇÕES GERAIS****Artigo 97.º****Classificação das mercadorias quanto à natureza**

1- As mercadorias, quanto à natureza, classificam-se em mercadorias normais e especiais:

- a) «Mercadorias normais» – as que para a sua movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais;
- b) «Mercadorias especiais» – as que, pela sua natureza, valor e potenciais efeitos, requerem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.

2- As mercadorias especiais classificam-se em:

- a) «Mercadorias perecíveis» – mercadorias que facilmente se deterioram;
- b) «Mercadorias nocivas» – mercadorias suscetíveis de provocarem danos físicos, danos materiais ou doenças;
- c) «Mercadorias perigosas» – conforme definido no artigo 4º do “Regulamento de exploração, ambiente e segurança do porto de Sines”.

Artigo 98.º**Classificação das mercadorias quanto à forma de apresentação**

1- As mercadorias são classificadas, quanto à sua forma de apresentação em:

- a) Carga geral fracionada;
- b) Granéis sólidos;
- c) Granéis líquidos e liquefeitos;
- d) Ro-Ro com auto propulsão;
- e) Ro-Ro sem auto propulsão;
- f) Carga contentorizada;
- g) Carga em transportes especiais;
- h) Animais vivos.

2- A carga geral fracionada considera-se:

- a) «Fracionada ou solta» - quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens;

- b) «Unitizada» - quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação é suscetível de ser efetuada de modo eficiente por meios mecânicos;
 - c) «Paletizada» - quando a mercadoria está arrumada e peada em paletes passando estas a constituir a unidade de transporte.
- 3- Consideram-se «granéis sólidos, líquidos e liquefeitos» as mercadorias a granel que, possuindo características uniformes, não são suscetíveis de serem contadas à peça e não se apresentam embaladas.
- 4- Consideram-se «Cargas *Ro-Ro* com auto propulsão» as mercadorias em veículos rodoviários de mercadorias, em reboques rodoviários de mercadorias e/ou em semirreboques acompanhados de trator, viaturas particulares acompanhadas ou não de reboques e caravanas, autocarros de passageiros e veículos automóveis de importação ou exportação.
- 5- Consideram-se «Cargas *Ro-Ro* sem auto propulsão» as mercadorias em reboques rodoviários de mercadorias e semirreboques não acompanhados de trator, caravanas não acompanhadas de trator e outros reboques agrícolas e industriais.
- 6- Consideram-se «Cargas contentorizadas» quando acondicionadas em contentores.

Artigo 99.º**Movimento de mercadorias**

O movimento de mercadorias na área portuária é efetuado por empresas de estiva ou outras entidades a quem tenha sido autorizada, licenciada ou concessionada a sua execução, de harmonia com as disposições legais em vigor.

Artigo 100.º**Estiva e desestiva**

- 1- A estiva compreende a colocação das mercadorias a bordo dos navios e a sua arrumação nos porões, convés ou cobertas de acordo com o «Plano de carga do navio» e segundo o «Plano de operações» previamente acordado, de modo a que não sofram danos durante a viagem nem façam perigar a segurança do navio.
- 2- A desestiva compreende a retirada das mercadorias de bordo dos navios e a sua colocação em terra, segundo «Plano de carga» e «Plano de operações» previamente acordado.

Artigo 101.º**Normas de segurança**

- 1- O transporte em navios graneleiros de alguns produtos secos, não embalados, de diversa origem e natureza, pode provocar condições à chegada ao porto de destino, de qualidade da carga ou natureza da atmosfera, tendentes a causar sérios riscos na sua movimentação ou fazer perigar as condições de trabalho do pessoal envolvido em operações portuárias ou de fiscalização.

- 2- Face à perigosidade que pode representar a entrada em espaços sujeitos à concentração de gases ou vapores tóxicos, nocivos ou explosivos, incluindo porões ou tanques de carga, espaços vazios entre tanques ou outro qualquer espaço circundante, o armador do navio ou seu representante deve providenciar a ida a bordo de uma entidade devidamente qualificada, habilitada e treinada na utilização de equipamento de medição e com capacidade de interpretação dos seus resultados, a qual deverá certificar que quaisquer espaços utilizados para o transporte ou armazenagem de produtos secos a granel, agroalimentares, carvões ou outros, se encontram livres de vapores perigosos e sem deficiência de oxigénio.
- 3- Os resultados assim obtidos, devem ser registados, devendo ser enviada cópia do certificado emitido à AP, logo após a sua emissão.
- 4- Sempre que seja necessário, por razões operacionais, penetrar num espaço que não pode ser ventilado ou certificado como livre de vapores perigosos, em tempo razoável, a entrada naquele espaço apenas poderá ser feita por pessoal equipado com aparelho autónomo de respiração e outro qualquer equipamento de proteção julgado necessário, sendo a operação supervisionada por oficial responsável, munido do mesmo tipo de equipamento.
- 5- O aparelho respiratório e outro que venha a ser usado deve ser de tipo aprovado e intrinsecamente seguro, de modo a não poder induzir qualquer tipo de fonte de ignição no espaço.
- 6- Se, durante as operações se verificar ou detetar qualquer alteração na atmosfera dos porões, ou outros espaços, deverá ser requerido novo exame, dependendo do seu resultado a continuação ou paragem das operações que se estejam a efetuar.
- 7- Quer o comandante do navio quer a empresa responsável pela operação, devem certificar-se que são respeitadas todas as recomendações no que concerne as substâncias movimentadas quanto às suas características e propriedades, não permitindo a sua contaminação ou interação com outras substâncias ou produtos com os quais são incompatíveis.
- 8- Nos locais onde se manuseiam substâncias perigosas que possam originar poeiras nocivas para o pessoal devam ser tomadas precauções tendentes a evitar a dispersão de tais poeiras de modo prejudicial ou em quantidades perigosas. O pessoal exposto a estas poeiras deve usar proteção adequada.
- 9- Havendo risco de explosão das poeiras originadas pela movimentação de substâncias sólidas perigosas a granel deverão ser tomadas medidas no sentido de:
 - a) Garantir que estão tomadas todas as precauções para evitar explosões, como por exemplo limitar as concentrações de poeiras na atmosfera de qualquer espaço fechado e eliminar as fontes de ignição;
 - b) Garantir que estão tomadas todas as precauções para evitar a propagação e efeitos de uma possível explosão.
- 10- As operações de carga/descarga só deverão ser iniciadas após o preenchimento e assinatura, pelo comandante do Navio, da "Lista de Segurança Navio/Terra".

- 11- É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas pelos sistemas de escape ou chaminés, bem como a emissão de efluentes gasosos que ultrapassem os parâmetros legais estabelecidos.
- 12- É proibida a operação de desgaseificação dos tanques dos navios emitindo os gases diretamente para a atmosfera, exceto utilizando as instalações preparadas para o efeito ou em fundeadouro designado para o efeito.

SECÇÃO 2

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Artigo 102.º

Plano das operações

- 1- A movimentação de cargas é efetuada de acordo com um «Plano de operações».
- 2- No plano de operações devem constar as características das operações, o local e o navio onde são realizadas, as horas de início e termo previstas, o equipamento e pessoal a utilizar, a quantidade e características das mercadorias a movimentar, sua proveniência e destino e a necessidade da sua armazenagem.
- 3- A AP poderá exigir o plano de operações de qualquer navio e, quando o interesse portuário o exija, poderá alterá-lo ou ajustá-lo, impondo a sua execução nestes termos.
- 4- As empresas de estiva ou os operadores dos terminais especializados respondem pelos prejuízos causados pelo deficiente cumprimento das operações a seu cargo.

Artigo 103.º

Operações de tráfego

- 1- As operações relativas à movimentação de mercadorias através das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada até à saída, são designadas por operações de tráfego, ou, simplesmente, por tráfego, que pode ser direto, semidirecto e indirecto.
- 2- Para efeitos do presente documento, considera-se:
 - a) «Tráfego direto»: quando as mercadorias passam diretamente do navio para o meio de transporte que as conduz para o exterior do porto, ou vice-versa, sem pousar no cais;
 - b) «Tráfego semidirecto»: quando as mercadorias são descarregadas dos navios para o cais e, de seguida, carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto, ou vice-versa;
 - c) «Tráfego indirecto»: quando as mercadorias são descarregadas dos navios para o cais e, de seguida, transferidas para os locais de armazenagem, a coberto ou a descoberto, para depois serem carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto, ou vice-versa.

Artigo 104.º**Determinação da modalidade de tráfego**

No exercício das suas competências, a AP, se justificado, pode determinar para qualquer tipo de mercadorias, que o seu tráfego se efetue numa das modalidades previstas neste documento.

Artigo 105.º**Precauções na movimentação de mercadorias**

- 1- As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos, bem como a sua queda à água, no cumprimento dos regulamentos e das normas e procedimentos aplicáveis na zona.
- 2- A queda à água de qualquer objeto ou mercadoria movimentada deve ser imediatamente comunicada à AP, devendo o responsável proceder à sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.
- 3- Caso o responsável não cumpra a obrigação de remoção referida no número anterior, a AP providenciará a sua remoção endossando-lhe a respetiva despesa.
- 4- A carga, descarga e trasfega de mercadorias perigosas ou de produtos químicos cujas características imponham regras especiais de atuação e segurança serão realizadas de acordo com os regulamentos, as normas e procedimentos aplicáveis devidamente aprovados pela AP.
- 5- Quando das cargas a movimentar constarem mercadorias que produzem exsudações capazes de afetarem outras, ou que devam ser preservadas de quaisquer impurezas durante a sua estadia no porto, a empresa de estiva ou a concessionária responsável pela sua movimentação deverá tomar as precauções especiais que, para cada caso, forem exigíveis.
- 6- Deverá ser evitado que se produzam danos nos pavimentos dos cais, dos terraplenos, dos armazéns, das instalações portuárias e noutras obras.
- 7- Deverão ser tomadas as precauções necessárias para que, durante a sua manipulação e transporte, não se verifiquem quedas ou derrames das mercadorias.
- 8- Será proibido acender fogo que possa causar incêndio nas instalações portuárias e nas mercadorias, sendo interdito fumar ou foguear no interior dos armazéns ou na proximidade de mercadorias combustíveis ou de fácil combustão, de acordo com os regulamentos, as normas e procedimentos de segurança aplicáveis na zona.
- 9- A movimentação de mercadorias perigosas, como explosivos, inflamáveis, tóxicos e outras, só será permitida nas condições estabelecidas para esse fim na legislação em vigor, e de acordo com os regulamentos, as normas e procedimentos de segurança emanados pelas AM e AP.

Artigo 106.º**Sobrecargas em cais e terraplenos**

A carga admissível sobre os cais e terraplenos não poderá exceder os limites que forem estabelecidos pela AP, tendo em atenção a natureza das estruturas e as condições locais.

Artigo 107.º**Mercadorias especiais**

- 1- As mercadorias especiais devem ser preferencialmente movimentadas por tráfego direto ou semidirecto; no caso de terem de permanecer na área portuária, ficarão armazenadas em locais devidamente previstos para o efeito, cumprindo as normas aplicáveis.
- 2- As urnas contendo restos mortais, pela sua natureza, serão tratados pelos processos adequados.

Artigo 108.º**Cargas perigosas**

- 1- Os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes devem encontrar-se marcados e rotulados nos termos da regra 4 do capítulo VII da convenção SOLAS 1974 e respetivas emendas e do código IMDG.
- 2- Os operadores portuários e os comandantes dos navios, não podem facultar a entrada nas instalações ou embarque nos navios pelos quais são responsáveis caso não se encontrem em conformidade com a regulamentação expressa no número anterior.
- 3- A movimentação das mercadorias das classes 1 (explosivos) e 7 (materiais radioativos) do código IMDG será sempre efetuada por tráfego direto, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.
- 4- Sempre que se entenda necessário, a AP poderá impor medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe, desde que as circunstâncias assim o exijam.
- 5- A armazenagem de contentores e de embalagens com mercadorias perigosas do código IMDG deverá obedecer, depois de analisada, a autorização prévia da AP.
- 6- A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida desde que seja respeitado o Código IMDG e outras normas e procedimentos em vigor, podendo a AP determinar a adoção de medidas especiais quando as circunstâncias o aconselhem.
- 7- Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou empresas operadoras portuárias ou de estiva responsáveis pela operação portuária, deverão informar, de imediato, a AP.

Artigo 109.º
Explosivos

- 1- A AP estabelecerá normas especiais para o manuseamento e circulação de explosivos na área portuária, tendo em atenção os riscos envolvidos, a densidade populacional na vizinhança da área portuária e outras circunstâncias relevantes.
- 2- São consideradas as precauções para a carga e descarga de explosivos indicadas na Introdução à Classe 1 do Código IMDG.

Artigo 110.º
Substâncias radioativas

No que diz respeito à movimentação ou trânsito de mercadorias perigosas de natureza radioativa (classe 7 do IMDG), a mesma implica autorização prévia das entidades competentes na matéria, cujos pareceres deverão ser apresentados à AP, em conjunto com a respetiva declaração.

Artigo 111.º
Mercadorias avariadas

- 1- As mercadorias que desembarquem avariadas e não sejam embarcadas de imediato serão armazenadas, com conhecimento à AT, nos locais e pelos períodos que lhe forem fixados pela concessionária.
- 2- As mercadorias desembarcadas que se encontrem em decomposição ou putrefação serão imediatamente retiradas mediante o cumprimento das normas aduaneiras e outras aplicáveis.
- 3- Os encargos inerentes à operação referida no número anterior e a quaisquer outras dela resultantes serão sempre da responsabilidade do consignatário da mercadoria ou, no caso de este não ser conhecido ou estiver omissa, do armador ou do operador de transporte marítimo.

Artigo 112.º
Mercadorias sob custódia judicial

As mercadorias armazenadas nos depósitos gerais francos e que fiquem entregues à ordem do tribunal ou da AT não serão entregues sem autorização expressa dessas entidades.

Artigo 113.º
Pescado

O pescado será desembarcado nos locais fixados para esse fim, em conformidade com os regulamentos, normas e procedimentos em vigor.

Artigo 114.º
Animais vivos

- 1- O embarque e desembarque de animais vivos será efetuado por processos adequados de modo a não provocar situações penosas, acidentes, danos ou atrasos nessas operações de acordo com as normas previstas na legislação aplicável, nomeadamente, no que respeita às vistorias sanitárias e procedimentos para a sua movimentação.
- 2- No caso de se verificarem acidentes ou prejuízos provenientes do não cumprimento do número anterior, a responsabilidade pelos mesmos recai sobre a respetiva empresa de estiva.

Artigo 115.º
Poluição operacional

- 1- A natureza da maioria das cargas sólidas transportadas a granel, dependendo naturalmente da sua composição, granulometria, densidade, etc., é, por si só, potencial causadora de emissão de poeiras aquando da sua movimentação.
- 2- A combinação das características da carga com favoráveis condições atmosféricas, por exemplo, tempo seco e vento forte, podem favorecer esta ocorrência e transportar as poeiras para distâncias consideráveis e sobre zonas sensíveis e/ou habitacionais.
- 3- Não é igualmente de excluir a possibilidade de descarga ou queda de elevadas quantidades de resíduos de carga no solo ou no mar, particularmente quando as operações se efetuam com o recurso a gruas equipadas de garras e em sistemas completamente descobertos.
- 4- Embora caiba ao navio alguma responsabilidade no que respeita a este tipo de poluição, provocada por operações de movimentação de cargas secas a granel, a empresa de estiva, como proprietária e operadora dos meios, ou meramente responsável técnica da referida operação, mesmo que trabalhando com meios do navio ou de terceiros, é a principal responsável pela sua prevenção.
- 5- Assim, deverá a empresa responsável verificar antes de cada operação:
 - a) O estado de conservação das garras, sistema pneumático ou de sem-fim de elevação da carga;
 - b) O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
 - c) O estado de limpeza das galerias;
 - d) O funcionamento dos injetores de água para pulverização e desempoeiramento, quando instalados;
 - e) O sistema de drenagem das águas pluviais contaminadas e das sobranças da pulverização;
 - f) O bom funcionamento mecânico e a sinalização obrigatória das máquinas de movimentação horizontal utilizadas para recheio ou limpeza das cargas, a bordo ou em terra.

- 6- A empresa responsável deve estar atenta aos derrames durante as operações, devendo evitar a sua ocorrência.
- 7- Durante a operação, os valores limites de emissão de partículas em suspensão, expressos em mg/m³.N, nos termos da legislação em vigor, são os seguintes:
 - a) Partículas – 300 mg/m³.N (valor limite de aplicação geral);
 - b) Cereais – 100 mg/m³.N (distância igual ou superior a 400 mts de habitações);
 - c) Carvão – 150 mg/m³.N.
- 8- A poluição causada a bordo, pelo pó ou resíduos da carga, deve ser controlada varrendo - se o convés e sendo os resíduos depositados em contentores adequados para posterior eliminação em terra, em local adequado.
- 9- Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente e, concluídas as operações, a empresa responsável deve proceder à limpeza de todas as áreas onde se verificaram derrames.
- 10- A AP poderá determinar a suspensão das operações de carga ou descarga, sempre que se verifiquem níveis de poluição atmosférica, marinha ou terrestre não aceitáveis ou incompatíveis com as operações portuárias ou instalações vizinhas.

SECÇÃO 3

ARMAZENAGEM

Artigo 116.º

Armazenagem de mercadorias

- 1- As mercadorias descarregadas ou a carregar poderão ser depositadas em espaço controlado pela AP para esse fim destinado, mediante prévia autorização desta, que determinará os locais, período de tempo e outras condições para o efeito.
- 2- A armazenagem nos terminais concessionados ou licenciados será efetuada sob responsabilidade da entidade responsável pela exploração destes e em conformidade com o previsto nos respetivos regulamentos de exploração.
- 3- A armazenagem de contentores cheios ou vazios será efetuada nos terminais concessionados ou licenciados, em conformidade com o previsto nos respetivos regulamentos de exploração; poderá ainda ser efetuada, fora deles, mediante prévia autorização da AP e concordância da AT, que determinarão os locais, período de tempo e outras condições para o efeito.

Artigo 117.º

Armazenagem coberta e descoberta

- 1- A armazenagem pode ser:

- a) Coberta: aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer outros recintos onde fiquem resguardadas da ação das condições atmosféricas;
 - b) Descoberta: nas restantes situações, incluindo as mercadorias contentorizadas depositadas em terraplenos.
- 2- A armazenagem coberta é utilizada pelas mercadorias suscetíveis de furto ou deterioração ao ar livre, bem como pelas que a AP entenda deverem ter esse tratamento.
- 3- A armazenagem das mercadorias deve ser efetuada de modo a evitar o seu arrastamento e ocupar o menor espaço, com arrumação adequada em superfície e altura e com especial cuidado para evitar avarias ou danos nelas próprias e nas infraestruturas e instalações.
- 4- A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida desde que seja respeitado o Código IMDG e outras normas e procedimentos em vigor, podendo a AP determinar a adoção de medidas especiais quando as circunstâncias o aconselharem.

Artigo 118.º

Remoção de mercadorias e equipamentos

- 1- A AP determinará a remoção das mercadorias ou equipamentos depositados, estacionados ou abandonados em qualquer local da sua área de jurisdição, sempre que as circunstâncias o exijam.
- 2- Quando a entidade responsável pelas mercadorias ou equipamentos não proceder à sua remoção nos prazos que lhe forem estabelecidos, a desocupação do local poderá ser providenciada pela AP, endossando-lhes a respetiva despesa, acrescida de taxa fixa de acordo com o previsto no RTAPS, e sem direito a indemnização.
- 3- Nos casos previstos no número anterior, a AP poderá apropriar-se dos bens, nos termos gerais de direito, e proceder à sua venda em hasta pública.

Artigo 119.º

Remoção de resíduos

- 1- A remoção de resíduos ou outros materiais resultantes da movimentação das mercadorias é da responsabilidade das empresas de estiva ou das entidades que realizem tal operação.
- 2- Não é permitido o lançamento para as águas portuárias de resíduos ou outras matérias.
- 3- A limpeza e remoção de resíduos devem ocorrer imediatamente após a operação, podendo a AP promover a execução dessas tarefas se não realizadas no prazo estabelecido, endossando os correspondentes encargos acrescidos de taxa fixa de acordo com o previsto no RTAPS.

Artigo 120.º
Proibição de armazenagem

Pode não ser autorizada a armazenagem de mercadorias que, pelas suas características, a AP entenda não ser conveniente permanecerem no porto.

CAPÍTULO IX
PASSAGEIROS**Artigo 121.º**
Passageiros

O embarque, desembarque ou trânsito de passageiros será efetuado nos termos da legislação em vigor aplicável e dos compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português.

Artigo 122.º
Clandestinos

O Comandante do navio deverá reportar pelos meios estabelecidos a existência de clandestinos a bordo antes da chegada ou logo que seja detetado, para que as autoridades tomem as medidas adequadas.

CAPÍTULO X
INFRAÇÕES**Artigo 123.º**
Objeto e âmbito

O não cumprimento do disposto na presente norma constitui contraordenação, punível com coima, conforme estabelecido no Regulamento de exploração, ambiente e segurança do porto de Sines.