



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 102/2020

de 9 de dezembro

Sumário: Transpõe a Diretiva (UE) 2019/883, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, tendo em vista uma maior proteção do meio marinho.

A política marítima da União Europeia destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. O destino dos resíduos produzidos a bordo dos navios é um assunto incontornável nas políticas ambientais do meio marinho, devendo as autoridades portuárias assegurar a existência de meios de receção adequados nos portos, de acordo com o estabelecido nas proibições gerais das descargas de navios no mar, no âmbito da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção MARPOL).

Pelo presente decreto-lei é transposta para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/883, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, tendo em vista o aumento da proteção do meio marinho, estabelecendo-se regras respeitantes à criação e à utilização dos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios que utilizem portos nacionais, qualquer que seja o pavilhão que arvore.

O Governo considera que uma das maiores preocupações ambientais diz respeito ao lixo que, de forma global, se distribui pelos mares e oceanos, ameaçando, com grande nível de perigosidade, a biodiversidade e sustentabilidade do meio marinho. Para se manter ou alcançar o bom estado do ambiente marinho, a Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha», aprovada pela Diretiva 2008/56/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, dispõe que as propriedades e quantidades de lixo marinho não podem causar danos ao ambiente costeiro e marinho.

O presente decreto-lei, reconhecendo que as bacias portuárias são uma fonte de contaminação do meio marinho, pretende envolver as autoridades portuárias e as entidades gestoras de portos no combate ao lixo marinho, prevendo a obrigatoriedade de aquelas entidades manterem as suas áreas de jurisdição limpas de lixo marinho, na superfície e coluna de água e nos fundos marinhos.

O combate ao lixo marinho deve, também, ser feito em contexto de economia circular. Nessa medida, o presente decreto-lei prevê a obrigatoriedade de os portos de pesca se apetrecharem com unidades de densificação e compactação de poliestireno expandido, ou outro sistema adequado de deposição e armazenamento de materiais em poliestireno, de modo a impedir que este material chegue ao meio marinho, ao mesmo tempo que o valoriza economicamente, tornando-o interessante para ser utilizado como matéria-prima em processos de reciclagem.

A fim de reduzir as descargas no mar de resíduos gerados em navios, no presente decreto-lei são igualmente definidas as condições que permitem que todos os navios entreguem os resíduos em meios portuários de receção antes de deixarem o porto, em conformidade com a Convenção MARPOL, sem prejuízo da consagração de exceções a essa imposição, decorrentes, designadamente, da adequação da capacidade máxima de armazenamento a bordo ou da possibilidade da entrega dos resíduos noutra porto, sem riscos de descarga no mar, por forma a conciliar os interesses do funcionamento normal dos transportes marítimos com a proteção do ambiente.

De acordo com o princípio do poluidor-pagador, consagra-se, ainda, o direito à cobrança de taxas pelas autoridades portuárias, ou entidades gestoras de portos, a fixar em regulamento de tarifas do respetivo porto, destinadas a suportar os custos dos meios portuários de receção, incluindo o tratamento e a eliminação dos resíduos gerados em navios.

Para efeitos da verificação do cumprimento das disposições do presente decreto-lei, estabelece-se a necessidade de realizar ações de verificação aos portos e inspeções aos navios, criando-se um regime sancionatório aplicável à prática das infrações que se encontram tipificadas e qualificadas como contraordenações.

No que respeita à dispensa da declaração sumária de entrega de resíduos gerados em navios, prevista no n.º 4 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho, na sua redação atual,



tratando-se de matéria aduaneira que, por esse motivo, deixou de estar regulada na Diretiva (UE) 2019/883, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que ora se transpõe, passam a ser aplicáveis as disposições do Código Aduaneiro da União recentemente aprovadas pela Comissão Europeia, que mantêm a possibilidade de introdução desses resíduos em livre prática, nos termos ali regulados. Acresce que o Regulamento (UE) 2019/1239, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo, consagra o princípio da «declaração única», o que implica que os Estados-Membros assegurem que ao declarante é pedido que forneça as informações necessárias apenas uma vez por escala portuária e que os dados obtidos no âmbito das obrigações de declaração são reutilizados, nos termos previstos nesse Regulamento.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei regula a instalação e a utilização de meios portuários de receção de resíduos provenientes de navios que escalem portos nacionais, de modo a aumentar a proteção do meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos no mar, assegurar o bom funcionamento do tráfego marítimo, melhorar a disponibilidade e utilização de meios portuários de receção adequados e a entrega de resíduos nesses meios e implementar medidas de controlo, monitorização e redução do lixo marinho, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/883, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se:

a) A todos os navios, qualquer que seja o seu pavilhão, que escalem ou operem em portos nacionais, com exceção dos navios dedicados a serviços portuários na aceção do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (UE) 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados por um Estado e utilizados, no momento considerado, exclusivamente para fins de serviço público não comercial;

b) A todos os portos nacionais habitualmente escalados pelos navios ou em que operem os navios referidos na alínea anterior.

Artigo 3.º

Definições

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Artes de pesca», qualquer utensílio ou equipamento utilizado na pesca para capturar recursos biológicos marinhos e que seja colocado com o objetivo de atrair tais recursos;

b) «Autoridade portuária», as administrações portuárias de qualquer porto nacional de acordo com a respetiva jurisdição;

c) «Capacidade de armazenamento suficiente», capacidade suficiente para armazenar os resíduos a bordo desde o momento da partida até ao porto de escala seguinte, incluindo os resíduos suscetíveis de serem gerados durante a viagem;



- d) «Convenção MARPOL», a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, na versão atualizada;
- e) «Embarcação de recreio», um navio de qualquer tipo, com um casco de comprimento igual ou superior a 2,5 m, independentemente do meio de propulsão, utilizado exclusivamente para fins desportivos ou recreativos;
- f) «Entidade gestora do porto», a entidade que, não sendo autoridade portuária, é responsável ou concessionária de uma instalação portuária localizada fora da área de jurisdição dos portos comerciais nacionais principais ou secundários;
- g) «Escalas frequentes», as escalas efetuadas por um navio no mesmo porto pelo menos uma vez por quinzena;
- h) «Escalas regulares», as viagens repetidas do mesmo navio, formando um padrão constante entre portos identificados, ou uma série de viagens entre o mesmo porto sem escalas intermédias;
- i) «Estado de bandeira ou de pavilhão», o Estado cuja bandeira é arvorada pelo navio;
- j) «Estado do porto», o Estado onde os meios portuários de receção se situam;
- k) «GISIS», o sistema mundial integrado de informação sobre a navegação marítima criado pela Organização Marítima Internacional (OMI);
- l) «Lixo marinho», qualquer material sólido persistente, fabricado ou processado, que é descartado ou abandonado no ambiente marinho e costeiro;
- m) «Meios portuários de receção», as instalações fixas, flutuantes ou móveis, aptas a prestar o serviço de receber os resíduos provenientes de navios;
- n) «Navio», uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho, incluindo os navios de pesca, as embarcações de recreio, as embarcações de sustentação dinâmica, os veículos de sustentação por ar, os submersíveis e as estruturas flutuantes;
- o) «Navio de pesca», um navio equipado ou utilizado comercialmente para a captura de peixe ou de outros recursos vivos do mar;
- p) «Operador de gestão de resíduos», qualquer pessoa, singular ou coletiva, que procede, a título profissional, à gestão de resíduos;
- q) «Operador de transporte marítimo», o armador, a companhia ou a entidade responsável pela escala do navio no porto, representado, para efeitos do presente decreto-lei, pelo comandante do navio ou pelo representante legal deste;
- r) «Porto», lugar ou zona geográfica localizados na costa ou em vias navegáveis de águas interiores onde foram efetuados trabalhos de beneficiação ou instalados equipamentos concebidos primordialmente para permitir a receção e o abrigo de navios, incluindo os fundeadouros geridos pela autoridade portuária ou pela entidade gestora do porto;
- s) «Resíduos da carga», os restos das matérias transportadas como carga a bordo que permanecem no convés ou em porões ou tanques após as operações de carga e descarga, incluindo excedentes de carga/descarga e derrames, húmidos ou secos, ou arrastados em águas residuais, excluindo poeiras da carga remanescentes no convés após varrimento ou poeiras nas superfícies externas do navio;
- t) «Resíduos pescados passivamente», os resíduos recolhidos pelas redes durante as operações de pesca;
- u) «Resíduos provenientes de navios», todos os resíduos, incluindo os resíduos da carga, produzidos durante a exploração de um navio ou durante as operações de carga, descarga e limpeza, abrangidos pelo âmbito de aplicação dos anexos I, II, IV, V e VI da Convenção MARPOL, os resíduos pescados passivamente, as capturas acima da quota que se constituam como sobrepesca e capturas de tamanho inferior ao tamanho mínimo de referência de conservação aplicável;
- v) «Serviços regulares», o tráfego baseado numa lista publicada ou planeada de horários das partidas e chegadas entre portos identificados, ou as travessias recorrentes que constituem um horário de funcionamento;
- w) «Taxa indireta», a taxa paga pela prestação dos serviços do meio portuário de receção, independentemente da entrega efetiva de resíduos provenientes de navios;
- x) «Tratamento», qualquer operação de valorização ou de eliminação de resíduos, incluindo a preparação prévia à valorização ou eliminação e as atividades económicas referidas no anexo IV do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual.



2 — Os resíduos provenientes de navios a que se refere a alínea *u*) do número anterior são considerados resíduos na aceção do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual.

CAPÍTULO II

Meios portuários de receção de resíduos

SECÇÃO I

Disponibilidade de meios portuários de receção de resíduos

Artigo 4.º

Obrigatoriedade de recolha e gestão de resíduos em portos

1 — Sem prejuízo das exceções previstas no presente decreto-lei, os resíduos provenientes de navios são entregues num meio portuário de receção de resíduos, disponível num porto nacional, previamente à largada do navio.

2 — Os resíduos pescados passivamente por navios de pesca, ou recolhidos por qualquer outro tipo de embarcação no desempenho da sua atividade, são entregues num meio portuário do primeiro porto de escala.

3 — A gestão dos resíduos recolhidos em portos deve ocorrer de forma ambientalmente correta, de acordo com os requisitos constantes do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual, e demais legislação nacional e da União Europeia aplicável em matéria de resíduos.

4 — Para efeitos do número anterior, a autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, asseguram que os resíduos são recolhidos de forma separada nos portos, de modo a facilitar a sua preparação para reutilização, reciclagem e outras formas de valorização, tal como previsto na legislação aplicável em matéria de resíduos, nomeadamente no Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual.

5 — De modo a facilitar a recolha seletiva e a respetiva valorização previstas no número anterior, os meios portuários de receção recolhem frações separadas de resíduos, de acordo com as categorias definidas na Convenção MARPOL e nas orientações emanadas pela OMI ao seu abrigo.

6 — O disposto no n.º 3 é aplicável sem prejuízo dos requisitos impostos pelo Regulamento (CE) 1069/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano, conjugado com o Regulamento (UE) 142/2011, da Comissão, 25 de fevereiro de 2011.

Artigo 5.º

Entidade competente

1 — A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) é a entidade responsável pela coordenação global da implementação e fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei.

2 — Para os efeitos previstos no número anterior, a DGRM pode realizar, sempre que considerar necessário, ações de verificação junto das autoridades portuárias e das entidades gestoras dos portos, com ou sem notificação prévia.

3 — Compete à DGRM prestar à Comissão Europeia a colaboração requerida para o cumprimento do disposto no presente decreto-lei e na Diretiva (UE) 2019/883, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019.

Artigo 6.º

Obrigações da autoridade portuária ou da entidade gestora do porto

1 — Compete à autoridade portuária, ou à entidade gestora do porto, assegurar:

a) A existência e disponibilidade de meios portuários para a receção de resíduos provenientes de navios, incluindo os meios para recolha ao largo e em fundeadouros, adequados às necessidades dos navios que escalem ou operem no respetivo porto, designadamente de forma direta ou indiretamente, por concessão ou licenciamento da atividade, ou através das entidades gestoras das instalações portuárias que integrem o porto;

b) A implementação, em articulação com outras entidades com competências na matéria, de procedimentos associados à utilização dos meios portuários de receção de resíduos simples e rápidos, a fim de incentivar os operadores de transporte marítimo à sua utilização e evitar atrasos indevidos aos navios;

c) A existência de medidas de segurança suficientes para evitar riscos para as pessoas e para o ambiente no acompanhamento das operações de entrega e receção de resíduos;

d) A formação necessária para aquisição de conhecimentos essenciais de manuseamento e gestão de resíduos, com especial atenção no que respeita à saúde e segurança associados a materiais perigosos, e para que os requisitos de formação sejam regularmente atualizados de modo a dar resposta aos desafios da inovação tecnológica;

e) A fiscalização da receção e descarga dos respetivos resíduos no porto e a criação de procedimentos que permitam receber comunicações relativas a alegadas insuficiências dos meios portuários de receção, de acordo com o previsto no artigo 8.º;

f) A prestação de informação aos operadores de transporte marítimo, aos operadores dos meios portuários de receção e a outros interessados sobre as prescrições que lhes são aplicáveis nos termos do presente decreto-lei;

g) A devida colaboração no âmbito das ações de verificação realizadas pela DGRM, facilitando o acesso às instalações portuárias e aos respetivos meios de receção de resíduos e a consulta da documentação considerada pertinente.

2 — De modo a eliminar o lixo marinho existente nos portos, a autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, são igualmente responsáveis pela recolha e gestão dos resíduos existentes dentro da respetiva área de jurisdição, incluindo o plano e a coluna de água e o solo marinho.

3 — Para efeitos do disposto no presente artigo, consideram-se meios portuários adequados de receção de resíduos aqueles que disponham de capacidade para receber os tipos e as quantidades de resíduos provenientes dos navios que normalmente utilizam o porto, tendo em conta:

a) As necessidades operacionais dos utilizadores do porto;

b) A dimensão e localização geográfica do porto;

c) O tipo de navios que utilizam o porto;

d) As isenções previstas no artigo 14.º

4 — As partes envolvidas na entrega ou receção de resíduos provenientes de navios têm direito a uma indemnização pelos prejuízos causados por atrasos indevidos.

Artigo 7.º

Obrigações da autoridade portuária ou da entidade gestora dos portos de pesca

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, compete à autoridade portuária, à entidade gestora da instalação portuária sob jurisdição daquela ou à entidade gestora dos portos de pesca, consoante aplicável, assegurar, ainda:

a) A utilização das melhores tecnologias aplicáveis, como a existência de unidades de densificação para recolha e gestão do poliestireno expandido descartável associado à atividade piscatória, ou outro sistema adequado de deposição e armazenamento de materiais em poliestireno, em

número suficiente e local adequado para utilização por todos os portos de pesca sob sua respetiva jurisdição, tendo como objetivo o encaminhamento dos resíduos para circuitos de valorização;

b) A existência de meios de receção para resíduos pescados passivamente e resíduos resultantes de artes de pesca em fim de vida.

2 — A autoridade portuária, a entidade gestora da instalação portuária sob jurisdição daquela ou a entidade gestora dos portos de pesca, monitoriza o volume e a quantidade de resíduos pescados passivamente nas respetivas áreas de jurisdição e submete à DGRM a informação recolhida, devidamente fundamentada, utilizando o sistema de comunicação previsto no artigo 16.º

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, são utilizados a metodologia de monitorização e o modelo para comunicação da informação adotados pela União Europeia.

Artigo 8.º

Alegadas insuficiências dos meios portuários de receção de resíduos

1 — As declarações de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção de resíduos são comunicadas da seguinte forma:

a) Pelos operadores de transporte marítimo ao seu Estado de bandeira e à autoridade portuária, ou à entidade gestora do porto;

b) Pelo Estado de bandeira do navio declarante à OMI e ao Estado do porto.

2 — Para efeitos do número anterior, é utilizado o sistema de comunicação previsto no artigo 16.º e os procedimentos e modelo de documento definido pela OMI, constante do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

3 — Após receção da comunicação prevista no n.º 1, a autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, enviam à DGRM, no prazo de 30 dias, uma proposta de medidas a implementar, ou já implementadas, para retificação da insuficiência detetada nos meios portuários, ou justificação quanto à não pertinência da declaração apresentada.

4 — Na qualidade de autoridade de Estado de bandeira, a DGRM informa o Estado do porto e a OMI das insuficiências detetadas em meios portuários de receção de resíduos.

5 — Enquanto autoridade de Estado do porto, a DGRM analisa e investiga as declarações de alegadas insuficiências dos meios de receção de resíduos e impõe medidas de retificação à autoridade portuária, ou à entidade gestora do porto, sempre que necessário.

6 — Nos casos previstos no número anterior, a DGRM informa a OMI e o Estado de bandeira do navio declarante do resultado das investigações e das medidas de retificação implementadas.

Artigo 9.º

Planos de receção e gestão de resíduos

1 — As autoridades portuárias, ou as entidades gestoras dos portos, elaboram, em cada porto, um plano adequado de receção e gestão de resíduos, após consulta às partes interessadas, nomeadamente aos utilizadores do porto ou aos seus representantes e, nos termos das respetivas atribuições, às autoridades competentes a nível local, aos operadores do meio portuário de receção, às entidades gestoras que aplicam as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, ao sistema municipal de gestão de resíduos ou ao sistema gerido por outra entidade em seu nome e aos representantes da sociedade civil.

2 — A consulta prevista no número anterior é ainda efetuada no decurso da aplicação do plano e sempre que ocorrerem alterações, em especial no que respeita aos requisitos previstos nos artigos 4.º, 6.º, 8.º, 11.º, 12.º e 13.º

3 — Os planos de receção e gestão de resíduos devem ser elaborados de acordo com os requisitos definidos no anexo II ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, e submetidos à DGRM, no prazo máximo de 90 dias antes do termo da vigência do plano anterior, para análise e aprovação, utilizando-se o sistema de comunicação previsto no artigo 16.º



4 — A autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, solicitam a aprovação do plano com a periodicidade mínima de cinco anos e, independentemente do período decorrido, sempre que tenham ocorrido mudanças significativas no funcionamento do porto, as quais são comunicadas à DGRM no prazo de 60 dias consecutivos após a sua efetivação.

5 — As mudanças significativas referidas no número anterior podem incluir, entre outras, mudanças estruturais do tráfego no porto, desenvolvimento de novas infraestruturas, alterações na procura e na disponibilização de meios de receção de resíduos, bem como o surgimento de novas técnicas de tratamento a bordo.

6 — Por razões de eficiência, os planos de receção e gestão de resíduos podem ser elaborados conjuntamente por dois ou mais portos vizinhos da mesma região geográfica, com um nível adequado de participação de cada porto, desde que as necessidades e as disponibilidades dos meios portuários de receção sejam discriminadas por porto.

7 — A autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, asseguram que a informação identificada no n.º 5 do anexo II ao presente decreto-lei é comunicada e disponibilizada aos utilizadores do porto, de forma clara e facilmente acessível, em português e, se necessário, em inglês.

8 — Os pequenos portos não comerciais, caracterizados por registarem um baixo fluxo de tráfego de embarcações de recreio, podem ser isentos do disposto nos números anteriores, se os respetivos meios portuários de receção estiverem integrados no sistema municipal de gestão de resíduos, ou num sistema gerido por entidade em seu nome, e se a autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, garantir a disponibilização aos seus utentes de toda a informação relativa ao sistema de gestão de resíduos.

9 — A autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, disponibilizam à DGRM informação sobre o nome e a localização dos portos cuja gestão de resíduos se enquadra no número anterior, utilizando o sistema de comunicação previsto no artigo 16.º, sem prejuízo de verificação oficiosa pela DGRM.

Artigo 10.º

Avaliação e acompanhamento dos planos de receção e gestão de resíduos

1 — Compete à DGRM avaliar e aprovar os planos de receção e gestão de resíduos no prazo de 30 dias após o pagamento da taxa correspondente e acompanhar a respetiva execução.

2 — No decurso da avaliação dos planos de receção e gestão de resíduos, a DGRM pode solicitar os esclarecimentos ou documentos adequados, os quais devem ser prestados pela autoridade portuária, ou pela entidade gestora do porto, no prazo de 10 dias.

3 — Quando os esclarecimentos ou documentos solicitados sejam necessários à apreciação do pedido, não deve ser dado seguimento ao procedimento, disso se notificando a autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto.

4 — Se, durante o período de cinco anos previsto no n.º 4 do artigo anterior, não ocorrerem mudanças significativas, a nova aprovação do plano pode consistir na validação dos planos existentes.

5 — Para efeitos de cumprimento do previsto no número anterior, a DGRM define os procedimentos e solicita a informação que considere necessários à validação dos planos existentes.

6 — O acompanhamento da execução do plano previsto no n.º 1 e a verificação dos pressupostos previstos no n.º 4 são realizados pela DGRM a todo o tempo.

SECÇÃO II

Entrega de resíduos provenientes de navios

Artigo 11.º

Notificação prévia de resíduos

1 — O operador de transporte marítimo de navio abrangido pelo âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, que se dirija a um porto nacional preenche o modelo constante do anexo III ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, submetendo-o



eletronicamente para análise e aprovação da autoridade portuária, ou da entidade gestora do porto, através do sistema de comunicação previsto no artigo 16.º, a qual, através do mesmo sistema de comunicação, o disponibiliza à autoridade aduaneira competente pelo porto em causa.

2 — A comunicação referida no número anterior é efetuada:

- a) Com a antecedência mínima de 24 horas relativamente à chegada do navio, se for conhecido o porto de escala;
- b) Logo que o operador de transporte marítimo conheça o porto de escala, se apenas obtiver essa informação nas 24 horas antecedentes à chegada a esse porto;
- c) O mais tardar à partida do porto precedente, se a duração da viagem for inferior a 24 horas.

3 — O operador de transporte marítimo é responsável pela exatidão das informações contidas no modelo constante do anexo III ao presente decreto-lei.

Artigo 12.º

Entrega de resíduos provenientes de navios

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos seguintes, o operador de transporte marítimo de um navio que escale ou opere num porto nacional procede à entrega dos resíduos a bordo do navio, antes da largada desse porto, nos meios portuários de receção aprovados pela autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, de acordo com as normas de descarga aplicáveis estabelecidas na Convenção MARPOL.

2 — Aquando da receção dos resíduos, a autoridade portuária, a entidade gestora do porto, o respetivo operador de gestão de resíduos, ou ainda, sendo o caso por essa responsabilidade ter sido atribuída nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º, o operador portuário, concessionário ou titular de licença de utilização, conforme aplicável, preenchem o certificado de receção de resíduos de acordo com o modelo do anexo IV ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, e disponibilizam-no ao operador de transporte marítimo, sem demora injustificada, utilizando o sistema de comunicação previsto no artigo 16.º

3 — O operador de gestão de resíduos responsável pelo transporte a destino final adequado dos resíduos provenientes de um navio disponibiliza, sem demora injustificada, a informação do certificado de receção de resíduos relativa aos quantitativos finais no sistema de comunicação previsto no artigo 16.º

4 — A obrigação prevista no n.º 2 do presente artigo não se aplica a pequenos portos com instalações sem pessoal ou situados numa localização remota, desde que o respetivo nome e localização sejam identificados no sistema de comunicação e intercâmbio de informações marítimas da União Europeia, previsto no artigo 17.º

5 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, comunica à DGRM os portos que, na sua área de jurisdição, se enquadram no número anterior, utilizando o sistema de comunicação previsto no artigo 16.º

6 — Os navios excluídos do âmbito de aplicação definido no artigo 2.º entregam os resíduos de forma compatível com o disposto no presente decreto-lei, cabendo à autoridade portuária, ou à entidade gestora do porto, sempre que possível, adotar as medidas para garantir essa entrega.

7 — O disposto no número anterior não prejudica a possibilidade de serem impostas condições de entrega mais exigentes, em conformidade com o direito internacional.

8 — A autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, e o operador de gestão de resíduos são responsáveis pela exatidão das informações contidas no modelo constante do anexo IV ao presente decreto-lei.

Artigo 13.º

Exclusões à obrigação de entrega de resíduos

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, o navio pode seguir para o porto de escala seguinte sem entregar os seus resíduos caso se verifique uma das seguintes condições:

- a) Se as informações fornecidas ao abrigo dos anexos III e IV ao presente decreto-lei, ou as informações disponíveis a bordo de navios não abrangidos pelo âmbito de aplicação do Decreto-Lei



n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, revelarem que o navio dispõe de capacidade de armazenamento de resíduos a bordo suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista até ao porto de escala seguinte;

- b) Se o navio fizer escala durante um período inferior a 24 horas;
- c) Se as condições meteorológicas forem adversas.

2 — De modo a uniformizar a aplicação da exceção prevista na alínea a) do número anterior, é adotada a metodologia de cálculo da capacidade de armazenamento suficiente de resíduos a bordo utilizada pela União Europeia.

3 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, exige ao operador de transporte marítimo a entrega dos resíduos antes de deixar o porto, se a informação disponível no sistema previsto no artigo 17.º, ou no GISIS, não permitirem concluir que o porto de escala seguinte dispõe de meios portuários de receção adequados, ou se o porto de escala seguinte for desconhecido.

Artigo 14.º

Isenções

1 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, podem, mediante solicitação, isentar os navios que fazem escala no seu porto da apresentação da notificação prévia de resíduos, da entrega de resíduos provenientes de navios e do pagamento de taxas pelos serviços prestados, se existirem elementos de prova suficientes de que são cumpridos os seguintes requisitos:

- a) O navio efetua serviços regulares, com escalas frequentes e regulares;
- b) Existe um acordo para assegurar a entrega dos resíduos e o pagamento das taxas num porto na sua rota que:
 - i) Esteja comprovado por um contrato assinado com um porto ou um operador de gestão de resíduos e apresentação dos respetivos certificados de receção de resíduos;
 - ii) Tenha sido notificado a todos os portos na rota do navio;
 - iii) Tenha sido aceite pelo porto onde ocorre a entrega de resíduos e o pagamento da respetiva taxa, quer seja um porto da União Europeia, quer seja outro porto no qual estejam disponíveis instalações adequadas, comprovadas com base na informação disponível no sistema referido no artigo 17.º e no GISIS;

c) A isenção não tem repercussões negativas na segurança marítima, na saúde, nas condições de vida ou de trabalho a bordo ou no meio marinho.

2 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, que concede a isenção emite um certificado de isenção, utilizando, para o efeito, o modelo do anexo V ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, que atesta que o navio satisfaz as condições e os requisitos necessários para beneficiar da isenção e especifica a duração da mesma e que é disponibilizado no sistema de comunicação previsto no artigo 16.º

3 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, envia à DGRM, 24 horas após a receção de um pedido de isenção, todos os elementos que permitam comprovar o cumprimento dos requisitos definidos no n.º 1.

4 — A DGRM solicita os esclarecimentos que se afigurem necessários, devidamente fundamentados, sobre as isenções concedidas e consulta as entidades competentes em razão das matérias referidas na alínea c) do n.º 1 e, caso conclua pela atribuição indevida da isenção, pode exigir a respetiva revogação, ficando a autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, obrigada a proceder em conformidade.

5 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, que concede a isenção asseguram a monitorização e implementação dos procedimentos relativos à entrega de resíduos e ao pagamento de taxas, previstas para os navios isentos que utilizam o seu porto.



6 — Sem prejuízo da isenção concedida, o navio é impedido de seguir viagem para o porto de escala seguinte se não tiver capacidade de armazenamento de resíduos a bordo suficiente para todos os resíduos acumulados e que sejam acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte.

7 — Os pedidos de isenção são pedidos e tramitados eletronicamente no sistema referido no artigo 16.º

Artigo 15.º

Documentos a bordo

1 — A informação constante da notificação prévia de resíduos, prevista no artigo 11.º, é preenchida em formato eletrónico e deve ser mantida a bordo, pelo menos, até ao porto de escala seguinte.

2 — O certificado de receção de resíduos, previsto no artigo 12.º, deve ser mantido a bordo durante o período mínimo de dois anos, juntamente com o Livro de Registo de Óleos, o Livro de Registo de Carga, o Livro de Registo de Resíduos ou o Plano de Gestão de Resíduos, conforme aplicável.

3 — Os registos previstos nos números anteriores são conservados a bordo dos navios, em local facilmente acessível para inspeção ou mediante solicitação das entidades competentes.

4 — Os operadores de transporte marítimo que operam em vias navegáveis interiores procedem ao registo diário da quantidade de resíduos produzidos e descarregados, devendo manter esses registos disponíveis para consulta pelas entidades competentes, quando solicitado, durante, pelo menos, dois anos.

CAPÍTULO III

Procedimentos para informação e comunicação

Artigo 16.º

Sistemas de informação

1 — A tramitação de procedimentos e a comunicação entre as entidades previstas no presente decreto-lei são realizadas informaticamente, com recurso à Janela Única Logística (JUL), criada pelo Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro, e acessível, mediante a celebração de protocolo com a DGRM, através do Portal ePortugal.gov.pt, a qual se integra com os sistemas informáticos das entidades competentes, assim que as respetivas funcionalidades estejam disponíveis para os utilizadores.

2 — A JUL transmite a informação obrigatória ao abrigo do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual, introduzida e processada pelos diversos envolvidos, incluindo entidades e operadores, ao Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb), ou ao sistema equivalente das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, que disponibilizam na JUL os necessários recibos para efeitos de cumprimento da obrigação de comunicação de resíduos.

3 — A aplicação e o controlo da aplicação da Diretiva (UE) 2019/883, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, são facilitados através da comunicação e intercâmbio de informação por via eletrónica, entre Estados-Membros, através dos sistemas de informação previstos no presente artigo e no artigo seguinte.

Artigo 17.º

Comunicação e intercâmbio de informações na União Europeia

1 — A comunicação e o intercâmbio de informação com a Comissão Europeia utiliza o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União Europeia («SafeSeaNet»), previsto no anexo III



ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, com recurso ao sistema de comunicação nacional previsto no artigo anterior.

2 — Nos termos do Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro, são disponibilizadas, por via eletrónica, nos prazos legalmente estabelecidos:

a) As informações sobre a hora efetiva de chegada e a hora de partida de cada navio abrangido pelo âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, que faça escala num porto nacional, juntamente com o identificador do porto em causa;

b) As informações constantes da notificação prévia de resíduos, prevista no anexo III ao presente decreto-lei;

c) As informações constantes do certificado de receção de resíduos, previsto no anexo IV ao presente decreto-lei;

d) As informações constantes do certificado de isenção, previsto no anexo V ao presente decreto-lei.

3 — A informação constante das alíneas b), c), d), e) e f) do n.º 5 do anexo II ao presente decreto-lei é igualmente introduzida e disponibilizada por via eletrónica no «SafeSeaNet», através do sistema referido no artigo anterior.

CAPÍTULO IV

Inspeção e regime contraordenacional

Artigo 18.º

Obrigação de inspeção

1 — São efetuadas inspeções a pelo menos 15 % do número total de navios individuais que fazem escala anualmente nos portos nacionais, calculado como o número médio de navios individuais que fizeram escala nos portos nacionais ao longo dos três anos anteriores, comunicado ao sistema previsto no artigo anterior.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, na seleção dos navios a inspecionar é utilizado o mecanismo baseado na análise de risco adotado pela União Europeia.

3 — A DGRM define os procedimentos para as inspeções dos navios não abrangidos pelo âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, de modo a assegurar, tanto quanto possível, o cumprimento do disposto no presente decreto-lei.

4 — Ao estabelecer os procedimentos previstos no número anterior, a DGRM pode ter em conta o mecanismo de seleção baseado no risco referido no n.º 2.

5 — Se as entidades fiscalizadoras referidas no n.º 1 do artigo 20.º tiverem dúvidas, no decurso da inspeção, quanto ao cumprimento das obrigações previstas no presente decreto-lei, e sem prejuízo da aplicação de sanções previstas no artigo 21.º, o capitão do porto, a pedido das referidas entidades, impede, no âmbito das suas competências, a saída de porto até que o navio proceda à entrega dos resíduos, em conformidade com o disposto no presente decreto-lei.

6 — A decisão de impedimento da saída do navio do porto pode ser impugnada junto dos tribunais marítimos.

Artigo 19.º

Registo de inspeções

1 — O registo da informação resultante de inspeções a navios realizadas ao abrigo do presente decreto-lei é mantido atualizado na base de dados de inspeções criada pela Comissão Europeia, prevista no Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, na sua redação atual, utilizando o sistema de comunicação definido no artigo 16.º



2 — Para efeitos de cumprimento do número anterior, a informação relacionada com as inspeções, incluindo informação sobre incumprimentos e decisões emitidas de proibição de partida de navios, é transferida, sem demora, para essa base de dados assim que:

- a) O relatório da inspeção esteja concluído;
- b) A ordem de proibição de partida seja levantada;
- c) Seja concedida uma isenção.

Artigo 20.º

Competência fiscalizadora

1 — A fiscalização da observância do disposto no presente decreto-lei, bem como o levantamento de autos de notícia e a instrução dos processos de contraordenação são da competência da DGRM, das autoridades portuárias e da Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.

2 — Compete ao diretor-geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, ao conselho de administração das autoridades portuárias com jurisdição na área e ao inspetor-geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território aplicar as coimas previstas no presente decreto-lei relativamente aos processos instruídos pelas respetivas entidades.

3 — Os órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional são também competentes para, no âmbito das suas atribuições, proceder à fiscalização da observância do disposto no presente decreto-lei, bem como ao levantamento de autos de notícia, remetendo-os às entidades competentes, nos termos dos números anteriores, para a instrução dos processos de contraordenação e aplicação das respetivas coimas.

Artigo 21.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação punível com coima no montante máximo de € 3740,00 no caso de pessoas singulares e de € 44 890,00 no caso de pessoas coletivas:

- a) A violação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º pelo operador de transporte marítimo;
- b) A violação do disposto nos n.ºs 3, 4 e 5 do artigo 4.º pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto;
- c) A violação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º e nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto;
- d) A violação do disposto na alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 8.º pelo operador de transporte marítimo;
- e) A violação do disposto no n.º 3 do artigo 8.º pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto;
- f) A violação do disposto nos n.ºs 1 a 4, 7 e 9 do artigo 9.º pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto;
- g) A violação do disposto no artigo 11.º pelo operador de transporte marítimo;
- h) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 12.º pelo operador de transporte marítimo;
- i) A falta de disponibilização do documento previsto no n.º 2 do artigo 12.º pela autoridade portuária, ou pela entidade gestora do porto, ou pelo operador de gestão de resíduos;
- j) A violação do disposto nos n.ºs 3 e 8 do artigo 12.º pelo operador de gestão de resíduos;
- k) A violação do disposto nos n.ºs 5, 6 e 8 do artigo 12.º pela autoridade portuária ou pela entidade gestora do porto;
- l) A violação do disposto no n.º 3 do artigo 13.º pelo operador de transporte marítimo;
- m) A violação do disposto nos n.ºs 2, 3, 5 e 7 do artigo 14.º pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto;
- n) A omissão, insuficiência ou incorreção no preenchimento dos registos previstos no artigo 15.º pelo operador de transporte marítimo;
- o) A inexistência ou deficiente conservação dos registos previstos no artigo 15.º imputável ao operador de transporte marítimo.



2 — As contraordenações previstas no número anterior são punidas com a coima mínima de € 2500,00 quando praticadas por pessoas singulares.

3 — As contraordenações previstas nas alíneas a) a f), l) e m) do n.º 1 são punidas com a coima mínima de € 5000,00 quando praticadas por pessoas coletivas.

4 — As contraordenações previstas nas alíneas h) a k) do n.º 1 são punidas com a coima mínima de € 22 200,00 quando praticadas por pessoas coletivas.

5 — A negligência e a tentativa são puníveis.

6 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei aplica-se o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual, podendo, consoante a gravidade da infração e a culpa do agente, ser aplicadas as sanções acessórias previstas no n.º 1 do artigo 21.º do referido decreto-lei.

Artigo 22.º

Destino do produto das coimas

1 — O montante das coimas aplicadas reverte em:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 30 % para a entidade instrutora;
- c) 10 % para o Fundo Azul.

2 — Nas Regiões Autónomas, o produto das coimas cobradas pela autoridade portuária reverte a favor daquelas e desta, nas percentagens de 60 e 40, respetivamente.

CAPÍTULO V

Regime financeiro

Artigo 23.º

Taxas a cobrar pelos serviços prestados

1 — Pelo procedimento de análise e aprovação do plano de receção e gestão de resíduos, previsto no n.º 1 do artigo 10.º, é devida à DGRM uma taxa, prevista na Portaria n.º 342/2015, de 12 de outubro, na sua redação atual, pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto.

2 — Pelas auditorias a realizar ao abrigo do n.º 9 do artigo 9.º e do n.º 6 do artigo 10.º é devida à DGRM uma taxa, prevista na Portaria n.º 342/2015, de 12 de outubro, na sua redação atual, pela autoridade portuária ou entidade gestora do porto.

3 — A autoridade portuária, ou entidade gestora do porto, assegura que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, sejam cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios, que inclui obrigatoriamente uma componente designada «taxa indireta» e outra componente eventual designada «taxa direta», que inclui os elementos enumerados no anexo VI ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

4 — Os sistemas de recuperação dos custos não podem constituir um incentivo para que os navios descarreguem os seus resíduos no mar.

5 — Para os efeitos do número anterior, as autoridades portuárias, ou entidades gestoras dos portos, aplicam os seguintes princípios em fase de conceção e aplicação dos sistemas de recuperação dos custos nos portos:

a) Todos os navios pagam uma taxa indireta, independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção, e, sendo o caso, uma taxa direta, consoante a quantidade e tipologia de entrega de resíduos num meio portuário de receção;



b) A taxa indireta cobre:

i) Os custos administrativos indiretos;

ii) Uma parte significativa dos custos operacionais diretos, como determinado no anexo VI ao presente decreto-lei, que representa pelo menos 30 % do total da média dos custos diretos da entrega efetiva de resíduos, por navio, durante o ano anterior, podendo, igualmente, ser tidos em conta os custos relativos ao volume de tráfego esperado no ano seguinte;

c) A taxa direta cobre a parte dos custos que não seja coberta pela taxa indireta em função dos tipos e das quantidades de resíduos efetivamente entregues pelo navio, de acordo com os custos efetivos ou estimados atendendo à quantidade e tipologia da entrega de resíduos efetivamente verificada;

d) De modo a prever o máximo incentivo possível para a entrega de resíduos do anexo V da Convenção MARPOL, com a exceção dos resíduos da carga, e a fim de assegurar o direito de entrega sem quaisquer encargos adicionais em função do volume dos resíduos entregues, não é cobrada taxa direta sobre esses resíduos, exceto se o volume entregue exceder a capacidade máxima de armazenamento a bordo, mencionada na declaração prévia constante do anexo III ao presente decreto-lei;

e) Os resíduos pescados passivamente estão abrangidos por este sistema, incluindo o direito de entrega;

f) A taxa indireta não cobre a entrega dos resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos, cujos custos são cobertos em função dos tipos e das quantidades de resíduos entregues.

6 — As taxas podem ser diferenciadas de acordo com os seguintes critérios:

a) A categoria, o tipo e a dimensão do navio;

b) A prestação de serviços a navios fora das horas normais de funcionamento do porto; ou

c) A natureza perigosa dos resíduos.

7 — As taxas são reduzidas de acordo com os seguintes critérios:

a) O tipo de atividade em que o navio é utilizado, em especial quando se trata do transporte marítimo de curta distância; ou

b) A conceção, o equipamento e a exploração do navio demonstram que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos e que os gere de forma sustentável e respeitadora do ambiente.

8 — Para efeitos do disposto na alínea b) do número anterior são adotados os critérios de avaliação utilizados pela União Europeia.

9 — Os sujeitos ativos da taxa prevista no n.º 3 são as entidades que incorram nos custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, designadamente as autoridades portuárias ou, sendo o caso, as entidades gestoras da instalação portuária.

10 — O montante das taxas e a sua base de cálculo são disponibilizados aos utilizadores do porto, na língua portuguesa, podendo ser igualmente disponibilizados na língua inglesa.

11 — Os montantes das taxas a cobrar aos navios devem ser calculados de forma a não criar um desincentivo à utilização dos meios portuários de receção por parte dos navios.

12 — Do valor das taxas referidas nos números anteriores, 10 % reverte para o Fundo Azul.

13 — A falta de pagamento das taxas previstas nos n.ºs 1 a 3 no prazo previsto para o efeito desencadeia o procedimento de cobrança coerciva.

Artigo 24.º

Regiões Autónomas

1 — O presente decreto-lei aplica-se às Regiões Autónomas, cabendo a sua execução administrativa aos serviços competentes das respetivas administrações regionais.



2 — Constitui receita própria das Regiões Autónomas o valor resultante das taxas e coimas cobradas nos respetivos territórios, que decorram da aplicação do presente decreto-lei.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 25.º

Norma transitória

1 — As entidades abrangidas pelo presente decreto-lei utilizam os seus sistemas eletrónicos para suportar os fluxos de informação previstos no presente decreto-lei até efetiva operacionalidade da JUL, prevista no artigo 16.º, nos respetivos portos.

2 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1224/2009, do Conselho, de 20 de novembro de 2009, relativamente à marcação e identificação das artes de pesca, até 2025 todas as artes de pesca têm de estar equipadas com um identificador eletrónico que permita a sua identificação, em qualquer circunstância, através de um leitor cujas características são definidas por despacho do membro do Governo responsável pela área do mar.

Artigo 26.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 197/2004, de 17 de agosto, 57/2009, de 3 de março, e 83/2017, de 18 de julho.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia 1 de julho de 2021.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de novembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Berta Ferreira Milheiro Nunes* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *João Titterington Gomes Cravinho* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos* — *Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos*.

Promulgado em 2 de dezembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de dezembro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.



ANEXO I

(a que se refere o n.º 2 do artigo 8.º)

Modelo de declaração de insuficiências nos meios portuários de receção

As declarações de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção de resíduos são comunicadas pelos operadores de transporte marítimo, através do envio da informação abaixo, juntamente com quaisquer documentos comprovativos da mesma, ao seu Estado de bandeira e à autoridade portuária, ou à entidade gestora do porto. O Estado de bandeira do navio declarante informa a Organização Marítima Internacional (OMI) e a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), enquanto Estado do porto, da alegada insuficiência detetada nos meios portuários de receção de resíduos. A DGRM informa a OMI e o Estado de bandeira do navio declarante, do resultado das investigações e das medidas de retificação implementadas.

1 Dados do navio

1.1 Nome do navio: _____

1.2 Proprietário ou operador: _____

1.3 Distintivo do navio em algarismos ou letras: _____

1.4 Número OMI¹: _____

1.5 Tonelagem bruta: _____

1.6 Porto de registo: _____

1.7 Estado de pavilhão²: _____

1.8 Tipo de navio:

Petroleiro Navio-tanque de transporte Graneleiro de produtos químicos

Outro navio de carga Navio de passageiros Outro (especificar) _____

2 Dados do porto

2.1 País: _____

2.2 Nome do porto ou área: _____

2.3 Localização/ Nome do terminal: _____

(e.g. local de ancoragem, terminal, cais)

¹ De acordo com o número de identificação de navio da OMI, adotado pela Organização pela resolução A.1117 (30) da Assembleia.

² O nome do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar.



2.4 Nome da entidade que opera
a instalação de receção de resíduos (se aplicável):

2.5 Tipo de operação portuária:

Porto de descarga Porto de carga Estaleiro

Outro (especificar) _____

2.6 Data de chegada __/__/____ (dd/mm/yyyy)

2.7 Data da ocorrência: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

2.8 Data de partida: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

3. Insuficiência da instalação

3.1 Tipo e quantidade de resíduo para a qual a instalação portuária de receção foi insuficiente e natureza dos problemas encontrados

Tipo de resíduo	Quantidade a descarregar (m3)	Quantidade não aceite (m3)	Problemas encontrados: Indicar os problemas encontrados usando, um ou mais, dos seguintes códigos de letras apropriados: a. Instalação não disponível b. Atraso indevido c. Utilização da instalação, tecnicamente, não possível d. Localização inconveniente e. O navio tinha de mudar de local de ancoragem, o que envolvia atrasos/custos f. Custo excessivo pela utilização das instalações g. Outros (especificar no parágrafo 3.2)
Anexo I da MARPOL - Tipo de resíduo oleoso			



Águas oleosas de porão:			
Resíduos oleosos (lamas):			
Águas oleosas de lavagem de tanques (slops):			
Águas de lastro sujas:			
Lamas de limpeza de tanques:			
Outros (especificar):			
Anexo II da MARPOL - Categorias de misturas líquidas aquosas nocivas a granel (NLS) ³			
Substância de categoria X			
Substância de categoria Y			
Substância de categoria Z			
Anexo IV da MARPOL Esgotos			
Anexo V da MARPOL			
A. Plásticos			
B. Restos de alimentos			
C. Resíduos domésticos			
D. Óleos de cozinha			
E. Cinzas de incineração			
F. Resíduos operacionais			
G. Carcaças de animais			

³ Indicar, no parágrafo 3.2, o nome de expedição adequado do NLS envolvido e se a substância é designada como "solidificante" ou "alta viscosidade", conforme os parágrafos 15.1 e 17.1 da regra 1 do anexo II da MARPOL, respetivamente.



H. Artes de pesca			
I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos			
J. Resíduos de carga (prejudiciais para o ambiente marinho - HME) ⁴			
K. Resíduos de carga (não HME) ⁴			
Anexo VI da MARPOL			
Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias			
Resíduos de tratamento de efluentes gasosos			

3.2 Informação adicional relativa aos problemas identificados na tabela acima

3.3 Discutiram os problemas encontrados ou comunicaram-nos à instalação de receção de resíduos?

Sim Não

Se sim, com quem? (especificar)

Se sim, qual a resposta da instalação de receção de resíduos?

⁴ Indicar o nome de expedição adequado da carga seca



3.4 Foi submetida a notificação prévia (de acordo com as exigências do porto), com as necessidades do navio em termos de instalações de receção?

Sim Não Não aplicável

Se sim, receberam confirmação quanto à disponibilidade de meios de receção à chegada?

Sim Não

4 Comentários adicionais

Assinatura do operador de transporte marítimo

Data: __/__/____ (dd/mm/aaaa)

ANEXO II

(a que se referem os n.ºs 3 e 7 do artigo 9.º e o n.º 3 do artigo 17.º)

Planos de receção e gestão dos resíduos

- 1- Os planos de receção e gestão de resíduos devem abranger todos os tipos de resíduos provenientes dos navios que normalmente demandam o porto e a sua elaboração deve ter em conta a dimensão do porto e o tipo de navios que o escalam, e devem ainda dar cumprimento à legislação aplicável em matéria de resíduos, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual.
- 2- Os planos de receção e gestão de resíduos devem incluir os seguintes elementos:
 - a) Avaliação da necessidade de meios portuários de receção à luz das necessidades dos navios que normalmente demandam o porto;
 - b) Descrição do tipo e capacidade dos meios portuários de receção;
 - c) Descrição detalhada dos procedimentos de receção, recolha e quantificação dos resíduos provenientes de navios e de artes de pesca em fim de vida;
 - d) Descrição detalhada dos procedimentos definidos para recolha e gestão dos resíduos existentes nas bacias portuárias dentro da respetiva área de jurisdição, incluindo o plano e coluna de água e o solo marinho;
 - e) Descrição do regime de taxas;
 - f) Descrição do procedimento de comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção;
 - g) Descrição das atribuições, obrigações e direitos das autoridades portuárias ou entidades gestoras dos portos, e do procedimento de consulta permanente com os utilizadores do porto, as empresas responsáveis pelos resíduos, os operadores de terminais e outros interessados;
 - h) Descrição do procedimento com indicação da periodicidade de consulta aos utilizadores do porto ou aos seus representantes, no âmbito da elaboração e acompanhamento do plano de receção e gestão de resíduos.
 - i) Identificação das tipologias e quantificação de resíduos provenientes de navios rececionados e geridos nas instalações portuárias;
 - j) Resumo da legislação nacional aplicável;
 - k) Descrição dos procedimentos para entrega de resíduos nos meios portuários de receção;
 - l) Identificação da pessoa ou pessoas responsáveis pela aplicação do plano;
 - m) Descrição do equipamento e processos de pré-tratamento eventualmente disponíveis no porto;



- n)* Descrição dos métodos de registo da utilização dos meios portuários de receção de resíduos;
 - o)* Descrição dos métodos de registo das quantidades de resíduos entregues pelos navios e de artes de pesca em fim de vida;
 - p)* Descrição do método de registo, por porto de pesca, da quantidade de poliestireno proveniente da atividade de pesca;
 - q)* Descrição dos métodos de gestão dos diferentes fluxos de resíduos no porto.
- 3- Os procedimentos de receção, recolha, armazenamento, tratamento e destino final devem obedecer, em todos os aspetos, a um plano de gestão ambiental adequado para a redução progressiva do impacto ambiental destas atividades.
- 4- Os procedimentos previstos no número anterior são considerados conformes se cumprirem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1221/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, alterado pelo Regulamento (UE) 2017/1505, da Comissão, de 28 de agosto de 2017, relativo à participação voluntária de organizações num sistema comunitário de ecogestão e auditoria.
- 5- A seguinte informação constante do plano de receção e gestão de resíduos deve ser disponibilizada aos utilizadores do porto, de forma facilmente acessível na língua portuguesa e, se necessário, na língua inglesa:
- a)* Breve referência à importância fundamental da entrega dos resíduos provenientes de navios e de artes de pesca em fim de vida nos meios portuários de receção disponíveis para o efeito;
 - b)* Localização dos meios portuários de receção para cada tipologia de resíduo, correspondentes a cada cais por meio de diagramas/mapas e, se apropriado, o período de funcionamento;
 - c)* Lista das tipologias de resíduos habitualmente geridas pelo porto;
 - d)* Lista das pessoas a contactar, dos operadores dos meios portuários de receção e dos serviços disponíveis;
 - e)* Descrição dos procedimentos para entrega dos resíduos provenientes de navios e de artes de pesca em fim de vida;
 - f)* Descrição do regime de taxas, incluindo os fundos e sistemas de gestão de resíduos de acordo com o anexo VI, se aplicável;
 - g)* Procedimento para comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção de resíduos.



ANEXO III

[a que se referem os n.ºs 1 e 3 do artigo 11.º, a alínea a) do n.º 1 do artigo 13.º, a alínea b) do n.º 2 do artigo 17.º e a alínea d) do n.º 5 do artigo 23.º]

Informações a notificar antes da entrada no porto

Notificação da Entrega de Resíduos a: [indicar o nome do porto de escala a que se refere o artigo 11.º do presente decreto-lei]

Este documento deve ser mantido a bordo do navio juntamente com o Livro de Registo de Óleos, o Livro de Registo de Carga, o Livro de Registo de Resíduos ou o Plano de Gestão do Resíduos, conforme adequado, conforme exigido pela Convenção MARPOL.

1. DADOS DO NAVIO

1.1. Nome do navio:	1.5. Proprietário ou operador:
1.2. Número OMI:	1.6. Distintivo do navio em algarismos ou letras:
	Número MMSI (Identidade do Serviço Móvel Marítimo):
1.3. Tonelagem bruta:	1.7. Estado de pavilhão:
1.4. Tipo de navio: <input type="checkbox"/> Petroleiro <input type="checkbox"/> Navio-tanque de transporte de produtos químicos <input type="checkbox"/> Graneleiro <input type="checkbox"/> Contentor <input type="checkbox"/> Outro navio de carga <input type="checkbox"/> Navio de passageiros <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Outro (especificar)	

2. DADOS DO PORTO E DE VIAGEM

2.1. Localização/nome do terminal:	2.6. Último porto onde foram entregues resíduos:
2.2. Data e hora de chegada:	2.7. Data da última entrega:
2.3. Data e hora de partida:	2.8. Próximo porto de entrega:
2.4. Último porto e país:	2.9. Pessoa que apresenta o presente formulário (se diferente do comandante):
2.5. Próximo porto e país (se for conhecido):	

3. TIPO E QUANTIDADE DE RESÍDUOS E CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO

Tipo	Resíduos a entregar (m³)	Capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (m³)	Quantidade de resíduos que ficam a bordo (m³)	Porto em que serão entregues os resíduos que ficam a bordo	Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala (m³)
MARPOL, anexo I — Hidrocarbonetos					
Águas de porão					
Águas de porão (lamas)					
Águas de lavagem de tanques					
Águas de lastro sujas					



Tipo	Resíduos a entregar (m ³)	Capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (m ³)	Quantidade de resíduos que ficam a bordo (m ³)	Porto em que serão entregues os resíduos que ficam a bordo	Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala (m ³)
Lamas de limpeza de tanques					
Outros (especificar)					
MARPOL, anexo II — SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS (NLS) (1)					
Substância da categoria X					
Substância da categoria Y					
Substância da categoria Z					
Outras substâncias — OS					
MARPOL, anexo IV — Esgotos sanitários					
MARPOL, anexo V — Lixo					
A. Plásticos					
B. Restos de alimentos					
C. Resíduos domésticos (p. ex. papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loiça, etc.)					
D. Óleos de cozinha					
E. Cinzas de incineração					
F. Resíduos operacionais					
G. Carcaças de animais					
H. Artes de pesca					
I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos					



Tipo	Resíduos a entregar (m ³)	Capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (m ³)	Quantidade de resíduos que ficam a bordo (m ³)	Porto em que serão entregues os resíduos que ficam a bordo	Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala (m ³)
J. Resíduos de carga ⁽¹⁾ (prejudiciais para o ambiente marinho — HME)					
K. Resíduos de carga ⁽²⁾ (não-HME)					
MARPOL, anexo VI — Poluição atmosférica					
Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias ⁽³⁾					
Resíduos de tratamento de efluentes gasosos					
Outros resíduos, não abrangidos pela MARPOL					
Resíduos pescados passivamente					

Notas

- ⁽¹⁾ Esta informação é utilizada para efeitos das inspeções pelo Estado do porto e outras inspeções.
- ⁽²⁾ O presente formulário é de preenchimento obrigatório, exceto se o navio beneficiar de isenção ao abrigo do artigo 9.º da Diretiva (UE) 2019/883

⁽¹⁾ Aceitam-se estimativas; indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca.
⁽²⁾ Aceitam-se estimativas; indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca.
⁽³⁾ Decorrentes das atividades normais de manutenção a bordo.



ANEXO IV

[a que se referem os n.ºs 2 e 8 do artigo 12.º, a alínea a) do n.º 1 do artigo 13.º e a alínea c) do n.º 2 do artigo 17.º]

Modelo do certificado de receção de resíduos

A autoridade portuária, ou a entidade gestora do porto, ou o respetivo operador de gestão de resíduos deve apresentar ao operador de transporte marítimo do navio que proceda à entrega de resíduos, o certificado de receção de resíduos, nos termos do artigo 12.º do presente decreto-lei.

Este documento deve ser mantido a bordo do navio juntamente com o Livro de Registo de Óleos, o Livro de Registo de Carga, o Livro de Registo de Resíduos ou o Plano de Gestão de Resíduos, conforme adequado, conforme exigido pela Convenção MARPOL.

1. MEIO PORTUÁRIO DE RECEÇÃO E DADOS DO PORTO

1.1. Localização/nome do terminal:
1.2. Prestador do meio portuário de receção
1.3. Prestador do meio de tratamento, se diferente do indicado acima:
1.4. Data e hora da entrega de resíduos, de: _____ a: _____

2. DADOS DO NAVIO

2.1. Nome do navio:	2.5. Proprietário ou operador:
2.2. Número OMI:	2.6. Distintivo do navio em algarismos ou letras: Número MMSI (Identidade do Serviço Móvel Marítimo):
2.3. Tonelagem bruta:	2.7. Estado de pavilhão:
2.4. Tipo de navio: <input type="checkbox"/> Petroleiro <input type="checkbox"/> Navio-tanque de transporte de produtos químicos <input type="checkbox"/> Graneleiro <input type="checkbox"/> Contentor	
<input type="checkbox"/> Outros navios de carga <input type="checkbox"/> Navio de passageiros <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Outros (especificar)	

3. TIPO E QUANTIDADE DE RESÍDUOS RECEBIDOS

MARPOL, anexo I — Hidrocarbonetos	Quantidade (m ³)	MARPOL, anexo V — Lixo	Quantidade (m ³)
Águas de porão		A. Plásticos	
Águas de porão (lamas)		B. Restos de alimentos	
Águas de lavagem de tanques		C. Resíduos domésticos (p. ex. papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loiça, etc.)	
Águas de lastro sujas		D. Óleos de cozinha	
Lamas de limpeza de tanques		E. Cinzas de incineração	
Outros (especificar)		F. Resíduos operacionais	
MARPOL, anexo II — Substâncias líquidas nocivas (NLS)	Quantidade (m ³)/Nome (!)	G. Carcaças de animais	
Substância da categoria X		H. Artes de pesca	



Substância da categoria Y		I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos	
		J. Resíduos de carga ⁽²⁾ (prejudicial para o ambiente marinho — HME)	
		K. Resíduos de carga ⁽²⁾ (não-HME)	
		MARPOL, anexo VI — Poluição atmosférica	Quantidade (m ³)
Substância da categoria Z		Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias	
Outras substâncias — OS		Resíduos de tratamento de efluentes gasosos	
MARPOL, anexo IV — Esgotos sanitários	Quantidade (m ³)	Outros resíduos, não abrangidos pela MARPOL	Quantidade (m ³)
		Resíduos pescados passivamente	

(1) Indicar a designação oficial de transporte dos NLS envolvidos.

(2) Indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca.



ANEXO V

[a que se referem o n.º 3 do artigo 14.º e a alínea d) do n.º 2 do artigo 17.º]

Modelo do certificado de isenção

Certificado de isenção previsto no artigo 14.º do presente decreto-lei, relativamente aos requisitos aplicáveis por força do artigo 11.º, do n.º 1 do artigo 12.º, e do artigo 23.º no[s] porto[s] de [inserir o[s] nome[s] do porto[s]] em [inserir estado-membro]⁵

Nome do navio	Distintivo do navio em algarismos ou letras	Estado de pavilhão
[inserir nome do navio]	[inserir número OMI]	[inserir nome do Estado de pavilhão]

faz viagens regulares, com escalas frequentes e regulares no(s) porto(s) seguinte(s) em [inserir nome do Estado-Membro] de acordo com um calendário ou rota predeterminados:

[]

e faz escala nesse(s) porto(s) pelo menos uma vez por quinzena:

[]

e fez um acordo para assegurar o pagamento da taxa e a entrega de resíduos no porto, ou a um terceiro no porto de:

[]

e está, por conseguinte, isento, ao abrigo do [inserir a disposição relevante da legislação nacional do país], [dos requisitos de:

- entrega obrigatória dos resíduos provenientes de navios,
- notificação prévia dos resíduos, e
- pagamento da taxa obrigatória, no(s) seguinte(s) porto(s):]

O presente certificado é válido até [inserir data], salvo se as condições que justificam a sua emissão se alterarem até essa data.

Local e data

.....

Nome
Título

⁵ Riscar o que não interessa.

ANEXO VI

[a que se referem o n.º 3 e a subalínea *ii*) da alínea *b*) do n.º 5 do artigo 23.º]

Categorias de custos e receitas líquidas relacionadas com o funcionamento e gestão dos meios portuários de receção

Custos diretos	Custos indiretos	Receitas líquidas
Os custos operacionais diretos decorrentes da entrega efetiva dos resíduos dos navios, incluindo o custo dos elementos a seguir indicados.	Os custos administrativos indiretos decorrentes da gestão do sistema portuário, incluindo o custo dos elementos a seguir indicados.	Produto líquido dos sistemas de gestão de resíduos e do financiamento nacional/regional disponível, incluindo os elementos de receitas a seguir indicados.
<ul style="list-style-type: none">— Disponibilização de meios portuários de receção, incluindo contentores, tanques, ferramentas de tratamento, batelões, camiões, receção de resíduos e instalações de tratamento;— Concessões ou licenciamento do espaço ou do serviço, se aplicável, ou aquisição ou locação do equipamento necessário para o funcionamento dos meios portuários de receção;— Funcionamento efetivo dos meios portuários de receção: recolha dos resíduos do navio, transporte dos resíduos desde o meio portuário de receção até ao local de tratamento final, manutenção e limpeza dos meios portuários de receção, custos de pessoal, incluindo horas extraordinárias, eletricidade, análise dos resíduos e seguros;	<ul style="list-style-type: none">— Elaboração e aprovação dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo eventuais auditorias aos planos e respetiva aplicação;— Atualização dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo os custos da mão-de-obra e eventuais custos de serviços de consultoria;— Organização dos procedimentos de consulta para a reavaliação do plano de receção e gestão de resíduos;— Gestão de sistemas de notificação e de recuperação dos custos, incluindo a aplicação de taxas reduzidas aos navios «verdes», disponibilização de sistemas informáticos portuários, análise estatística e custos da mão-de-obra associados;	<ul style="list-style-type: none">— Benefícios financeiros líquidos proporcionados pelos regimes de responsabilidade alargada do produtor;— Outras receitas líquidas da gestão de resíduos, como os sistemas de reciclagem;— Financiamento no âmbito do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas;— Outras fontes de financiamento ou subsídios disponíveis para os portos para a gestão de resíduos e das pescas.



<ul style="list-style-type: none">— Preparação para a reutilização, reciclagem ou eliminação final dos resíduos, incluindo a sua recolha se- letiva;— Administração: faturação e emissão para o navio do certificado de receção de resíduos, comunicação de informações.	<ul style="list-style-type: none">— Organização dos procedimentos de adjudicação de contratos públicos para a disponibilização de meios portuários de receção, bem como emissão das autorizações necessárias para a disponibilização de meios portuários de receção nos portos;— Comunicação de informações aos utilizadores do porto, através da distribuição de folhetos e cartazes, colocação de sinalização e cartazes no porto ou publicação de informações no sítio Internet do porto e transmissão eletrónica da informação, nos termos do artigo 9.º;— Gestão dos sistemas de gestão de resíduos: regimes de Responsabilidade Alargada do Produtor, reciclagem e candidatura a fundos nacionais/regionais e sua aplicação;— Outros custos administrativos: custos de monitorização e comunicação eletrónica das isenções, nos termos do artigo 14.º
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------