

Exma. Senhora
Dr.ª Marina Gonçalves
Chefe de Gabinete do Senhor Secretário
de Estado dos Assuntos Parlamentares
Palácio de São Bento
1249-068 LISBOA

SUA REFERÊNCIA
1171

SUA COMUNICAÇÃO DE
22/03/2018

NOSSA REFERÊNCIA
ENT. Nº 1136/2018
PROC. Nº: 6/2018

ASSUNTO: Pergunta nº 1629/XIII/3ª, de 22 de março 2018. Barco com sucata radioativa no porto de Setúbal.



Em resposta à Pergunta nº 1629/XIII/2ª, de 22 de março de 2018, do Grupo Parlamentar do PAN, encarrega-me Sua Exa a Ministra do Mar de informar o seguinte relativamente às questões colocadas:

1º Quais as medidas preventivas de deteção e controlo da mercadoria e bens providas do estrangeiro que chegam aos portos nacionais com este tipo de substâncias?

Anteriormente a qualquer expedição de mercadoria para um dos Portos Nacionais são previamente trocadas informações entre o potencial expedidor e o eventual terminal recebedor.

Essa consulta prévia contempla informações relativas, às especificidades do produto que se pretende movimentar, às suas características, à sua classificação face aos códigos internacionais, às quantidades que são pretendidas movimentar, a tipologia de acondicionamento, os condicionalismos operacionais inerentes (por exemplo, viscosidade ou granulometria, quantidades por cada porção/tanque, fator de estiva do produto, o plano operacional de carga e descarga, etc).

Simultaneamente ou sequencialmente é enviada a respetiva ficha de segurança do produto, bem como as características do(s) navio(s) proposto(s) para cada uma dessas operações.

Munidos desses dados base o Terminal consultado desenvolve uma primeira análise técnica da viabilidade logística. Isto é, compara as exigências e requisitos do binómio mercadoria e navio face à respetiva capacidade operacional cumprindo as exigências legais, normativas e contratuais.





No caso do produto/operação proposta já se encontrar contemplada no tarifário aprovado pela Autoridade Portuária torna-se mais expedito o processo de aceitação ou de rejeição da operação. Se o produto/operação já se encontra integrada no tarifário em vigor para a instalação portuária em apreço é indicativo que o nível de risco operacional (segurança e ambiente) foi considerado aceitável pelas diferentes Autoridades competentes.

No caso do produto/operação proposta ser inédita e como tal não contemplada no tarifário compete ao concessionário solicitar às diferentes Autoridades que se pronunciem quanto à viabilidade da movimentação proposta.

Decorrente das análises de risco desenvolvidas pelas Autoridades competentes, podem eventualmente originar algumas restrições e consequentemente a imposição de medidas mitigatórias de diversos riscos. No limite, a operação pode ser liminarmente inviabilizada se algum dos elos logísticos não evidenciar que reúne as condições consideradas adequadas e exigíveis no que concerne à segurança das pessoas, aos impactes ambientais, etc.

O concessionário que opera o Terminal após obter as autorizações das diferentes Autoridades com a definição dos termos e do enquadramento da operação logístico-portuária, poderá nos termos definidos pelas Autoridades responder favoravelmente à consulta que lhe foi previamente endereçada.

Caso o expedidor e o recebedor mutuamente concordarem com os termos da operação celebram negócio e iniciam-se as operações logísticas na origem.

No caso vertente a mercadoria foi verificada antes de ser embarcada e emitido o respetivo certificado "NON RADIOACTIVITY CERTIFICATE" – Vide anexo I

Como se pode verificar da sua leitura está atestado que toda mercadoria não apresenta valores de radiação relevantes (Medido pelo equipamento de monitorização *Thermo ASM 3000E/III* – valores de 0.02 Micro Sievert +/- 15%);

Adicionalmente e antes do Comandante do M/V ISMINI aceitar o carregamento decorrem um amplo conjunto de verificações e formalidades desenvolvidos por diferentes atores e atestados pelas Autoridades do País de origem (No caso vertente a Holanda).

As mercadorias perigosas ou poluentes só poderão ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto de um Estado-Membro, se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração com as seguintes informações sobre a carga:

- 1. Designação técnica exata das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio exigida para as cargas INF, tal como definido na regra VII/14.2, quantidades dessas mercadorias e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respetivos números de identificação;*
- 2. Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.*

Destaca-se o facto da Comissão, na sua comunicação de 24 de Fevereiro de 1993 intitulada «Uma política comum de segurança marítima», refere, entre os objetivos a realizar a nível comunitário, a instituição de um sistema de informação obrigatório, graças ao qual os Estados-Membros teriam rapidamente acesso a todas as informações importantes relativas aos movimentos dos navios que transportam mercadorias perigosas e poluentes e à natureza exata de tais mercadorias.

A Diretiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes, estabelece um sistema de informação das autoridades competentes sobre os navios com destino aos portos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes e sobre os incidentes que ocorram no mar.

Posteriormente a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho. A referida Diretiva que tem por objetivo a instituição, na Comunidade, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e deteção da poluição causada pelos navios.

Complementarmente no seio da União Europeia os navios dos diferentes Estados membros cumprem com os formalismos explicitados na Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010.

Os sistemas *SafeSeaNet*, criados aos níveis europeu e nacional, devem, por um lado, permitir a receção, o intercâmbio e a distribuição de informações pelos sistemas de informação dos Estados membros relativos às atividades marítimas e, por outro, ser interoperáveis com outros sistemas da União Europeia para efeitos de formalidades declarativas, com vista a facilitar o transporte marítimo e a reduzir os encargos administrativos dos agentes intervenientes.

2º - Quais os instrumentos utilizados para a deteção e controlo de mercadorias e bens providas do estrangeiro que chegam aos portos nacionais com este tipo de substâncias.

A eficiência do tráfego marítimo, e em particular da gestão das escalas dos navios nos portos, passa igualmente pela comunicação pelos navios, com suficiente antecedência, da sua chegada ao porto.



Deste modo, qualquer navio que pretenda entrar num Porto Nacional deverá cumprir com as formalidades de chegada previstas Decreto-Lei n.º 218/2012.

Das Formalidades resultantes de instrumentos jurídicos internacionais, destacam-se as informações que devem ser prestadas nos termos da Convenção FAL (Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional, adotada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos em 9 de abril de 1965, na sua atual redação) e de outros instrumentos jurídicos internacionais aplicáveis:

- 1 — Formulário FAL n.º 1: Declaração geral.
- 2 — Formulário FAL n.º 2: Declaração de carga.
- 3 — Formulário FAL n.º 3: Declaração de provisões de bordo.
- 4 — Formulário FAL n.º 4: Declaração dos bens da tripulação.
- 5 — Formulário FAL n.º 5: Rol da tripulação.
- 6 — Formulário FAL n.º 6: Lista de passageiros.
- 7 — Formulário FAL n.º 7: Mercadorias perigosas.
- 8 — Declaração Marítima de Saúde.

Os Portos Nacionais especificaram procedimentos que visaram a simplificação e a harmonização, iniciativa da qual resultou um modelo de referência nacional desenvolvido sob a coordenação da Associação dos Portos de Portugal.

A referida estrutura de processos serviu de base à implementação, ao nível local, das Janelas Únicas Portuárias nos portos comerciais portugueses, em estreita parceria com as alfândegas nacionais e com as diversas autoridades que exercem as suas competências nos portos.

No caso concreto do MV ISMINI (IMO nº 9138642) que anunciou previamente a sua escala ao Porto de Setúbal e cumpriu integralmente as formalidades necessárias. Recebeu o nº de processo JUP II – SET2018000309 e foi averbada a respetiva autorização de entrada de todas as Autoridades envolvidas.

O navio escalou efetivamente o Porto de Setúbal de 19/03/2018 a 24/03/2018, tendo descarregado 19909221 Kg de HMS ½ no Terminal de Graneis Sólidos da SAPEC.

Anteriormente à operação propriamente dita ocorrem as seguintes ações de controlo:

- 1- O Piloto da Barra entra no navio e tem a obrigação de reportar qualquer anomalia técnica;
- 2- O navio ao atracar é alvo de visita das Autoridades (A. Tributaria, SEF, P. Marítima);
- 3- O Terminal Portuário aplica um SAFETY CHECK LIST;
- 4- É celebrada uma DOS (*Declaration Of Security*) entre o Terminal e o Navio;
- 5- É comunicado ao Comandante do navio o "*Pre-Advice to Master Discharge Operation*";
- 6- O plano de descarga estudado para minimizar esforços sobre o navio é operacionalizado de comum acordo;





Durante a operação de descarga, ocorrem as seguintes ações de controlo:

- 7- O Terminal Portuário é visitado duas vezes ao dia pelos elementos da fiscalização da Autoridade Portuária que têm a prerrogativa de atuar;
- 8- A Polícia Marítima exerce as respetivas competências quer em terra, quer no plano de água e podem parar a operação a qualquer momento.
- 9- A GNR e a PSP exercem as respetivas competências nas acessibilidades terrestres;
- 10- A ACT pode realizar inspeções às condições de trabalho verificadas;

Ocorrem ainda as seguintes ações de controlo:

- 11- A mercadoria é carregada em camiões e seguidamente transportada para a Siderurgia Nacional acompanhados das respetivas guias;
- 12- O Terminal tem um estatuto aduaneiro e garante que toda a mercadoria que sai é reportada à Autoridade Tributária e Aduaneira;
- 13- Existe um procedimento estabelecido com o cliente final que consiste numa monitorização de radioatividade à chegada de todos os camiões à Siderurgia Nacional. Caso algum dos camiões que transporta HMS ½ oriundo do navio faça disparar o detetor e o respetivo alarme, o veículo em causa fica então isolado, impedido de entrar nas instalações, o Terminal Portuário é informado deste facto e são chamadas as Autoridades ao local.

3º - Com que frequência são efetivadas as medidas preventivas de deteção e controlo de mercadorias e bens providas do estrangeiro que cheguem aos portos nacionais com este tipo de substâncias?

Como referido anteriormente todos os camiões ao chegarem à Siderurgia Nacional são controlados os respetivos valores de radioatividade.

No entanto, como medida preventiva está a ser equacionada a possibilidade do concessionário do Terminal portuário adquirir um equipamento portátil de medição da radioatividade num momento anterior ao transporte terrestre.

Com os melhores cumprimentos, *e estima pessoal*

A Chefe do Gabinete,

Ana Paula Fernandes



Anexo I

NON RADIOACTIVITY CERTIFICATE	
SUPPLIER	
Company:	TSE Trade GmbH & Co. KG
Tax Number:	DE29546750
Company Registered Office:	Herrmannstrasse 110, 40461 Essen, Germany
Contact Person:	A. Eisenmann
SUPPLIED MATERIAL	
Cargo Material:	HM 8 1/2
Quantity:	19 909,21 m
Contract N° / Reference:	207136
LOAD / DISCHARGE	
Port/City of Loading:	Amsterdam, The Netherlands
Date of Loading:	16-03-2018
Port/City of Discharge:	Faro/Algarve, Portugal
Estimated Date of Discharge:	16-04-2018
Name of Vessel/Invoice No.:	MSV BERLIN
MEASURING INSTRUMENTS	
Equipment (Stationary Unit/Portable Monitor)	
Manufacturer/Model: Thermo ANM 3000E/301	
Measurements: (25% at count rate)	Background: Kot 8.02 Micro Shaver Maximum: +15% BG Minimum: -15% BG
Type of Test: Alternative may be 2017	
Person in Charge of Measurement: Sarmar Sorvicos	

We hereby certify that all the material delivered by reason of the above mentioned contract, has been checked for radioactivity throughout the loading process. We further certify that no measurement was above the background radiation level and therefore all the material is exempt from any radioactivity.

For and on behalf of the SUPPLIER