

PLANO GERAL



PLANO DE CONTINGÊNCIA

POLUIÇÃO MARINHA OU INCIDENTE DE NAVEGAÇÃO

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	2

ÍNDICE

1.	OBJETIVO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO.....	3
2.	DESCRIÇÃO DAS INSTALAÇÕES.....	3
3.	ÁREA CONCESSIONADA E ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE	5
4.	ORGANIZAÇÃO	7
5.	A RESPONSABILIDADE DO LCP.....	8
5.1.	Articulação com a Autoridade Portuária	9
6.	RESPONSABILIDADE DE OUTRAS AUTORIDADES	11
7.	RISCOS DE POLUIÇÃO MARINHA OU INCIDENTE DE NAVEGAÇÃO.....	11
8.	CENÁRIOS DE INCIDENTES.....	12
8.1.	<i>Poluição Marinha</i>	13
8.2.	<i>Incidente de Navegação</i>	15
8.3.	<i>Colisão entre Navios</i>	15
8.4.	<i>Colisão com o Cais</i>	16
8.5.	<i>Incêndio em Navio Atracado</i>	17
9.	INTERVENÇÃO	17
9.1.	<i>Estrutura</i>	18
9.2.	<i>Formação e Competências</i>	18
9.3.	<i>Comunicação</i>	19
9.4.	<i>Documentação e Controlo</i>	19
9.5.	<i>Prevenção e Resposta a Emergências</i>	19
10.	REPOSIÇÃO DA NORMALIDADE.....	20
11.	ANEXO I: CONTATOS DE EMERGÊNCIA	21
12.	ANEXO II: CHECK LIST DE TRASFEGA	22
13.	ANEXO III: CHECK LIST DE EMERGÊNCIA	24

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	3

1. OBJETIVO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O Plano de Contingência por Incidentes de Poluição Marinha ou Incidente de Navegação (PCONT) da *Lisbon Cruise Port*, doravante designada por LCP, pretende estabelecer os melhores procedimentos e práticas de intervenção em situações de emergência provocadas por ocorrências de poluição marinha ou incidentes com navios, quando atracados ou em manobra de amarração ou desamarração, assim como a ocorrência de incêndio a bordo de navios atracados no cais do Terminal de Cruzeiros de Lisboa - LCP.

A aplicação destes procedimentos de intervenção nos casos de emergência visa:

- O respeito pela salvaguarda da vida humana;
- A proteção ambiental;
- A contenção e recolha de eventual poluição marinha;
- A gestão dos resíduos decorrentes desses episódios, que inclui o seu correto acondicionamento e transporte a destino final adequado.

Este Plano constitui-se em anexo às Medidas de Autoproteção, e respetivo Plano de Emergência.

2. DESCRIÇÃO DAS INSTALAÇÕES

O LCP localiza-se no concelho de Lisboa, nas freguesias de Santa Maria Maior e de São Vicente, e inclui as áreas de cais acostáveis e as áreas concessionadas delimitadas nas plantas e desenhos que constituem os ANEXOS 1 e 2 do contrato de concessão.

As instalações do LCP distribuem-se por dois edifícios existentes, ambos inseridos na área concessionada, designados por Gare Marítima de Santa Apolónia e Terminal de Cruzeiros de Lisboa, respetivamente a montante e jusante.

A antiga Gare Marítima do Jardim do Tabaco, foi parcialmente desmantelada e actualmente serve de esquadra da PSP Turismo.

O acesso junto aos edifícios e ao longo de todo o terraplano de operação portuária é possível a partir da Avenida Infante D. Henrique, através de portões de acesso direto ao cais ou através dos parques de estacionamento do próprio Terminal. Existem, igualmente, entradas de serviço para pessoas e para veículos, nomeadamente no topo montante do terminal, no terraplano do cais e, a jusante, junto à gare do Jardim do Tabaco, destinadas às diferentes autoridades, agentes de navegação, prestadores de serviços e a entrada de pessoas afetas a veículos de recolha de resíduos e de entrega de mantimentos ou sobressalentes/consumíveis.

Conforme as plantas anexas ao contrato, a gare marítima de Santa Apolónia é constituída por um antigo armazém portuário reconvertido, onde se encontram as instalações administrativas do LCP e se processa o embarque dos passageiros e o respetivo controlo de acesso, anexo a um outro edifício de construção mais recente onde se desenrolam os desembarques de passageiros

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	4

e bagagens. Esta gare, dispõe de instalações sanitárias, gabinetes das autoridades, diversos locais de venda de artigos regionais e salas de passageiros com equipamentos de deteção de metais e *screening* (Raio X) de passageiros e bagagens.

O Terminal de Cruzeiros de Lisboa, resultado de um concurso público internacional, ofereceu uma oportunidade rara de repensar e questionar a relação vivencial e urbana entre a cidade e o rio Tejo, alvo de inúmeras propostas ao longo dos séculos, uma consequência da importância desta relação na caracterização e desenvolvimento de uma cidade que assume a sua vocação portuária natural.

A proposta de um edifício volumetricamente compacto permitiu libertar o espaço envolvente, reclamando-o para o uso público, oferecendo à cidade e aos bairros adjacentes um espaço verde de referência, com capacidade de comportar diferentes actividades.

O edifício surge como uma resposta programática eficaz aos navios, enquanto o parque responde à cidade, fazendo a mediação entre o centro histórico e o rio, funcionando simultaneamente como porta da cidade. A solução encontrada permite versatilidade, tanto no espaço interior como no exterior, para acolher eventos como exposições, ciclos de moda e cinema, concertos, feiras e mercados, como alternativa à sazonalidade da ocupação do terminal.

Um dos pontos fundamentais da implantação escolhida é a conservação da estrutura da doca existente, exaltando a sua memória através da manutenção do seu espaço vazio e da recuperação dos muros de pedra existentes em todo o seu perímetro.

O edifício materializa uma solução simples e compacta, com grande racionalização dos meios e sistemas utilizados, aliada a um uso do espaço flexível. Assume perante o parque e a cidade um carácter de pavilhão, uma espécie de jangada de transbordo, aparentando ser um volume flutuante, quebrado, que gera zonas de tensão e inflexões que sugerem os pontos de entrada e saída do edifício.

O acesso principal ao Terminal de Cruzeiros de Lisboa faz-se junto ao plano de água, conferindo à fachada o carácter de alçado principal. A entrada localiza-se num grande espaço coberto, com pé-direito elevado, do qual partem a escadaria de acesso ao piso superior e o percurso público.

O Hall desenvolve-se ao longo do alçado principal, caracterizado por um duplo pé-direito. Aqui encontram-se os vários serviços de acolhimento de passageiros e a zona de entrega de bagagem.

No piso superior, encontra-se a Área de Espera e Check-in, com uma cafetaria, lounge, uma zona comercial e os postos necessários para efetuar controlo de passageiros e de bagagem,

Este espaço relaciona-se com o pátio público, resultante da fratura no volume do edifício, que oferece vistas sobre Alfama.

O momento de chegada dos passageiros à cidade é fortemente caracterizado pela vista panorâmica sobre o centro histórico, e pelo plano horizontal de copas de árvore que se desenrola a um nível mais baixo.

A partir deste ponto de chegada, pode descer-se diretamente para a cidade, quer junto à frente Nordeste do edifício quer junto ao alçado principal para a praça, ou aceder à área de recolha de bagagens.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	5

No nível da doca, desenvolve-se o estacionamento, dividido em três áreas: usufruindo de um espaço semicoberto e de um acesso controlado, a Alameda. O estacionamento público para o staff e para passageiros por debaixo do edifício e zona exterior no ensombramento do plano vegetal das copas das árvores.

O edifício representa, ainda, um feito tecnológico: as suas fachadas são construídas com um betão branco com aglomerado de cortiça com características estruturais — significativamente mais leve e com maiores capacidades de isolamento térmico do que o betão estrutural corrente — especificamente desenvolvido para o Terminal de Cruzeiros de Lisboa, a partir de uma ideia de João Luís Carrilho da Graça e da parceria entre a Corticeira Amorim e a Secil.



Figura 1 – Terminal de Cruzeiros de Lisboa

Para efeitos deste Plano, as instalações entraram em funcionamento em Julho de 2014, correspondendo à entrada em vigor da concessão da atividade, ainda que os edifícios e instalações dedicados à operação de navios de cruzeiro, objeto da concessão, já se encontrassem em funcionamento, para a mesma atividade há vários anos.

Em termos de cais para a acostagem dos navios de cruzeiro, o LCP é constituído por uma frente acostável com 1425 metros de comprimento composto por 3 zonas distintas em função da antiguidade e tipo de estrutura do cais, cujas operações de desembarque e embarque de passageiros são apoiadas por mangas moveis (PBB) de conexão automática ao navio e passarela de circulação e/ou por portalós de diferentes dimensões com ligação ao cais.

Em termos de horário de funcionamento, o LCP está aberto sempre que estão atracados, naquela instalação portuária, navios de cruzeiro em operação comercial, com a presença das autoridades competentes, a partir da hora requerida pelos agentes de navegação dos navios e até à largada do último cabo do navio.

Na ausência de navios de cruzeiros, o LCP, enquanto concessionária, assume o horário administrativo das 09h30 às 18h30 de segunda a sexta-feira.

3. ÁREA CONCESSIONADA E ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE

A área concessionada, como referido no capítulo 2 - Descrição da Instalação, inclui as gares marítimas e áreas envolventes, conforme delimitação constante da planta abaixo.

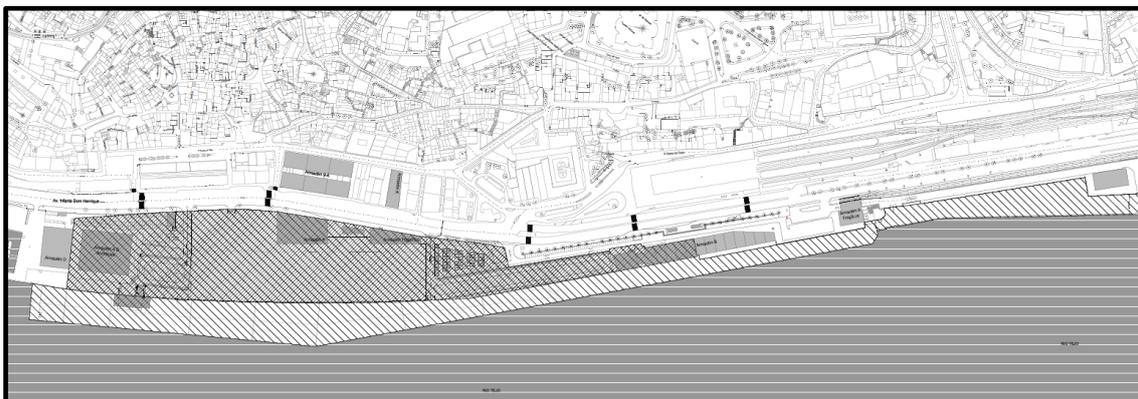


Figura 2 – Área de concessão

O Terminal de Cruzeiros de Lisboa é composto por uma área mais vasta que a concessionada e conta ainda com cais acostáveis, que apesar de não concessionados, serão os locais onde, em extensão às gares marítimas, se realizará em regime de serviço público a atividade de apoio à navegação marítima consistente na realização das operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros de quaisquer navios de passageiros durante o seu tempo de permanência em porto.

Na área de concessão existem ainda 2 edifícios complementares de serviços (Edifício SW e NE) afetos a atividades acessórias de restauração e escritórios em regime de exploração, identificados na Figura 3.

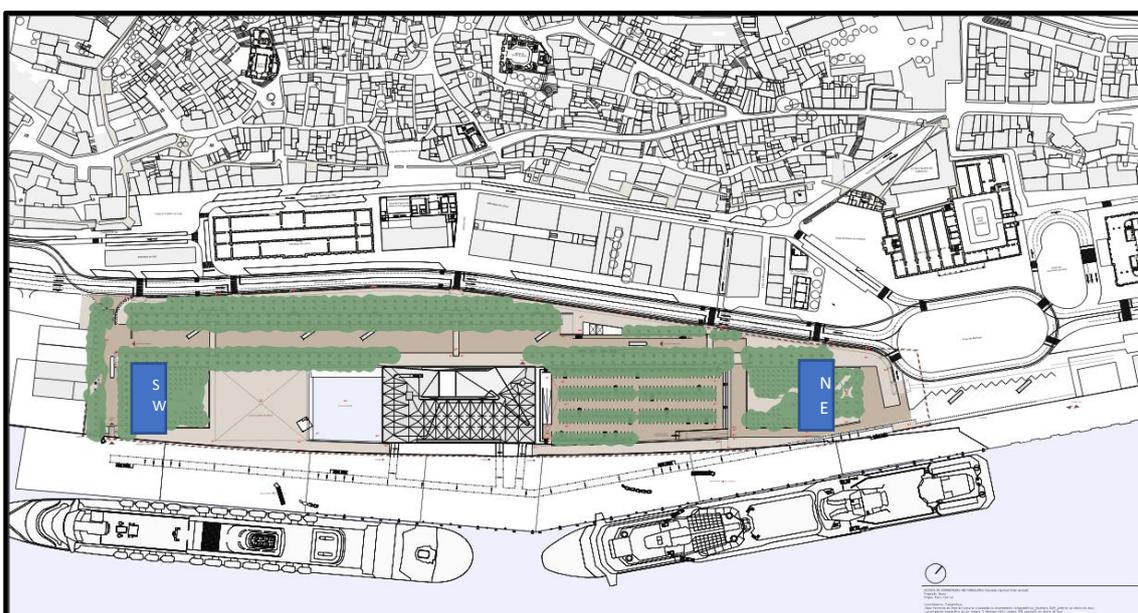


Figura 3 – Instalações do LCP

A atividade portuária desenvolvida pelo LCP engloba as seguintes operações:

- Planeamento das acostagens de navios de passageiros, condicionado à aprovação da autoridade portuária;

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	7

- Embarque, desembarque e trânsito de tripulantes e das bagagens dos passageiros;
- Abastecimento dos navios de cruzeiros e outras atividades de apoio ao navio como fornecimento de água e energia em regime de exclusividade se previsto em regulamentação portuária;
- Colaboração nos serviços de apoio aos navios prestados por entidades terceiras devidamente habilitadas;
- Colaboração no desempenho das funções dos operadores de excursões e de terra nomeados pelos armadores;
- Colaboração no desempenho das funções das forças de segurança e entidades oficiais, nomeadamente diligenciando para o bom estado de conservação e uso dos equipamentos que compõem os sistemas de segurança;
- Controlo e ordenamento do uso das zonas de estacionamento de táxis e autocarros de turismo destinados aos Navios de Cruzeiro, bem como exploração do estacionamento público de viaturas ligeiras e as áreas comerciais.

O LCP tem a responsabilidade de manter, em bom estado de conservação e limpeza, a área concessionada, incluindo edifícios, parques de estacionamento e zonas de pavimento.

4. ORGANIZAÇÃO

A estrutura organizacional do LCP assenta no esquema evidenciado na figura.

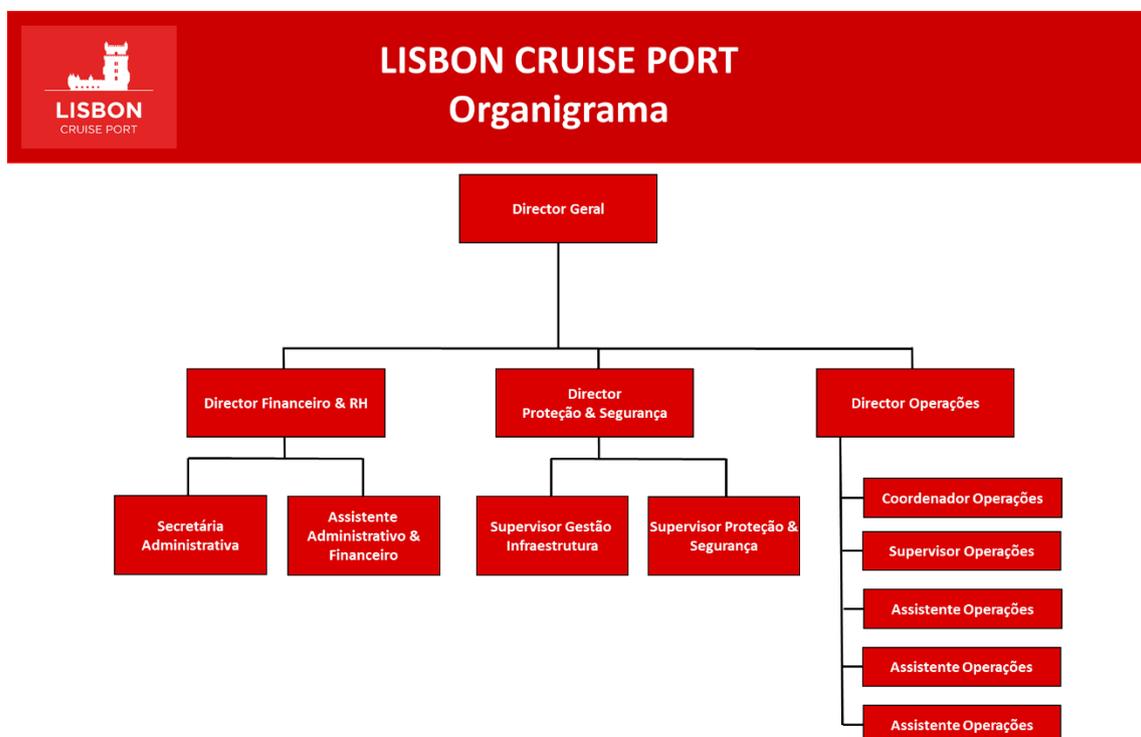


Figura 4 – Organograma do LCP em 2025

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	8

A responsabilidade de intervenção, desde o planeamento, estabelecimento, supervisão do presente Plano de Contingência, sem prejuízo das responsabilidades específicas dos diversos colaboradores ao longo da estrutura, compete ao Diretor de Proteção e Segurança.

Na sua ausência e impedimentos este responsável será substituído em funções pelo Supervisor de Proteção & Segurança

A pessoa contactável para qualquer emergência será o Director de Operações.

5. A RESPONSABILIDADE DO LCP

A atividade do LCP, em todas as suas vertentes, implica a realização de um conjunto de operações e serviços, que tendo lugar na área concessionada ou sob responsabilidade operacional do LCP, se consideram ser da sua responsabilidade.

A ocorrência de eventuais falhas ou mau desempenho desses serviços ou a ocorrência de incidentes nas operações e/ou na movimentação dos navios, pode criar situações de emergência que obrigam ao acionamento dos planos de contingência de responsabilidade do LCP.

Na prestação do serviço aos navios, de embarque, desembarque e trânsito de passageiros, bagagens e tripulação estão diretamente envolvidas diferentes autoridades, como o GNR, Polícia Marítima, Autoridade Aduaneira e Sanidade, para além dos operadores do LCP e empresas contratadas para o efeito. Há ainda uma comunidade de fornecedores de serviço contratados, como sejam, os envolvidos na proteção e vigilância das instalações e limpeza e os envolvidos na manutenção dos sistemas, equipamentos e infraestruturas.

Na interface com o navio, para além dos agentes de navegação, despachantes oficiais, e autoridades, estão ainda presentes os operadores do próprio LCP ou contratados. Prestadores de serviços, como de recolha de resíduos, reparadores e amarradores, e fornecedores de mantimentos, sobressalentes, combustíveis e água.

Estão igualmente presentes na frente turística, os agentes de viagens, operadores turísticos, agentes de navegação, operadores de veículos de transporte, entre outros.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	9



Figura 5 – Comunidade portuária

5.1. Articulação com a Autoridade Portuária

As matérias de segurança da navegação e poluição marinha, nos limites da área de jurisdição da Autoridade Portuária, são de sua direta responsabilidade e encontram-se definidas em diversos diplomas, nomeadamente no decreto-lei nº 46/2002 de 5 de Março e na Resolução do Conselho de Ministros 25/93 que introduziu o Plano Mar Limpo, estrutura organizativa para a ação de combate à poluição no mar, bem como em regulamentação portuária específica.

A organização para as ações de combate à poluição marinha tem quatro níveis de responsabilidade, ou graus de prontidão, de acordo com o impacto e a gravidade de um determinado episódio de poluição:

Diretor Geral da Autoridade Marítima

Chefe do Departamento Marítimo

Autoridade Portuária (nos espaços sob sua jurisdição) e Capitão do Porto

Instalação Portuária / Autoridade Portuária (nos espaços sob sua jurisdição)

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	10

Nesta perspetiva, as administrações portuárias são responsáveis pela prevenção e combate à poluição marinha nos espaços sob sua jurisdição (portos) e exercem poderes de autoridade (Autoridade Portuária), ainda que, de acordo com o Plano Mar Limpo, a direção e a coordenação passe para a Autoridade Marítima no caso de episódios de poluição mais graves ou que se estendam para fora dos espaços de jurisdição das Autoridades Portuárias.

No caso das instalações portuárias, como o LCP, a Autoridade Portuária delega nos respetivos concessionários a responsabilidade de responder aos incidentes de poluição marinha que ocorram no interior da sua área concessionada, até ao tipo ou dimensão que se considere razoável para a atividade desenvolvida e, no caso de instalações de movimentação de mercadorias, o tipo e volume dos produtos movimentados.

O LCP tem como atividade, em regime de serviço público, o apoio à navegação marítima consistente na realização das operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros de quaisquer navios de cruzeiros durante o seu tempo de permanência em porto.

Como tal, os riscos de ocorrência de incidentes de poluição marinha, abrangidos pelo Plano Mar Limpo nas instalações do LCP resumem-se aos que decorrem das operações de abastecimento de navios, em combustíveis ou óleos lubrificantes.

Relativamente a outros incidentes, nomeadamente os de navegação que, de alguma forma possam ocorrer no cais sob responsabilidade do LCP, ou com navios que se destinam aos mesmos cais e na sua proximidade, consideram-se de aplicar o Plano de Emergência Interno da Autoridade Portuária e o Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Lisboa bem como a regulamentação portuária aplicável.

Sempre que ocorra um incidente de poluição marinha ou de navegação, nos termos acima definidos, é obrigação do LCP a sua intervenção e contenção, de acordo com o previsto neste Plano, de forma proporcional e ajustada à atividade desenvolvida e às suas responsabilidades, em articulação direta com a Autoridade Portuária e/ou com outras autoridades, em razão da matéria e da área.

A articulação com a Autoridade Portuária assume particular relevância, quer pela relação contratual, quer pelos deveres de informação estabelecidos, quer ainda pela necessária comunicação em diversas situações relativas a controlos operacionais de atividades com impactes significativos na segurança das instalações, dos navios e pessoas, bem como no ambiente.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	11
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE		

Em situações de emergência, como sejam as que versam este Plano, deve ser efectuada a comunicação imediata da ocorrência e das condições de atuação, nos termos dos cenários previstos no presente documento.

6. RESPONSABILIDADE DE OUTRAS AUTORIDADES

Foram referidas a articulação, as responsabilidades e atribuições da Autoridade Portuária, em matéria de combate à poluição marinha e segurança da navegação, relativamente à actividade concessionada ao LCP, bem como da Autoridade Marítima na hierarquia de organização do Plano Mar Limpo e nas responsabilidades em matéria de Salvamento Marítimo na área portuária.

A Autoridade Marítima, através da Capitania do Porto de Lisboa é, ainda, o agente de Protecção Civil na área portuária e, como tal, coordena a intervenção e articulação das restantes autoridades e intervenientes, e respectivos meios, em situações que implicam a actuação de meios de socorro e assistência às populações, seja qual for a sua causa e dimensão.

Os incidentes de poluição marinha, independentemente da sua origem, e os incidentes de navegação que ocorram na área de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa recaem na esfera da intervenção das entidades responsáveis pela Protecção Civil da área da cidade de Lisboa no que respeita, neste particular, às responsabilidades do Terminal de Cruzeiros de Lisboa – LCP, sempre que, em razão da dimensão do incidente ou das substâncias envolvidas, o âmbito do incidente possa a ter impacte no tecido urbano, nas populações e na sua circulação.

Sob a coordenação da Autoridade Marítima e da Protecção Civil, em razão da matéria e da área, podem vir a ser envolvidas todas as autoridades, entidades ou empresas que constituem a rede de intervenção coordenada por estas duas autoridades, ao abrigo dos respectivos planos de emergência para os diferentes incidentes.

7. RISCOS DE POLUIÇÃO MARINHA OU INCIDENTE DE NAVEGAÇÃO

As actividades desenvolvidas no Terminal de Cruzeiros de Lisboa – LCP, concentram-se na gestão de movimentação de passageiros de navios de cruzeiro que escalam as suas instalações, ou as instalações portuárias nas quais o LCP esteja autorizado a utilizar, e na prestação de serviços complementares aos mesmos navios, enquanto o navio permanece em porto, durante aquele período.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	12
PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE			

Estes serviços estão tipificados no contrato de concessão atribuído ao LCP e, na sua maioria, não são potenciais geradores de incidentes objecto desta avaliação, relativamente ao risco de poluição marinha ou de incidentes de navegação, decorrentes das suas actividades.

Nos capítulos que seguem, são identificados os possíveis cenários de incidente que podem, eventualmente, vir a causar derrame de hidrocarbonetos, ou de outras substâncias perigosas, identificados no plano nacional de combate à poluição marinha e que possam vir a resultar em poluição das águas do rio Tejo.

Ainda que não seja, de todo, provável que possam vir a ocorrer incidentes de navegação, nomeadamente colisão entre navios ou de navios / embarcações com o cais do LCP, o presente Plano, identifica estes cenários de incidente como suplementar e, estritamente, em relação aos navios que escalam o terminal alvo de concessão e nas respetivas manobras de atracação e desatracação.

O LCP tem por missão a exploração económica, conservação e desenvolvimento do terminal de cruzeiros de Lisboa. Esta atividade tem particular relevância na região de Lisboa, pois é através dela que o porto se assume como principal porta de entrada turística na cidade, com todo o impacto económico e de projeção internacional que em si encerra.

Estas características de eleição para a atividade, no entanto, expõem de forma mais visível qualquer incidente que possa ocorrer e que ponha em risco a cidade, as populações e o ambiente, em particular os ecossistemas do estuário do Tejo.

A responsabilidade do LCP, nesta matéria, é focada na boa prossecução desta missão através de um desempenho cuidado, desenvolvendo a atividade de embarque, desembarque e trânsito de passageiros de navios de cruzeiros em regime de exclusividade no porto de Lisboa.

Da mesma forma, devem ser desempenhadas as atividades acessórias de apoio aos navios e aos seus passageiros, e tripulantes, nomeadamente o abastecimento de combustíveis, água, energia, mantimentos, sobressalentes, óleos lubrificantes, recolhas de resíduos, reparações, etc

8. CENÁRIOS DE INCIDENTES

Para a definição de cenários de intervenção, ajustados ao tipo de atividade desenvolvida pelo LCP, ao tipo dos navios e da sua movimentação bem como aos serviços acessórios realizados na sua área concessionada, selecionaram-se quatro tipologias de incidente:

Incidentes	Descrição
Incidente 1	Abastecimento de combustíveis / lubrificantes ou recolha de resíduos oleosos
Incidente 2	Colisão de navio com o cais
Incidente 3	Colisão entre navios / embarcações
Incidente 4	Incêndio em navio atracado

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	13
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE		

8.1. Poluição Marinha

A poluição marinha por hidrocarbonetos, ou outras substâncias perigosas, decorre de um derrame, intencional ou não, de produtos derivados do petróleo bruto, ou de outras substâncias, ou misturas, definidos como perigosos e identificados no código IMDG, nas águas marinhas ou estuarinas, em concentrações tais que sejam fundamentalmente alteradas as características destas águas e que venham a ser prejudicados / destruídos os respetivos ecossistemas por ação dessa concentração.

Estão internacionalmente definidos os limites de concentração admissível a serem descarregados, legalmente, nas águas marinhas bem como a delimitação das zonas costeiras ou oceânicas em que se pode, ou não, proceder a descargas autorizadas destes produtos.

Nas águas do rio Tejo, não são permitidas quaisquer descargas de hidrocarbonetos, ou outras substâncias perigosas.

Abastecimento de combustíveis / lubrificantes ou recolha de resíduos oleosos

O abastecimento de combustíveis ou lubrificantes e a recolha de resíduos oleosos (líquidos a granel), constitui o risco de teor mais elevado, na perspetiva de um incidente de poluição marinha que possa vir a ocorrer no terminal do LCP e decorrente da sua atividade.

Estas operações constituem-se, fundamentalmente, como uma transferência de líquidos por bombagem, entre os depósitos de um autotanque, ou barçaça, e os tanques de combustível ou óleos lubrificantes do navio, através de mangueiras e acoplamentos ajustados ao tipo e dimensão das ligações em ambos os extremos.

A descarga de resíduos oleosos, ou águas residuais com vestígios de hidrocarbonetos, decorre da mesma forma mas em sentido inverso, dos tanques do navio para os depósitos de autotanque ou barçaça.

Os riscos de derrame que possa vir provocar incidente de poluição marinha, decorrem de avaria nos sistemas de trasfega ou, mais provavelmente, por rotura nos acoplamentos ou mangueiras flexíveis ou ainda por “*overflow*” dos tanques ou depósitos.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	14

O volume do produto derramado durante um incidente deste tipo, e o seu tipo/viscosidade é determinante para o seu comportamento e para as condições da sua contenção e recolha.

Geralmente, os abastecimentos efetuados por carro tanque e que se podem considerar no âmbito dos serviços acessórios, autorizados e, prestados pelo LCP são de gasóleo, uma vez que o abastecimento de combustíveis mais pesados exige aquecimento do produto para a sua movimentação o que não é vulgar por carro tanque. São, assim, produtos de menor viscosidade e que, com maior facilidade tenderão a fluir e vir a provocar poluição das águas e que, por essa razão, exigem uma maior rapidez de corte no abastecimento e de contenção para evitar a sua escorrência para as águas do rio.

O mesmo se aplica relativamente às águas oleosas a descarregar, podendo, no entanto, ser muito variável a viscosidade dos resíduos das misturas de hidrocarbonetos.

Medidas a adotar:

1. Abastecimento de combustíveis e recolha de resíduos de hidrocarbonetos

- Parar o fluxo da carga / descarga, desligando as bombas de trasfega e fechando as válvulas de corte da operação.
- Conter o produto derramado com recurso aos produtos e equipamentos específicos.
- Limitar a possibilidade do derrame atingir as águas marinhas, ou os sistemas de drenagem, tamponando os orifícios / sumidouros do cais e limitando o percurso do derrame pelo coroamento da muralha.
- Absorver / recolher o produto com recurso a materiais absorventes hidrófobos, aspiradores, recuperadores ou bombas de vácuo ou pneumáticas.
- Armazenar, temporariamente, o produto recolhido em baldes, tambores contentores, etc.
- Encaminhar os resíduos contaminados por empresa licenciada pela Autoridade Portuária.

Logo que seja possível, o LCP deve comunicar à AP a ocorrência do derrame, com a descrição mais precisa do lugar do terminal, do tipo de produto derramado, do seu volume estimado, das medidas tomadas de imediato e da provável evolução da situação, nomeadamente se já ocorreu, ou tem possibilidade de vir a ocorrer, um incidente de poluição marinha.

A responsabilidade, em primeira linha, da intervenção em caso de derrame nestas circunstâncias pertence à empresa abastecedora / de recolha, e tal constitui uma premissa principal no processo de licenciamento para estas atividades quer junto da AP quer junto dos ministérios responsáveis pela indústria, pela energia e pelo ambiente.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	15
PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE			

Para tal, estas empresas devem estar equipadas com material adequado para resposta a este tipo de incidente e possuírem seguro de responsabilidade civil que cubra os riscos ambientais e de responsabilidade civil, deste tipo de operação.

8.2. Incidente de Navegação

A navegação no rio Tejo, por alturas do terminal do LCP, constitui-se principalmente pelos navios, e embarcações, que se dirigem, ou provêm dos terminais a montante nas áreas de Santa Apolónia e Poço do Bispo, ou que sobem/descem o rio em direcção aos canais do Norte ou das Barcas e ainda, no extremo jusante do terminal, a navegação de tráfego fluvial de passageiros na aproximação às instalações da Transtejo, no Terreiro do Paço.

Os riscos de incidente de navegação, nas proximidades ou na aproximação ao cais do LCP, decorrem da probabilidade de colisão entre navios ou da colisão de um navio com o cais, durante a manobra de atracação, ou desatracação, neste terminal.

Dum incidente desta natureza poderão resultar danos materiais, pessoais ou ambientais nos navios e infraestruturas portuárias, nos tripulantes, passageiros e pessoal do terminal ou contaminação por poluição marinha, no caso de derrame de combustíveis dos navios.

8.3. Colisão entre Navios

A possível colisão entre navios, ou embarcações, que venha a ocorrer na aproximação ao cais do terminal de cruzeiros de Lisboa, não é da responsabilidade do LCP, na medida em que a navegação do(s) navio(s) está sob o controlo, e responsabilidade, do seu comandante, independentemente de poder estar pilotado e/ou em fase de aproximação final ao cais.

Em nenhum momento a sua navegação estará sob o controlo, ou instruções do LCP.

No caso de colisão entre navios que possa ocorrer nestas circunstâncias, competirá ao LCP, apenas o dever de informação à Autoridade Portuária e a disponibilidade e colaboração para ceder as instalações ou infraestruturas a si concessionadas para as operações de intervenção e apoio logístico, se solicitado pelas entidades responsáveis pela resolução do incidente, nomeadamente as autoridades marítima e portuária.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	16
PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE			

Não é, também, da responsabilidade de intervenção do LCP, uma eventual ocorrência de derrame de combustíveis na sequência de um incidente de colisão entre navios. O combate à poluição marinha, decorrente deste incidente, insere-se no grau 3 de responsabilidade das autoridades Portuária/Marítima.

Medidas a adotar: Colisão entre navios

- Reportar ao VTS a ocorrência e mantê-lo informado até à chegada dos meios portuários de assistência e apoio
- Informar o VTS da situação dos navios aos cais do LCP e/ou de qualquer operação que possa vir a ser prejudicada pela ocorrência do incidente
- Articular com as autoridades, o possível apoio logístico e a disponibilização das suas infraestruturas
- Ser informado de eventuais restrições à sua operação e do momento em que tais restrições sejam terminadas e a operação do terminal possa retomar o seu curso normal.

8.4. Colisão com o Cais

A possível colisão entre um navio, ou embarcação, e o cais do LCP, que venha a ocorrer na manobra de atracação / desatracação ao cais do terminal de cruzeiros de Lisboa, não é da responsabilidade do LCP, na medida em que a manobra do navio está sob o controlo, e responsabilidade, do seu comandante, independentemente de poder estar pilotado e/ou assistido por pessoal de empresas de amarração em terra. Em nenhum momento a sua manobra estará sob o controlo, ou instruções do LCP.

No caso de colisão entre o navio e o cais, que possa ocorrer nestas circunstâncias, competirá ao LCP, apenas o dever de informação à Autoridade Portuária e a disponibilidade e colaboração para ceder as instalações ou infraestruturas a si concessionadas para as operações de intervenção e apoio logístico, se solicitado pelas entidades responsáveis pela resolução do incidente, nomeadamente as autoridades marítima e portuária.

Não é, também, da responsabilidade de intervenção do LCP, uma eventual ocorrência de derrame de combustíveis na sequência de um incidente de colisão do navio com o cais. O combate à poluição marinha, decorrente deste incidente, insere-se no grau 3 de responsabilidade das autoridades Portuária/Marítima, devendo o LCP poder contribuir com o apoio do seu pessoal/equipamentos, naquilo que for praticável e de sua competência.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	17
PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE			

Medidas a adotar: Colisão com o cais

- Reportar ao VTS a ocorrência e mantê-lo informado até à chegada dos meios portuários de assistência e apoio
- Informar o VTS da situação dos navios aos cais do LCP e/ou de qualquer operação que possa vir a ser prejudicada pela ocorrência do incidente
- Articular com as autoridades, o possível apoio logístico e a disponibilização das suas infraestruturas
- Ser informado de eventuais restrições à sua operação e do momento em que tais restrições sejam terminadas e a operação do terminal possa retomar o seu curso normal.

8.5. Incêndio em Navio Atracado

O risco de incêndio a bordo de um navio, em particular de cruzeiro é, provavelmente, uma das maiores ameaças que pesam sobre o funcionamento e a integridade de qualquer embarcação, atenta a dificuldade em combater um incêndio a bordo de estruturas especiais que a maioria dos bombeiros das unidades urbanas, mesmo que profissionais, não conhece nem possui sensibilidade suficiente para poder intervir sem o apoio da tripulação ou de especialistas das autoridades portuária ou marítima.

O combate a um incêndio a bordo de um navio, em porto, deve ser gerido pela Autoridade Marítima, na perspetiva de que é ela o agente de proteção civil na área de jurisdição marítima ou portuária.

Medidas a adotar: Incêndio em navio atracado

- Reportar ao VTS a ocorrência
- Informar o VTS da situação dos navios aos cais do LCP e/ou de qualquer operação que possa vir a ser prejudicada pela ocorrência do incidente
- Auxiliar a evacuação de pessoas a bordo e o seu acolhimento no Terminal se assim o necessário;

9. INTERVENÇÃO

Na perspetiva dos cenários possíveis de ocorrência de incidentes de poluição marinha, de navegação ou incêndio a bordo, a intervenção própria que é prevista pelo LCP, corresponde à responsabilidade de controlo e monitorização das operações de trasfega de combustíveis, lubrificantes ou misturas líquidas de hidrocarbonetos, entre carro tanque e navio, ou vice-versa.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	18
PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE			

Nos restantes cenários, previstos neste Plano, a intervenção do LCP resume-se à comunicação da ocorrência às entidades responsáveis e ao apoio e facilitação da intervenção daquelas entidades.

9.1. Estrutura

No âmbito deste Plano, são definidas as funções/atribuições e autoridade de todos os seus colaboradores com responsabilidade, em particular em relação à necessidade de controlo e monitorização de algumas operações desenvolvidas na sua área concessionada e acessórias à sua atividade.

Não obstante o âmbito limitado desta responsabilidade, algumas funções assumem particular importância e merecem destaque, nomeadamente:

Um representante da gestão do LCP diretamente responsável pela execução e acompanhamento do Plano;

Uma equipa de colaboradores, responsável por assegurar a verificação e acompanhamento das operações de trasfega de combustíveis ou misturas líquidas de hidrocarbonetos;

Uma equipa de colaboradores, responsável pela intervenção, em caso de ocorrência de derrame e risco de poluição marinha.

Será dada especial relevância à entrada de novos colaboradores através de um processo de acolhimento que visa integrá-los no sistema de gestão em funcionamento bem como nos procedimentos operacionais próprios da atividade e das responsabilidades do LCP.

9.2. Formação e Competências

O LCP mantém atualizada a identificação das necessidades de formação de todos os seus colaboradores, nas matérias que respeitam ao cumprimento dos requisitos de operação na sua atividade, proporcionando o treino e as competências adequadas, nomeadamente no que respeita às questões de desempenho ambiental das respetivas funções.

Todas as formações, e treinos, de carácter interno ou externo, são alvo de um registo em suporte próprio. Sempre que aplicável, será ainda avaliada a eficácia das ações de formação que os colaboradores do LCP frequentem.

No plano de formação do LCP, é também englobada a comunidade portuária com atuação no terminal de cruzeiros de Lisboa, nomeadamente, Autoridades, prestadores de serviços que atuam em nome do LCP e outros, como sejam, prestadores de serviços a navios.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	19
PLANO DE CONTAMINAÇÃO/POLUIÇÃO/INCIDENTE			

9.3. Comunicação

O LCP dispõe de procedimentos de comunicação própria que visam assegurar internamente a comunicação ao nível da informação relativa aos pressupostos do presente Plano, bem como assegurar a comunicação externa, quando relevante, às partes interessadas.

A comunicação externa no LCP assume particular importância dado o contato com os navios, a APL e todas as entidades e prestadores de serviços com que se relaciona, pelo que serão definidos mecanismos simplificados para disponibilizar a qualquer parte interessada, informação em relação aos aspetos gerais da sua atividade, do terminal e da Política da empresa, nomeadamente nos casos de incidente referidos neste Plano e na relação com a comunicação social, quando necessário.

9.4. Documentação e Controlo

O presente Plano complementa o Plano de Emergência elaborado no âmbito das Medidas de Autoproteção, submetidas à ANPC, e nas quais são descritas as características das instalações e dos equipamentos de alarme, deteção e combate a incêndios nos edifícios e outras instalações do terminal, bem como as condições de circulação de pessoas, em situação operacional normal ou na eventualidade de uma evacuação das mesmas instalações.

O controlo documental tem como objetivo assegurar que todos os documentos relacionados com este Plano podem ser localizados, são periodicamente analisados e revistos, são emitidos, distribuídos e conservados de forma adequada.

A periodicidade da monitorização das alterações relativas a reformulação da estrutura organizativa ou alteração de procedimentos, e o posterior estabelecimento de eventuais indicadores, depende da evolução das funções operacionais e das responsabilidades do LCP.

9.5. Prevenção e Resposta a Emergências

Os aspetos operacionais, e os procedimentos inerentes a situações de emergência foram devidamente identificados nos capítulos anteriores.

Como documento estruturante, as Medidas de Autoproteção e o respetivo Plano de Emergência, para além de considerarem e endereçarem situações próprias às instalações do terminal e à circulação das pessoas, entre outras, compreendem também os procedimentos de resposta e mitigação das mesmas.

Assim, o LCP através desses instrumentos, e dos procedimentos do presente Plano de Contingência em caso de poluição marinha, em forte articulação com os procedimentos da APL, mantém um procedimento de identificação das situações de emergência e dos potenciais

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	20

acidentes tecnológicos e ambientais, bem como o estado de prevenção e a capacidade de resposta a estas situações.

Premissas dos procedimentos de atuação em situações de emergência

- Todas as ações concertadas são sempre mais eficazes que as atuações isoladas;
- É fundamental atuar de forma calma, embora determinada, sem hesitações ou perdas de tempo;
- A informação de ocorrência deve ser imediata e orientada para a hierarquia de forma a evitar especulações;
- A orientação das ações necessárias ao controlo e resolução da ocorrência constitui uma prioridade;
- O Responsável de Segurança, ou o seu representante, incumbidos da disponibilização dos meios humanos e materiais existentes necessários, deve ter em consideração a articulação com as entidades competentes, em razão da matéria e da área;
- As informações disponíveis, e a sua divulgação para o exterior, nomeadamente aos Órgãos de Comunicação Social, devem ser fornecidas apenas pela pessoa designada e através dos canais estabelecidos.

10. REPOSIÇÃO DA NORMALIDADE

No final de uma situação de emergência, e na medida em que a mesma terá provocado alterações no funcionamento e no desempenho da atividade da empresa, quer localmente quer num âmbito mais alargado, é necessário prever os procedimentos e ações que façam repor os níveis normais de operação e resposta aos clientes.

Dependendo da dimensão e do nível da emergência, o fim de um incidente será declarado pela entidade encarregada da gestão da situação de emergência em estreita ligação com as diversas autoridades intervenientes no processo.

Ainda durante a ocorrência de um incidente, e sempre que possível, devem ser garantidas todas as operações que não estejam impedidas, ou não prejudiquem, a intervenção e a resolução daquele.

A reposição da normalidade da atividade do LCP deve ser garantida logo que existam as condições de segurança das operações e que estejam repostos todos os circuitos e redes necessários à circulação das pessoas e dos equipamentos, às normais comunicações e acessos.

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	21

11. ANEXO I: CONTATOS DE EMERGÊNCIA

	NÚMERO NACIONAL DE EMERGÊNCIA /AMBULÂNCIAS 112		CIAV Informação Antivenenos 808 250 143
	HOSPITAL Egas Moniz 210 431 000		FARMÁCIA mais próxima Andrade Ribeiro 213 966 971
	BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS RSB – 1.ªComp. 213 963 141 213 976 552 Beato e Olivais. 218 681 095		POLÍCIA 30ª Esqª Lapa 213 619 630 15ª Esqª C.Ferro 218 879 900
	GNR Inativação Explosivos 213 703 900		PROTECÇÃO CIVIL 214 165 100
	ELECTRICIDADE (EDP) 800 506 506		ÁGUA /EPAL Roturas na via pública 800 202 600 Faltas de água 800 222 425
APL	ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA 213 025 482/83	CPL	CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA 210 911 100
	219 499 200 935 240 013		210 998 044 919 271 302

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	22

12. ANEXO II: CHECK LIST DE TRASFEGA

Embarque de combustíveis ou óleos lubrificantes

Descarga de águas oleosas ou misturas de hidrocarbonetos

Este formulário deve ser preenchido antes de cada operação de abastecimento de combustíveis, ou óleos lubrificantes, a partir de carro tanque ou de descarga de águas oleosas ou misturas de hidrocarbonetos, para o mesmo meio de transporte.

	NAVIO	CARRO TANQUE
NOME OU MATRÍCULA		
NOME DO RESPONSÁVEL		
POSIÇÃO		
AGENTE / COMPANHIA		

QUANTIDADE E TIPO DE PRODUTO A SER TRANSFERIDO	
CAPACIDADE E LOCALIZAÇÃO DO TANQUE DE RECEÇÃO	
QUANTIDADE E TIPO DE PRODUTO A SER TRANSFERIDO	
CAPACIDADE E LOCALIZAÇÃO DO TANQUE DE RECEÇÃO	

TAREFA	SIM/NÃO	TAREFA	SIM/NÃO
AUTORIDADE PORTUÁRIA INFORMADA		SINALIZAÇÃO DE PROIBIÇÃO DE FUMAR	

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	23

EQUIPAMENTO DE COMBATE A INCÊNDIO EM POSIÇÃO E PRONTO A UTILIZAR		EQUIPAMENTO DE CONTROLO DA POLUIÇÃO PRONTO A UTILIZAR	
PARAGEM EMERGÊNCIA TESTADA		BANDEIRA / LUZ VERMELHA	
MEIOS DE COMUNICAÇÃO ESTABELECIDOS ENTRE EMISSOR E RECETOR		TODOS ENCANAMENTOS E EMBORNAIS COM JUNTA CEGA OU TAPADOS	
MEIOS DE ACESSO ADEQUADOS ENTRE NAVIO / TERRA		AUTORIZAÇÃO DAS AUTORIDADES PARA A TRASFEGA	
APARADORES / TAMPONAMENTO EM POSIÇÃO		BOM ESTADO DAS MANGUEIRAS E LIGAÇÕES	

Esta checklist foi preenchida antes do início da trasfega

PELO OPERADOR		PELO TERMINAL	
ASSINADO		ASSINADO	
NOME		NOME	
DATA		DATA	

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
	PLANO GERAL	Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE	Página	24

13. ANEXO III: CHECK LIST DE EMERGÊNCIA

<p>CHECK LIST DE EMERGÊNCIA</p> <p>INCIDENTE DE POLUIÇÃO MARINHA</p>	
<p>ALERTA</p>	
<p>Quando ocorrer um incidente de poluição, deve ser comunicado, de imediato, ao Diretor de Proteção & Segurança.</p> <p>Na sua ausência, a mesma comunicação deve ser feita ao Supervisor de Proteção & Segurança</p> <p>No caso de o incidente resultar de uma operação de abastecimento de combustíveis ou lubrificantes ou, ainda, de descarga de resíduos ou águas oleosas, o operador responsável deve ser, de imediato, notificado.</p>	
<p>ATUAÇÃO</p>	
<p>A pessoa que detetar a situação deve, sempre que possível, efetuar a primeira intervenção.</p> <p>Isolar a zona do derrame e garantir o acesso de pessoal e meios de intervenção.</p> <p>Utilizar, se necessário, os materiais e equipamentos do Terminal, próprios para intervenção nestes incidentes, em complemento dos que o operador deverá possuir e utilizar.</p>	

	LISBON CRUISE PORT	Edição	1
		Data	Fev 2025
	PLANO GERAL	Página	25
PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE			

<p>Avaliar a dimensão do incidente e o risco de poluição marinha, e o possível risco iminente para a operação do Terminal e para a navegação, em particular os navios, ou embarcações, atracados.</p> <p>Impedir que o derrame possa atingir as águas do rio, limitando a sua dimensão e vedando / tamponando quaisquer orifícios de drenagem do cais ou terraplano que permitam a sua precipitação.</p> <p>Articular com a autoridade portuária, a conjugação de esforços na intervenção ao incidente, de acordo com a dimensão do derrame e o tipo de produto.</p> <p>Colaborar no apoio e logística das operações que possam ter necessidade de utilizar as instalações e os terraplenos do Terminal.</p> <p>Garantir o encaminhamento e destino final do produto recolhido e dos materiais contaminados resultantes das operações de intervenção ao incidente.</p>	
--	--



LISBON CRUISE PORT

Edição 1

Data Fev 2025

PLANO GERAL

PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE

Página 26

CHECK LIST DE EMERGÊNCIA

INCIDENTE DE NAVEGAÇÃO

ALERTA

Quando ocorrer um incidente de navegação, deve ser comunicado, de imediato, ao Diretor de Proteção & Segurança.

Na sua ausência, a mesma comunicação deve ser feita ao Supervisor de Proteção & Segurança.

Deve ser informado o VTS - Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Portuário, da Autoridade Portuária.

ATUAÇÃO

A pessoa que detetar a situação deve, sempre que possível, efectuar a primeira intervenção.

No caso de existirem vítimas que não possa socorrer, não as abandone, peça ajuda e evite movimentá-las se não tiver conhecimentos para o fazer.

Avaliar a dimensão do incidente e os riscos de poluição marinha, e o possível risco iminente para a restante navegação, em particular os navios, ou embarcações, atracados no Terminal.



LISBON CRUISE PORT

Edição

1

Data

Fev 2025

PLANO GERAL

PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE

Página

27

Articular com as autoridades portuária e marítima, a movimentação de outros navios que possam vir a ser afectados pelo incidente ou cuja localização impeça, ou dificulte, a intervenção necessária.

Garantir o acesso e a intervenção das entidades responsáveis pela gestão do incidente, disponibilizando as instalações e as redes necessárias, nomeadamente as redes de abastecimento de água e combate a incêndio e a rede eléctrica.

Colaborar no apoio e logística das operações que possam ter necessidade de utilizar as instalações e os terraplenos do Terminal.



LISBON CRUISE PORT

Edição

1

Data

Fev 2025

PLANO GERAL

PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE

Página

28

CHECK LIST DE EMERGÊNCIA

INCÊNDIO EM NAVIO ATRACADO

ALERTA

Quando ocorrer um incêndio a bordo de um navio atracado, deve ser comunicado, de imediato, ao Diretor de Proteção & Segurança.

Na sua ausência, a mesma comunicação deve ser feita ao Supervisor de Proteção & Segurança.

Deve ser informado o VTS - Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Portuário, da Autoridade Portuária.

Deve ser solicitada a assistência do Regimento de Sapadores Bombeiros

ATUAÇÃO

A pessoa que detetar a situação deve, sempre que possível, efectuar a primeira intervenção.

No caso de existirem vítimas que não possa socorrer, não as abandone, peça ajuda e evite movimentá-las se não tiver conhecimentos para o fazer.

Avaliar a dimensão do incidente e os riscos de poluição marinha, e o possível risco iminente para a restante navegação, em particular os navios, ou embarcações, atracados no Terminal.

Auxiliar a evacuação das pessoas do navio e o seu acolhimento nas instalações do Terminal

	LISBON CRUISE PORT		Edição	1
	PLANO GERAL		Data	Fev 2025
	PLANO DE CONT POLUIÇÃO/INCIDENTE		Página	29

<p>Articular com as autoridades portuária e marítima, a movimentação de outros navios que possam vir a ser afectados pelo incidente ou cuja localização impeça, ou dificulte, a intervenção necessária.</p> <p>Garantir o acesso e a intervenção das entidades responsáveis pela gestão do incidente, disponibilizando as instalações e as redes necessárias, nomeadamente as redes de abastecimento de água e combate a incêndio e a rede eléctrica.</p> <p>Colaborar no apoio e logística das operações que possam ter necessidade de utilizar as instalações e os terraplenos do Terminal.</p>	
---	--