



— DOURO.APDL.PT —

PLANO DE SEGURANÇA (PS) DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO (VND)



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

PLANO DE SEGURANÇA (PS) DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO (VND)

MARÇO 2024

Direção de Operações Portuárias e Segurança / Divisão Planeamento e Controlo de
Navegação VND

Ficha Técnica do Documento

Título:	Plano de Segurança (PS) da Via Navegável do Douro (VND)
Descrição:	O Plano de Segurança da Via Navegável do Douro (VND) tem por objetivo a preparação e organização dos meios existentes para garantir a segurança da via navegável e foi desenvolvido de modo a dar cumprimento às responsabilidades da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) decorrentes da entrada em vigor do Decreto-Lei nº. 83/2015, de 21 de maio.
Data de produção:	08 de junho de 2022
Data da última atualização:	2 de abril de 2024
Versão:	Versão 07
Desenvolvimento e produção:	GeoAtributo, C.I.P.O.T., Lda.
Coordenador de Projeto:	Ricardo Almendra Licenciatura em Geografia e Planeamento; Mestrado em Geografia, ramo de especialização em Planeamento e Gestão do Território
Equipa técnica:	Andreia Mota Licenciatura em Geografia e Planeamento; Mestrado em Geografia, ramo de especialização em Planeamento e Gestão do Território; Pós-Graduação executiva em Sistemas de Informação Geográfica Filipa Leite Licenciatura em Geografia Mestrado em Sistemas de Informação Geográfica Paula Pereira Licenciatura em Geologia Mestrado em Geociências - Valorização de Recursos Geológicos Teresa Costa Licenciatura em Geografia e Planeamento; Mestrado em Geografia, ramo de especialização em Planeamento e Gestão do Território
Consultores:	Rodrigo Silva Engenheiro de Proteção Civil
Código de documento:	097
Estado do documento	Para consideração do cliente.
Código do Projeto:	052008801
Nome do ficheiro digital:	PS_VND_APDL_V07

Índice

Índice	4
Índice de Figuras	6
Índice de Quadros	6
Promulgação do Plano de Segurança	9
1. Gestão Administrativa do Plano de Segurança	13
1.1. Introdução	13
1.1.1. Âmbito	13
1.1.2. Glossário de Termos	13
1.1.3. Lista de Abreviaturas	14
1.1.4. Lista de Alterações / Revisões	14
1.1.5. Lista de Distribuição	14
1.1.6. Constrangimentos, Limitações e Recomendações	14
1.2. Situação	14
1.2.1. Caracterização da Via Navegável do Douro (VND)	15
1.2.2. Locais de Risco	18
1.2.3. Responsabilidades	19
1.2.4. Centro de Controlo da navegação Fluvial	19
1.3. Plantas de Segurança	20
1.4. Localização dos Agentes de Proteção Civil	20
2. Procedimentos de Prevenção	27
2.1. Procedimentos de exploração, utilização e operação da Via Navegável do Douro (vnd)	27
2.2. Programas de Conservação e Manutenção da Via Navegável do Douro (VND)	36
2.3. Instrução do Pessoal	36
2.4. Exercícios de Segurança	36
3. Procedimentos de Segurança Internos	41

3.1.	Introdução	41
3.1.1.	Tipologia de Ocorrências	41
3.2.	Gestão Interna da Segurança	42
3.2.1.	Níveis de Gravidade	42
3.2.2.	Estrutura de Segurança	44
3.2.3.	Meios Humanos	45
3.2.4.	Agentes Externos	45
3.2.5.	Recursos Materiais	45
3.3.	Plano de Atuação	46
3.3.1.	Enquadramento	46
3.3.2.	Deteção	50
3.3.3.	Reconhecimento e Avaliação da Situação	50
3.3.4.	Alerta	50
3.3.5.	Apoio à Intervenção das Equipas de Socorro Externas	51
3.3.6.	Fim da Ocorrência e Reposição da Normalidade	51
3.4.	Organização da Atuação	51
3.4.1.	Fluxograma de Atuação	51
3.4.2.	Procedimentos de Atuação	52
4.	Registos de Segurança	57
5.	Anexos	61

Índice de Figuras

Figura 1: Localização da VND	15
Figura 2: Plano de atuação numa situação de emergência	47
Figura 3: Papel da APDL numa situação de emergência	48
Figura 4: Fluxograma de atuação	52

Índice de Quadros

Quadro 1: Valores de referência das cotas das albufeiras da VND	16
Quadro 2: Locais de risco	19
Quadro 3: Centro de Controlo da Navegação Fluvial e Posto de segurança da VND	20
Quadro 4: Localização dos agentes de proteção civil	20
Quadro 5: Tipologia de ocorrências	41
Quadro 6: Tipologias de riscos	42
Quadro 7: Níveis de gravidade	42
Quadro 8: Níveis de gravidade por tipo de ocorrência	43
Quadro 9: Composição da Célula de Resposta a Emergências e do Gabinete de Crise	44
Quadro 10: Papel da APDL numa situação de emergência	48

PROMULGAÇÃO DO PLANO DE SEGURANÇA

Esta página foi deixada propositadamente em branco

Promulgação do Plano de Segurança

O Plano de Segurança da Via Navegável do Douro (VND) visa a preparação e organização dos meios existentes, com o objetivo de garantir a segurança da via navegável, tendo sido desenvolvido de modo a dar cumprimento às responsabilidades da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) decorrentes da entrada em vigor do Decreto-Lei nº. 83/2015, de 21 de maio.

O Plano de Segurança deve ser dinâmico e flexível, pelo que deve ser periodicamente atualizado sempre que necessário e reajustado às características e funcionamento da VND.

O Plano de Segurança deverá ser divulgado por todos os intervenientes e testado periodicamente, de forma a validar a sua adequabilidade e a reforçar competências e rotinas de atuação integrada.

Todos os atores e demais intervenientes deverão possuir a formação e o treino adequados, com o desiderato de cumprimento das instruções de atuação preconizadas neste Plano de Segurança.

O Plano de Segurança, **entra imediatamente em vigor após promulgação pelo Conselho de Administração da APDL.**

Esta página foi deixada propositadamente em branco

SECÇÃO 1
GESTÃO ADMINISTRATIVA DO PLANO DE
SEGURANÇA

Esta página foi deixada propositadamente em branco

1.

Gestão Administrativa do Plano de Segurança

1.1. INTRODUÇÃO

O Plano de Segurança da Via Navegável do Douro (VND) visa a preparação e organização dos meios existentes, com o objetivo de garantir a segurança da via navegável, tendo sido desenvolvido de modo a dar cumprimento às responsabilidades da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) decorrentes da entrada em vigor do Decreto-Lei nº. 83/2015, de 21 de maio.

1. A presente componente do Plano de Segurança da VND integra os seguintes capítulos:
2. Gestão Administrativa do Plano de Segurança;
3. Procedimentos de Prevenção;
4. Procedimentos de Emergência Internos;
5. Registos de Segurança;
6. Anexos do Plano de Segurança.

1.1.1. Âmbito

O presente documento aplica-se à área de jurisdição da VND, no estrito cumprimento das atribuições e competências intrínsecas da APDL, S.A. A jurisdição sobre a VND abrange todo o leito e as parcelas das margens diretamente associadas e necessárias às infraestruturas e equipamentos, existentes ou que venham a ser construídos, de apoio à navegação da VND e as águas do rio Douro, desde a foz do rio Águeda até à respetiva barra, incluindo as eclusas¹ e os cais de acostagem. Estão igualmente abrangidos os acessos fluviais aos cais de acostagem e às zonas de manobra, os terraplenos adjacentes às zonas portuárias e os acessos terrestres inseridos nestas áreas de ligação às vias municipais e nacionais (n.º 2 do art.º 5º do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio).

O presente Plano de Segurança para a VND, foi desenvolvido tendo como referência a legislação em vigor, designadamente o disposto nos diplomas referentes à elaboração de Planos de Segurança Internos, com as devidas adaptações à especificidade da VND, tendo em consideração que a presente componente do Plano de Segurança visa essencialmente definir os procedimentos internos a adotar em caso de emergência.

1.1.2. Glossário de Termos

Para uma melhor compreensão de alguns termos e conceitos técnicos utilizados no Plano de Segurança foi criado um glossário que se encontra no **Anexo A**.

¹ A EDP possui o seu próprio «Procedimento de Emergência nas Eclusas de Navegação», o qual se encontra em Anexo (Anexo O). As eclusas são competência da Autoridade de Barragem.

1.1.3. Lista de Abreviaturas

As abreviaturas utilizadas no presente documento encontram-se elencadas no **Anexo B**.

1.1.4. Lista de Alterações / Revisões

O Plano de Segurança deve ser dinâmico e flexível, pelo que deve ser periodicamente atualizado sempre que necessário e reajustado às características e funcionamento da VND. As modificações introduzidas no Plano de Segurança serão registadas no **Anexo C**.

1.1.5. Lista de Distribuição

As instruções contidas no Plano de Segurança definem a conduta dos responsáveis, a observar em caso de emergência, e estabelecem orientações para a intervenção das entidades externas. A distribuição do Plano de Segurança será feita de acordo com o **Anexo D**.

1.1.6. Constrangimentos, Limitações e Recomendações

Da análise efetuada durante o processo de elaboração do Plano de Segurança Interno foram identificadas algumas limitações e constrangimentos que podem comprometer a segurança, as quais são identificadas no anexo P, procedendo-se à sua descrição, e apresentando-se as respetivas recomendações de atuação.

1.2 SITUAÇÃO

O rio Douro tem a sua origem na serra de Urbión, na província de Sória (Espanha), a cerca de 2080 metros de altitude, e a sua foz localiza-se entre as cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia, ali desaguardo no Oceano Atlântico. Tem um comprimento de cerca de 930 quilómetros (km), dividindo-se em três segmentos principais: Douro espanhol, com cerca de 610 km, Douro internacional, com mais de 110 Km e Douro nacional, aproximadamente com 208 km de extensão.

O Plano de Segurança aplica-se a toda a VND, que de acordo com o Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, abrange:

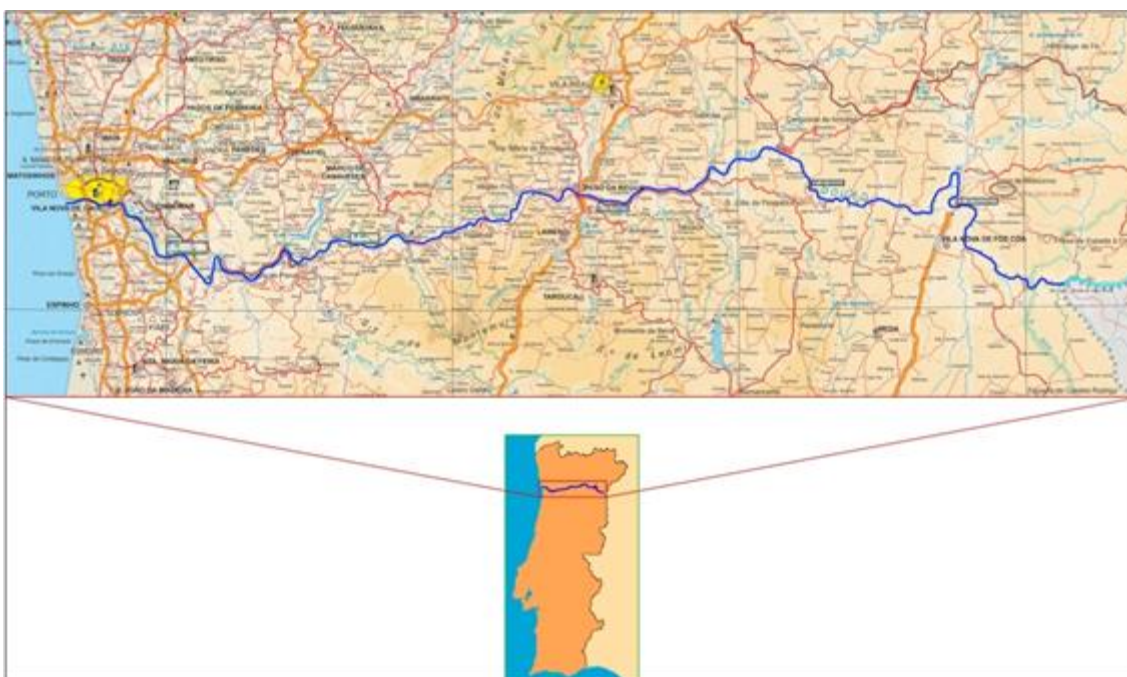
- a) Todo o leito e as parcelas das margens diretamente associadas e necessárias às infraestruturas e equipamentos, existentes ou que venham a ser construídos, de apoio à navegação da via navegável do rio Douro e as águas do rio Douro, desde a foz do rio Águeda, afluente da margem esquerda do rio Douro, até à respetiva barra, bem como os afluentes deste troço do rio Douro até ao perfil em que o leito desse afluente se encontra a cota igual à cota máxima de retenção normal da albufeira do rio Douro em que esse afluente desagua, incluindo as eclusas e os cais de acostagem;
- b) Os acessos fluviais aos cais de acostagem e às zonas de manobra, os terraplenos adjacentes às zonas portuárias e os acessos terrestres inseridos nestas áreas de ligação às vias municipais e nacionais.

1.2.1 Caracterização da Via Navegável do Douro (VND)

1.2.1.1 Localização e Vias de Acesso

A Via Navegável do Douro (VND), localizada a norte de Portugal, desenvolve-se, na componente portuguesa, entre a foz do rio Douro e Barca D'Alva, numa extensão de 208 km, conforme representado na figura seguinte:

Figura 1: Localização da VND



As principais vias de acesso são as marítimas (barra do Douro) e as fluviais por via dos diversos afluentes do Douro. Existem ainda vários acessos terrestres à VND ao longo de todo o seu percurso, através dos cais, portos, marinas, fluvinas, rampas e outras infraestruturas, as quais se encontram devidamente listadas no **Anexo E**.

1.2.1.2 Caracterização das Infraestruturas da Via Navegável do Douro (VND) e atividades desenvolvidas

O canal de navegação da VND, nos seus 208 km navegáveis, possui as seguintes características:

- Características geométricas no leito rochoso com 40 metros de largura e no leito aluvionar com 60m de largura (mínimo), sendo que nos troços de rio em Cotas-Valeira e em Saião-Pocinho, o canal não dispõe das referidas características, pelo que o Comandante/Mestre do navio, deverá consultar as respetivas cartas náuticas;
- Assinalamento fluvial, constituído pelo conjunto de boias e balizas, posicionadas de acordo com as normas do Regulamento Nacional de Balizagem Marítima, e as normas

internacionais da IALA, nomeadamente com o assinalamento a BB (marcas vermelhas) e a EB (marcas verdes), segundo a norma do hemisfério norte.

- O Estuário e as albufeiras de Crestuma-Lever e do Pocinho, já dispõe do adequado assinalamento fluvial, que permite condições de segurança marítima para navegação com visibilidade reduzida e/ou noturna, devendo, todavia, os navios disporem dos equipamentos de ajudas à navegação necessários, certificação e formação das respetivas tripulações.

Para que o canal de navegação, enquanto infraestrutura de navegação, garanta as condições de navegabilidade adequadas no domínio da segurança marítima, devem as cotas das albufeiras da VND, encontrarem-se nos seguintes valores de referência:

Quadro 1: Valores de referência das cotas das albufeiras da VND

Albufeira	Cota Mínima	Cota Máxima
Crestuma-Lever	12,00	13,20
Carrapatelo	45,00	46,50
Régua	72,20 *	73,50
Valeira	103,50	105,00
Pocinho	123,50	125,50

Observações:

- Estuário: Devem consultar a tabela de marés e ter conta que a batimetria é referida ao ZH.
- Nas albufeiras, as cotas são referidas ao NMA (Nível mínimo adotado: cota mínima), e que em cada albufeira, a carta oficial de navegação, apresenta as profundidades com referência à cota mínima.
- Na albufeira da Régua, a hidrografia constante nas cartas oficiais, está excecionalmente referida à cota de 72,00.

Nas albufeiras, as cotas são referidas ao NMA (Nível mínimo adotado: cota mínima), e que em cada albufeira, a carta oficial de navegação, apresenta as profundidades com referência à cota mínima.

As dimensões máximas das embarcações permitidas nas eclusas de navegação, depende das características da eclusa que se pretende navegar (conforme tipificado no Regulamento de exploração e utilização da VND), podendo-se admitir, que uma embarcação que pretenda navegar em toda a VND, ou seja, nas 5 (cinco) eclusas de navegação, só poderá ter no máximo 80 m (comprimento), 11,4 m (boca, inclui as defensas permanentes da embarcação), 3,8 m (calado, exceto no troço Pinhão-Pocinho) e 7,2 m (calado aéreo, que em época de cheias pode descer até 6,6 m). No troço de rio entre o Pinhão e o Pocinho, devido ao estrangulamento do canal de navegação, apenas é permitido a navegação a embarcações com um calado máximo de 2 m.

As infraestruturas existentes no rio Douro são de diversas tipologias e servem diferentes finalidades. Entre outras, existem cais, portos, rampas, marinas/fluvinas, etc., pertencentes à APDL, a entidades públicas ou a privados. Existem igualmente diversas obras de arte, como pontes e barragens.

Regista-se ainda a existência de zonas balneares fluviais.

A informação detalhada relativa a infraestruturas de apoio à navegação na VND pode ser consultada no **Anexo E**.

Os terminais/cais, portos, fluvinas, embarcadouros e áreas concessionadas / licenciadas, ou que venham a ser concessionadas, devem os concessionários elaborar e disponibilizar à APDL um Plano de Segurança das respetivas áreas. Estes Planos de Segurança, serão incluídos no Anexo E do presente Plano, os quais fazem parte integrante do mesmo.

A lista de contratos de concessões e licenças existentes na VND à data, encontra-se no **Anexo Q**.

1.2.1.3 Atividades Desenvolvidas na VND

O rio Douro é uma via navegável interior que constitui um recurso natural pleno de oportunidades para as atividades económicas, bem como para as regiões que atravessa. O rio é fundamentalmente utilizado pelo tráfego **marítimo-turístico, de recreio, pesca e de transporte de mercadorias**.

Dos principais segmentos de atividade descritos, o setor marítimo-turístico assume crucial relevância pelo número de passageiros transportados, quer nas albufeiras e estuário, assim como também nos cruzeiros e navios hotéis, com programas de navegação para toda a extensão do rio Douro (208 km), sendo que nos diversos segmentos desta atividade, tem-se verificado uma evolução crescente da atividade nos últimos anos. Tal deve-se à beleza natural do Vale do Douro, que possui uma grande capacidade de atração de turistas nacionais e estrangeiros, que se deslocam a esta zona do país para desfrutar os seus encantos, conferindo-lhe grande visibilidade internacional.

A **atividade marítimo-turística** compreende essencialmente passeios turísticos de passageiros ao longo do curso do rio. Existem a operar no Douro cerca de 223 embarcações que disponibilizam uma grande variedade de ofertas turísticas, que vão desde o passeio simples de curta duração (passeio das pontes do Porto e Gaia, do Pinhão ou do Património Mundial), o cruzeiro diário, como também o cruzeiro semanal Porto - Barca d'Alva em navio-hotel. Tem-se verificado uma tendência de crescimento do número de turistas fluviais, com o consequente aumento da frota, para responder à procura acentuada nos últimos anos. e da frota de embarcações disponível para os cruzeiros turísticos. Ao longo do rio, os Municípios e a APDL têm levado a cabo a melhoria das acessibilidades fluviais, dos acessos rodoviários/pedonais, e a construção de cais turístico-fluviais dotados de infraestruturas adequadas a um turismo de alta qualidade. Em quase todos os concelhos estão concluídas ou em execução obras com a finalidade de, por um lado, acolher os turistas fluviais e, por outro, atrair as populações ribeirinhas ao rio para as diversas atividades que aí podem decorrer (APDL, 2024).

No que respeita à **atividade de transporte de mercadorias**, o mesmo já acontece para os navios comerciais de grande porte até à Régua (105 km de Via Navegável). Relativamente ao tipo de carga/produtos transportados, continua a verificar-se a quase exclusividade do granito, oriundo das pedreiras de Alpendorada, Pedras Salgadas, Viseu e Aguiar da Beira, sendo escalas fluvio-marítimas com trânsitos até ao norte da Europa. Em relação ao tráfego ascendente procedeu-se à importação de granitos raros do norte da Europa, que foram descarregados em

Sardoura para serem trabalhados e eventualmente reexportados. Perspetiva-se a movimentação nos portos do Douro de novos produtos (APDL, 2023²).

A **atividade náutica de recreio** tem vindo a aumentar muito significativamente. Têm sido levadas a cabo, com o apoio do APDL - Via Navegável do Douro, várias iniciativas na área dos desportos fluviais, nomeadamente o remo, a vela, a canoagem e também os desportos náuticos motorizados (motonáutica). Relativamente à navegação de recreio, verificou-se um aumento substancial do número de passageiros, de embarcações que utilizaram as eclusas, o que se justificará pelo maior interesse pelo turismo fluvial e pela entrada em serviço dos novos cais dotados de serviços e equipamentos de apoio (APDL, 2024).

Existem ainda outras atividades desenvolvidas no rio, nomeadamente a pesca e o transporte comercial de passageiros de margem a margem (por exemplo: entre a Afurada, em Vila Nova de Gaia, e o cais do Ouro no Porto, e em Medas-Gondomar, existe um táxi-boat com ligação regular entre as duas margens). Quanto à pesca no Rio Douro, esta caracteriza-se por ser uma atividade de subsistência, de carácter artesanal ou lúdica. A pesca é também praticada profissionalmente, sendo que esta atividade se centra no troço inicial do estuário e fora da barra. A pesca artesanal está centrada a montante destas seções do rio. As instalações portuárias que habitualmente abrigam as frotas são, além da Afurada, os cais de Oliveira do Douro, de Ribeira de Abade, do Freixo e de Pé de Mouro.

1.2.2 Locais de Risco

Os locais de risco atualmente identificados na VND, são classificados pelas seguintes áreas:

- a) Navegação junto a barragens, nomeadamente na zona de aproximação às eclusas, particularmente na navegação a jusante das mesmas, em virtude da atividade dos aproveitamentos hidroelétricos;
- b) Navegação nas entradas das eclusas (acessos de montante ou jusante), bem como a navegação dentro da eclusa;
- c) Manobras de atracação em cais/terminais de cota baixa, ou em cais/terminais próximos de barragens, pelo que o efeito do caudal e o nível da cota do rio, poderá condicionar as manobras de navegação bem como a atracação das embarcações;
- d) Todas as zonas consideradas como “estreitas”, em que a largura do canal de navegação é inferior a 60 metros e que não permite o cruzamento de embarcações, a qual deve efetuar-se de forma alternada.

No que concerne às zonas estreitas, estão identificados na VND um total de sete troços com as características anteriormente referidas e que, como tal, são considerados locais de risco. Os sete troços atualmente identificados constam do anexo II do Regulamento n.º 647/2019 e são apresentados na tabela seguinte:

² <https://douro.apdl.pt/via-navegavel-douro/promocao/>

Quadro 2: Locais de risco

Troço	Localização
Troço I	Entrada da Barra — Cantareira
Troço II	Quinta da Seara (quilómetro 58,50) — Eclusa do Carrapatelo (quilómetro 64,70)
Troço III	Porto de Rei (quilómetro 86,30) — Barqueiros (quilómetro 89)
Troço IV	Cais da Régua (quilómetro 100,50) — Eclusa de Bagaúste (quilómetro 104,5)
Troço V	Cotas (quilómetro 131) — Eclusa da Valeira
Troço VI	Quinta Saião (quilómetro 167,5) — Ilha do Saião (quilómetro 171,2)
Troço VII	Quinta do Vale Meão (quilómetro 177) — Eclusa do Pocinho

No que respeita aos restantes locais de risco, estão devidamente elencados no **Anexo R** e no **Anexo S**.

1.2.3 Responsabilidades

A responsabilidade de garantia das condições de segurança da VND (componente de segurança marítima), no decurso da sua exploração pertence ao seu órgão de Gestão/Administração, designadamente o Conselho de Administração da APDL, que pode delegar competências e autoridade no(s) Administrador da VND, que age(m) em sua representação.

No Plano de Segurança da VND, está ainda considerada a figura do Diretor do Segurança o qual deverá deter a responsabilidade delegada pela Administração, para a gestão interna das operações em caso de emergência.

1.2.4 Centro de Controlo da navegação Fluvial

O Centro de Controlo da Navegação Fluvial (CCNF), é um centro nuclear que agrega as funções de centro VTS fluvial e Centro RIS (*River Information Services*), conforme o Regulamento CE 414/2007.

O Centro de Controlo da Navegação Fluvial é o local de onde serão acionadas e conduzidas as ações de gestão de eventuais emergências e para onde deverão convergir os diversos elementos da Estrutura de Segurança da Autoridade Portuária.

No Centro de Controlo da Navegação Fluvial é o local onde estão instalados todos os equipamentos e sistemas de informação disponíveis, pelo que agrega um conjunto de informações, controlo e planeamento da navegação, de modo a garantir uma componente de segurança marítima, nomeadamente:

- Meios de telecomunicações (telefones, rádios VHF, telemóveis, etc.);
- Equipamentos informáticos (com as habituais aplicações *office* e as corporativas como Balcão RIS, JUP entre outras para controlo de navegação e planeamento);
- ECDIS - *Electronic Chart Display Information System*;

- AIS - *Automatic Identification System*;
- Plano de segurança;
- Sistema de videovigilância;
- Sensores do estado da VND (cotas e caudais do rio).

Como Centro de Controlo da Navegação Fluvial alternativo da VND, e se razões de ordem técnica, disponibilidade dos recursos humanos ou a localização da emergência assim o aconselharem, serão utilizadas as instalações da APDL em Leixões, onde se encontram replicados os sistemas e informações relativas à VND.

Quadro 3: Centro de Controlo da Navegação Fluvial e Posto de segurança da VND

Posto	Vigilantes	Operadores	Horário
Centro RIS Douro	-	1	24H / TDA
Posto de Segurança (portuária/vigilância humana)	2	-	07H-20H / TDA

1.3 PLANTAS DE SEGURANÇA

As Plantas de Segurança da VND, são compostas pelas cartas náuticas oficiais e pelo roteiro da navegabilidade, as quais se encontram no **Anexo G**, sendo que a sua versão atualizada se encontra disponível para consulta no site douro.apdl.pt.

1.4 LOCALIZAÇÃO DOS AGENTES DE PROTEÇÃO CIVIL

A localização relativa dos principais Agentes de Proteção Civil (APC), em cada um dos 23 municípios ribeirinhos, encontra-se detalhada na tabela seguinte:

Quadro 4: Localização dos agentes de proteção civil

Entidade	Ponto de Referência na VND	Distância (Km)	Tempo de Chegada(min)
ZONA 1 FOZ – CRESTUMA-LEVER			
Estação Salva Vidas do Douro	Foz do Douro	0,1	1
Polícia Marítima do Douro	Cais da Alfândega (cais de banhos)	0,1	1
Corpo de Bombeiros Voluntários Portuenses	Foz do Douro	4,6	7
PSP - 15.ª Esquadra (Foz)	Foz do Douro	1,2	4
Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto	Cais da Ribeira	4,7	12
Corpo de Bombeiros Voluntários do Porto	Cais da Ribeira	2,9	9
PSP - 4.ª Esquadra (Corujeira)	Cais da Ribeira	5,1	12
Corpo de Bombeiros Voluntários de Coimbrões	Cais de Gaia	2,1	5

Entidade	Ponto de Referência na VND	Distância (Km)	Tempo de Chegada(min)
PSP - Esquadra de Vila Nova da Gaia	Cais de Gaia	4,6	7
Companhia de Bombeiros Sapadores de Gaia	Praia Fluvial do Areinho	3,9	7
Corpo de Bombeiros Voluntários de Valbom	Marina do Freixo	1,9	5
PSP – Esquadra de Valbom	Praia Fluvial de Gramido	2,7	6
Corpo de Bombeiros Voluntários de Gondomar	Praia Fluvial de Gramido	4,2	9
Corpo de Bombeiros Voluntários de Avintes	Praia do Areinho de Avintes	2,3	5
GNR - Posto Territorial de Avintes	Praia do Areinho de Avintes	2,5	6
Corpo de Bombeiros Voluntários de Crestuma	Barragem de Crestuma-Lever	5,1	9
GNR – Posto Territorial de Lever	Barragem de Crestuma-Lever	2,7	4
ZONA 2 CRESTUMA-LEVER – CARRAPATELO			
Corpo de Bombeiros Voluntários de Melres	Praia Fluvial da Moreira	1	2
GNR – Posto Territorial de Medas	Praia Fluvial da Moreira	10	12
Corpo de Bombeiros Voluntários de Entre-os-Rios	Fluvina de Entre-os-Rios	1,4	4
GNR – Posto Territorial de São Vicente	Fluvina de Entre-os-Rios	6,2	10
Corpo de Bombeiros Voluntários de Castelo de Paiva	Praia do Castelo	5,3	10
GNR - Posto Territorial de Castelo de Paiva	Praia do Castelo	5	10
ZONA 3 CARRAPATELO – BAGAÚSTE			
Corpo de Bombeiros Voluntários de Cinfães	R. do Cais (Porto Antigo)	8	12
GNR - Posto Territorial de Cinfães	R. do Cais (Porto Antigo)	7,8	12
Corpo de Bombeiros Voluntários de Baião	Rua de Vendas das Caldas	11,7	20
GNR - Posto Territorial de Baião	Rua de Vendas das Caldas	10,5	19
Corpo de Bombeiros Voluntários de Resende	CM 1047	3	7
GNR - Posto Territorial de Resende	CM 1047	2,4	5
Corpo de Bombeiros Voluntários de Santa Marinha do Zêzere	Cais (Estação de Ermida)	5	8
Corpo de Bombeiros Voluntários de Mesão Frio	Praia Fluvial da Rede	4	7

Entidade	Ponto de Referência na VND	Distância (Km)	Tempo de Chegada(min)
GNR - Posto Territorial de Mesão Frio	Praia Fluvial da Rede	4	7
Corpo de Bombeiros Voluntários de Peso da Régua	Cais da Régua	1,0	14
Corpo de Bombeiros Voluntários de Peso da Régua	Cais da Junqueira	0,65	9
GNR - Destacamento Territorial de Peso da Régua	Cais da Régua	1,2	4
GNR - Destacamento Territorial de Peso da Régua	Cais da Junqueira	0,90	13
Polícia Marítima do Douro-Posto da Régua	Cais da Junqueira	0,4	4
ZONA 4 BAGAÚSTE – VALEIRA			
Corpo de Bombeiros Voluntários de Armamar	Barragem da Régua	10,7	14
GNR - Destacamento Territorial de Peso da Régua	Barragem da Régua	6,8	11
Corpo de Bombeiros Voluntários de Tabuaço	Marina Foz do Távora	9,5	16
GNR - Posto Territorial de Tabuaço	Marina Foz do Távora	10,4	17
Corpo de Bombeiros Voluntários de Pinhão	Cais da Foz do Pinhão	1,6	5
GNR - Posto Territorial de Pinhão	Cais da Foz do Pinhão	0,6	2
Corpo de Bombeiros Voluntários de Alijó	Cais da Foz do Pinhão	16,5	24
Corpo de Bombeiros Voluntários de São João da Pesqueira	Barragem da Valeira	9,3	12
Corpo de Bombeiros Voluntários de Carrazeda de Ansiães	Barragem da Valeira	15,8	20
ZONA 5 VALEIRA – POCINHO			
Corpo de Bombeiros Voluntários de São João da Pesqueira	Barragem da Valeira	9,3	12
Corpo de Bombeiros Voluntários de Carrazeda de Ansiães	Barragem da Valeira	15,8	20
GNR - Posto Territorial de São João da Pesqueira	Barragem da Valeira	9,5	13
Corpo de Bombeiros Voluntários de Torre de Moncorvo	Barragem do Pocinho	11,1	9
Corpo de Bombeiros Voluntários de Torre de Moncorvo	Foz do Sabor	7,00	9
GNR - Destacamento Territorial de Torre de Moncorvo	Barragem do Pocinho	12	10

Entidade	Ponto de Referência na VND	Distância (Km)	Tempo de Chegada(min)
GNR - Destacamento Territorial de Torre de Moncorvo	Foz do Sabor	7,9	10
Equipa de SCOPING da Marinha (permanência época de incêndios florestais)	Foz do Sabor	7	9
ZONA 6 POCINHO – BARCA D'ALVA			
Corpo de Bombeiros Voluntários de Vila Nova de Foz Côa	Barragem do Pocinho	8	10
Corpo de Bombeiros Voluntários de Figueira de Castelo Rodrigo	Cais de Barca de Alva	20,5	24
Corpo de Bombeiros Voluntários de Freixo de Espada à Cinta	Cais de Barca de Alva	21,5	28
GNR - Posto Territorial de Figueira de Castelo Rodrigo	Cais de Barca de Alva	20,8	24

Os tempos de chegada são apresentados em termos médios, podendo ser condicionados pelo tráfego ou por outros fatores externos e tendo em consideração o ponto de referência da VND indicado.

Os contactos destas e das demais entidades externas encontram-se detalhados no **Anexo F**.

Esta página foi deixada propositadamente em branco

SECÇÃO 2
GESTÃO PROCEDIMENTOS DE PREVENÇÃO

Esta página foi deixada propositadamente em branco

2.

Procedimentos de Prevenção

Os Procedimentos de Prevenção são fundamentais para garantir permanentemente as condições de segurança necessárias e contemplam um conjunto de ações e comportamentos de rotina que devem ser adotados antes que se verifique qualquer ocorrência.

2.1 PROCEDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO, UTILIZAÇÃO E OPERAÇÃO DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO (VND)

Os procedimentos a observar na utilização e exploração da VND encontram-se definidos no Regulamento de utilização e exploração da VND em vigor e suas normas.

Na tabela seguinte são destacados alguns dos procedimentos definidos do mencionado Regulamento com maior relevância no âmbito da segurança. A totalidade dos procedimentos de utilização e exploração da VND podem ser consultados no referido regulamento o qual se encontra disponível no **Anexo H** do presente plano.

Utilização da Via Navegável (VND) (Artigo 5º. do Regulamento n.º 647/2019)

Artigo 5º:

- 1 - O comprimento fora-a-fora, a boca, a altura acima da linha de água, o calado, os meios de propulsão mecânica e a velocidade das embarcações, bem como a existência de equipamentos de apoio à navegação, operados por tripulantes habilitados, deve ser compatível com as características da VND, designadamente os caudais turbinados, as eclusas e as obras de arte ao longo do seu percurso.
- 2 - A emissão do CUV para acesso, movimentos e manobras de embarcação na VND fica condicionado à existência de um cais base.
- 3 - As embarcações que utilizem a VND em regime de escala fluvio-marítima e bem assim as embarcações utilizadas nas atividades de pesca, recreio ou desporto estão dispensadas de CUV, devendo obedecer aos Planos de Escala aprovados pela APDL.
- 4 - O CUV deve ser requerido pelos interessados mediante o preenchimento de formulário disponibilizado pela APDL no Portal Douro-VND.
- 5 - O movimento de embarcações numa mesma albufeira ou envolvendo operações de eclusagem na VND, deverá ser anunciado previamente através da JUP/Balcão Virtual disponibilizados pela APDL.
- 6 - Toda a embarcação, comboio, "formação a par" ou equipamento flutuante que utilize a VND é governada pelo navegador, ficando sob a sua responsabilidade e autoridade.
- 7 - Os comboios ou "formações a par" estão sujeitos à autoridade e responsabilidade do navegador da embarcação motorizada.
- 8 - Num comboio impelido apenas a embarcação impelidora demanda um navegador, ficando todas as embarcações sob a sua autoridade e responsabilidade.
- 9 - Na utilização da VND o navegador de embarcação deve adotar as medidas adequadas a evitar perigo para a vida e integridade física de pessoas, entrave à navegação, dano ou prejuízos a outras embarcações ou materiais flutuantes, às margens, às obras ou instalações de qualquer natureza que se encontrem nas margens ou nas proximidades.

Sinalização (Artigo 7º, 8º e 9º do Regulamento n.º 647/2019)

Artigo 7º:

- 1 - Tendo em vista a segurança da navegação está instalado um sistema de assinalamento fluvial do canal e da via navegável constituído por bóias e balizas, de acordo com o Regulamento Nacional de Balizagem Marítima, as normas internacionais da IALA e as dimensões adequadas ao canal navegável, sendo que as bóias ou balizas vermelhas, que assinalam o limite navegável do lado da margem direita do rio e as bóias ou balizas verdes, que assinalam o limite do canal de navegação do lado da margem esquerda do rio, configuradas com os subsistemas visual diurno, visual noturno e, quando aplicável complementadas com eletrónico.
- 2 - Além da sinalização no plano de água, existem marcas ou painéis de sinalização nas obras de arte que atravessam a VND e que fornecem indicações complementares para a navegação.
- 3 - Existem bóias e marcas posicionadas junto das margens que assinalam os pontos decaquilométricos da VND.
- 4 - As embarcações não deverão navegar para além dos limites sinalizados do canal de navegação sendo que, caso tal ocorra, cabe ao respetivo navegador a plena responsabilidade pelo risco de tal manobra.

Artigo 8º:

- 1 - A sinalização sob as pontes, diurna e noturna, é feita por meio de marcas colocadas na sua estrutura (pilares, arcos ou tabuleiro, consoante o caso) para indicação do canal de navegação, isto é, uma marca em forma de triângulo de cor verde a EB e uma marca em forma de quadrado, de cor vermelha a BB, tanto a montante como a jusante da ponte.
- 2 - Sempre que tal se justifique, existe uma marca circular com riscas verticais vermelhas e brancas, sinalizando o eixo do canal ou o melhor local de passagem para a navegação.

3 - O assinalamento das pontes pode ser complementado com marcas específicas para limitação da largura do canal de navegação, proibição do cruzamento de navios, passando a navegação a realizar-se num único sentido (de forma alternada), restrição da altura livre acima do plano de água ou obrigação do estabelecimento de comunicações VHF (canal indicado) na marca.

Artigo 9º:

1 - É interdito amarrar qualquer embarcação aos meios de sinalização da VND constituídos, designadamente, por bóias, flutuadores, balizas e painéis.

2 - É igualmente interdita a utilização dos meios de sinalização da VND para outros fins, nomeadamente, para suporte de estruturas, objetos, redes, artes ou apetrechos de pesca ou outros elementos físicos que não integrem o equipamento de assinalamento.

3 - Quando uma embarcação ou material flutuante desloque ou danifique qualquer equipamento de sinalização da VND é obrigado a dar imediato conhecimento do facto à APDL.

4 - Sempre que o navegador de uma embarcação verifique existir qualquer anomalia na sinalização, designadamente, desaparecimento ou deslocamento de bóias ou destruição de sinais é obrigado a dar imediato conhecimento do facto à APDL e à Autoridade Marítima.

5 - Sempre que for detetado qualquer objeto ou fonte luminosa colocada na margem que conflitue com a sinalização da VND e respetiva iluminação, a APDL poderá efetuar a sua remoção em situação de urgente e fundamentada necessidade ou, em qualquer caso, determinar ao responsável a adoção de comportamento ou das operações materiais que se afigurem adequadas a minimizar ou a eliminar tal obstáculo.

Navegação na Via Navegável (VND) (Artigo 12º. do Regulamento n.º 647/2019)

Artigo 12º:

Durante a navegação na barra do Douro ou na VND, deverão ser observadas as seguintes normas especiais:

1 - As embarcações marítimo-turísticas, de tráfego local, de pesca, de recreio e de desporto, devem atender às limitadas capacidades de manobra das embarcações de comércio e não perturbar ou obstaculizar os respetivos movimentos.

2 - Navegar suficientemente afastado dos cais e pontões de atracação, por forma a não embaraçar as manobras de navios ou embarcações que estejam em operações de atracar ou largar, salvo quando for fisicamente impossível ou estiver, por sua vez, em manobras de atracação ou largada.

3 - Em todas as ocasiões, mas principalmente com mau tempo e/ou ventos fortes e/ou correntes de vazante de águas vivas e/ou com caudais elevados, o Navegador não deve executar manobras que possam pôr em risco a segurança da sua embarcação, a da navegação vizinha, o assinalamento do canal de navegação, a das obras e instalações existentes na VND ou quaisquer outras infraestruturas.

4 - Com nevoeiro ou visibilidade reduzida, o Navegador deve cumprir rigorosamente as normas sobre comunicações e efetuar a navegação em conformidade com o estabelecido no artigo seguinte (navegação com visibilidade reduzida).

Visibilidade Reduzida

(Artigo 13º do Regulamento n.º 647/2019)

1 - Considera-se visibilidade reduzida aquela que limita o horizonte visual do Navegador até ao dobro da distância a percorrer, até parar, em condições de extinção forçada da velocidade que a embarcação estiver a utilizar.

2 - É proibida a navegação na VND, em condições de visibilidade reduzida;

3 - Excetuam-se à proibição do número anterior as embarcações:

a) De propulsão mecânica, que naveguem auxiliadas pelas informações de equipamentos de radar e equipadas com Eletronic Chart Display Information System (ECDIS) e carta eletrónica de navegação para os troços a utilizar;

b) Embarcações de pequeno porte que não estejam a ser utilizadas no transporte de passageiros ou de cargas perigosas.

4 - Em condições de visibilidade reduzida, os navegadores devem obedecer às regras estabelecidas no RIEAM, nomeadamente as Regras 19 - Procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida e 35 - Sinais sonoros em condições de visibilidade reduzida e bem assim às disposições constantes dos números seguintes.

5 - Quando a visibilidade for inferior ao estabelecido no n.º 1 do presente artigo, as embarcações que não estejam nas condições do n.º 3 antecedente, deverão aguardar fora da barra do Douro a melhoria da visibilidade e as que se encontrem na VND não poderão suspender ou largar do cais de atracação.

6 - As embarcações que não estejam nas condições do n.º 3 do presente artigo e durante a navegação na VND se aproximem de uma zona de visibilidade reduzida devem evitar entrar nessa zona aguardando em local seguro.

7 - Nos dias em que a visibilidade reduzida não esteja generalizada na VND o navegador que não esteja nas condições do n.º 2 do presente artigo deverá assegurar-se previamente que poderá cumprir o plano de navegação, sem ser apanhado a meio da viagem, por uma mancha de má visibilidade.

8 - Com visibilidade reduzida não será permitida a execução de reboques, salvo se a embarcação a quem estiver confiada a responsabilidade do trem de reboque estiver nas condições fixadas na alínea a) do n.º 3 do presente artigo e o reboque for efetuado de braço dado e em condições tais que o horizonte radar não seja, de modo algum, afetado.

9 - Fora das situações previstas no n.º 8 antecedente, a execução de quaisquer outros reboques com visibilidade reduzida depende de prévia autorização a conceder pela APDL.

Velocidade das embarcações na VND (Artigo 14º. do Regulamento n.º 647/2019)

Artigo 14º:

1 - As embarcações devem adequar a sua velocidade e a sua distância à margem, de modo a não criar agitação na água capaz de causar prejuízos ou dificuldades de navegação a outras embarcações ou material flutuante, estacionado ou em trânsito, nem provocar ondulação suscetível de causar prejuízos na VND ou a terceiros.

2 - As embarcações devem reduzir, em tempo útil, a sua velocidade sem, contudo, pôr em causa o seu governo com segurança, nos seguintes locais:

- a) Junto a portos, cais e embarcadouros;
- b) Na proximidade de embarcações que se encontrem amarradas ou que estejam atracadas;
- c) Na proximidade de embarcações rebocadas;
- d) Na aproximação a áreas onde estejam a decorrer provas desportivas, atividades náuticas ou quaisquer eventos autorizados pela APDL.
- e) Na proximidade de uma eclusa, devendo parar, se necessário, nos seus antepostos e antes de entrar na mesma.
- f) Dentro da eclusa, incluindo os seus antepostos, a velocidade máxima permitida é de 0,2 metros/segundo (0,72, km/hora), equivalente a cerca de 0,4 nós.

3 - No cumprimento das regras anteriores, as embarcações que naveguem nas proximidades ou nas águas de outras deverão ter em atenção o conjunto das ondulações formadas.

4 - Sempre que as condições da VND o exigirem ou as circunstâncias locais assim o recomendarem, a APDL determinará e publicitará mediante Aviso a velocidade máxima de navegação permitida, por tipologia de embarcação e por troços da VND.

5 - Sem prejuízo do regime estabelecido no número anterior, a velocidade praticada nas viagens entre eclusas deverá obedecer aos horários indicados aquando das solicitações de planos de escala e, em caso algum, a viagem entre eclusas, tendo em consideração a entrada numa eclusa e a saída da eclusa seguinte, poderá ser inferior a:

- a) Embarcações marítimo-turísticas, comerciais e auxiliares locais: 3 horas, exceto o troço Valeira/Pocinho no qual se observará o limite mínimo de 2 horas e 30 minutos;
- b) Embarcações de recreio e pesca: 2 horas;

6 - No troço entre a barra do Douro e a Marina do Freixo, sem prejuízo do estabelecido no n.º 1 a 3 do presente artigo, a velocidade praticada no canal de navegação não pode exceder os 10 nós, exceto no caso das embarcações em serviço de fiscalização ou de emergência.

7 - Às embarcações de recreio é proibido navegar a velocidade superior a 5 nós a menos de 50 metros das margens, de zonas delimitadas para a prática balnear ou de embarcações fundeadas e a uma distância mínima de 100 metros dos portos, cais e embarcadouros.

Entrada e Saída na VND

(Artigo 18º do Regulamento n.º 647/2019)

1 - Qualquer embarcação sujeita ao serviço de pilotagem que pretenda entrar, sair ou movimentar-se na VND, deve prévia e obrigatoriamente estabelecer contacto em canal 12 ou 16 com o Centro de Controlo VTS de Leixões ou com o Centro de Controlo da VND, conforme o caso, para efeitos de identificação, coordenação e autorização de movimentos.

2 - Os movimentos das embarcações de comércio na área definida pelo semicírculo de raio de 2 milhas centrado no farolim do molhe norte da barra do rio Douro são coordenados pelo Departamento de Pilotagem da APDL e monitorizados pelo Centro de Controlo de VTS.

3 - Na entrada as embarcações devem fazer a aproximação de forma a ganhar o enfiamento do canal exterior de acesso à barra do Douro ($Z_v=059.2^\circ$), definido pelos farolins Barra Foz (anterior) ($41^\circ08,85'N-008^\circ40,30'W$), o qual se encontra implantado numa coluna com faixas brancas e vermelhas e Barra Foz (posterior) ($41^\circ08,93'N-008^\circ40,12'W$), instalado no campanário da Igreja de São João da Foz, sempre que as condições de vento e mar o não desaconselhem.

4 - As embarcações de pesca e de recreio, aquando da entrada ou saída da barra do Douro, devem cumprir as regras do presente regulamento e navegar, quando se encontrarem dentro dos canais de acesso interior ou exterior, sempre pela sua metade de estibordo, dando prioridade aos navios com capacidade de manobra reduzida, de guerra ou de comércio.

Entrada e estadia de embarcações que possam pôr em risco a segurança da VND

(Artigo 20º do Regulamento n.º 647/2019)

1 - A entrada na barra do rio Douro e estadia na VND de embarcações nas condições que a seguir se indicam, apenas é permitida mediante autorização da APDL e nas condições por ela determinadas na ocasião:

- a) Embarcações com alterações das condições normais da estabilidade;
- b) Embarcações com água aberta ou com fogo a bordo (especialmente se transportarem substâncias explosivas, incendiárias ou suscetíveis de provocar poluição);
- c) Embarcações com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade competente (DGRM), nos termos da legislação em vigor relativa à inspeção de navios pelo Estado de porto;
- d) Com qualquer tipo de avaria no aparelho motor, ou leme;
- e) Trens de reboque (com exceção dos constituídos por rebocadores ou embarcações locais).

2 - Sempre que alguém tenha conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação ou da própria embarcação, nomeadamente, as indicadas no número anterior, ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente fluvial, deverá de imediato comunicar tal facto aos serviços de segurança da APDL.

3 - Em qualquer das situações previstas no n.º 1, caso seja concedida autorização para entrada do navio na VND, a APDL informará dessa decisão a Autoridade Marítima e a Autoridade competente (DGRM), nos termos da legislação em vigor relativa à inspeção de navios pelo Estado de porto.

4 - A APDL reserva-se o direito de, mediante decisão fundamentada, interditar escalas de embarcações que em anteriores demandas tenham evidenciado qualidades náuticas inadequadas às exigências de manobrabilidade dos portos do rio Douro e à utilização da VND.

Cruzamento e ultrapassagem (Artigo 22º. do Regulamento n.º 647/2019)

Artigo 22º:

- 1 - O cruzamento e a ultrapassagem só são permitidos quando o canal de navegação da VND apresente largura suficiente para a passagem simultânea, tendo em conta todas as circunstâncias locais e o movimento das outras embarcações.
- 2 - Em caso de cruzamento ou de ultrapassagem, as embarcações que seguem uma rota sem perigo de colisão não devem modificar nem a sua rota nem a sua velocidade de tal modo que possam provocar perigo de colisão.
- 3 - Para as embarcações de comprimento superior a 20 m não é permitida a ultrapassagem que provoque a passagem simultânea de três embarcações na mesma zona do canal de navegação da VND.
- 4 - As embarcações devem deslocar-se para estibordo para que o cruzamento se possa efetuar sem perigo, bombordo por bombordo e, em caso de ultrapassagem, a que pretende ultrapassar possa passar por bombordo da ultrapassada.
- 5 - Nos troços do canal navegável indicados no anexo II ao presente Regulamento, que dele faz parte integrante, é interdita a passagem simultânea de embarcações de comprimento superior a 20 m, devendo o respetivo Navegador, antes de iniciar a navegação nesses troços, informar-se acerca do movimento de outras embarcações e, se necessário, aguardar nos locais fixados pela APDL e divulgados por Aviso.
- 6 - No troço Cotas - Valeira será possível a circulação alternada de embarcações de comprimento superior a 20 m, com pontos de cruzamento em locais específicos indicados no Anexo II ou outros que venham a ser determinados pela APDL e publicitados por Aviso.

Dever Geral de Precaução (Artigo 28º do Regulamento n.º 647/2019)

O navegador deve tomar todas as medidas de precaução para evitar:

- a) Causar prejuízos a outras embarcações ou materiais flutuantes, às margens, às obras ou infraestruturas de qualquer natureza que se encontrem nas margens ou nas proximidades da VND;
- b) Criar entraves à navegação;
- c) Pôr em perigo a vida ou a integridade física de pessoas;
- d) Colidir com qualquer obstáculo que detete na via navegável, caso em que fica obrigado a comunicar à APDL e à Autoridade Marítima tal escolha e a sua localização

Interrupção e Condicionamento da Navegação na VND (Artigo 34º do Regulamento n.º 647/2019)

- 1 - A interrupção ou condicionamento da navegação poderão ser determinadas por:
 - a) Ocorrência de caudais de cheia;
 - b) Necessidade de realização de trabalhos;
 - c) Avarias.
 - d) Realização de eventos lúdicos ou culturais, nomeadamente, o lançamento de fogo-de-artifício ou a realização de eventos desportivos, cuja prática esteja enraizada nos usos da VND e sua área envolvente;
 - e) Operações de reabastecimento de água por embarcações ou aeronaves no combate aos incêndios;
 - f) Ocorrência relevante que coloque em risco a segurança das embarcações, de infraestruturas, equipamentos ou de operações em curso ou qualquer outro interesse portuário da VND.
- 2 - A interrupção ou o condicionamento da navegação será determinada pela APDL e publicitada por Aviso a divulgar através do Portal do Douro.

Segurança da Ancoragem e Amarração **(Artigo 54º do Regulamento n.º 647/2019)**

1 - As embarcações, o equipamento flutuante estacionado e os estabelecimentos flutuantes devem estar ancorados e amarrados com solidez, tendo em conta a agitação da água provocada pelas outras embarcações.

2 - A amarração e a ancoragem devem permitir que a embarcação acompanhe as variações do nível da água na VND o qual, imediatamente a jusante dos aproveitamentos hidroelétricos, pode atingir, em resultado da variação do caudal turbinado, valores entre dois e três metros.

3 - Em caso de agravamento das condições hidrológicas do rio Douro o proprietário e o Navegador das embarcações estão obrigados a reforçar a amarração e a manter a sua vigilância.

Proibição de Estacionamento **(Artigo 55º do Regulamento n.º 647/2019)**

1 - É proibido o estacionamento:

a) Nas zonas estreitas da VND e nas suas imediações, bem como nos troços em que por força do estacionamento, se tornem estreitos para a navegação de outras embarcações;

b) Nas bacias de manobra ou de acesso aos portos, cais ou embarcadouros;

c) Na rota de passagem das embarcações que fazem o atravessamento da VND entre dois pontos fixos, assinalados pela APDL;

d) Na linha de rota das embarcações que necessitam de atracar aos cais ou de partir destes;

e) Sob as pontes ou linhas elétricas de alta tensão, salvo quando tenha sido previamente emitida pela APDL autorização para o efeito;

f) Nos anteportos de acesso às eclusas, salvo quando a embarcação se encontre a aguardar eclusagem.

2 - O estacionamento nos anteportos pode, porém, ser autorizado pela APDL durante a noite ou em caso de nevoeiro, sob condição de não dificultar a passagem de outras embarcações.

Guarda e Vigilância **(Artigo 57º do Regulamento n.º 647/2019)**

1 - As embarcações utilizadas no transporte de produtos inflamáveis ou explosivos, quando estacionadas, deverão ter a bordo em permanência uma equipa capaz de atuar em caso de acidente, salvo se descarregadas e isentas de gases perigosos.

2 - As restantes embarcações não podem, em caso algum, permanecer abandonadas, devendo, quando estacionadas, estar sob vigilância de pessoa capaz de intervir rapidamente em caso de necessidade, a menos que a APDL as dispense ou as circunstâncias locais não exijam essa vigilância.

3 - As embarcações de comércio deverão ter sempre a bordo os tripulantes necessários a garantir a sua segurança.

Descargas para a VND

(Artigo 59º do Regulamento n.º 647/2019)

1 - É proibido lançar ou deixar escoar para a VND:

- a) Resíduos de combustível ou de lubrificantes sob qualquer forma, bem como misturas destes;
- b) Esgotos sanitários e águas sujas;
- c) Produtos químicos;
- d) Lixos;
- e) Objetos ou substâncias de qualquer natureza que possam constituir um obstáculo ou perigo para a navegação ou para os outros utilizadores da VND.

2 - Em cumprimento do disposto no número anterior, deverão os navegadores descarregar as águas sujas ou esgotos dos tanques das embarcações nas infraestruturas para tal efeito disponíveis nos cais.

2.2 PROGRAMAS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO (VND)

O Programa de Conservação e Manutenção representa o conjunto de ações programadas e intervenções que visam garantir a segurança da VND.

Este programa materializa-se num plano com a estipulação de calendários de manutenção e listas de testes de verificação periódica. Inclui a descrição das ações de manutenção necessárias, a sua periodicidade e outros pormenores relacionados com a execução, tais como anomalias, materiais e técnicas a utilizar para a sua correção.

No **Anexo I**, encontra-se disponível um exemplo do Programa de Conservação e Manutenção Preventiva.

2.3 INSTRUÇÃO DO PESSOAL

A **APDL**, proporcionará aos seus trabalhadores as necessárias ações de sensibilização e de formação no domínio da segurança, tendo em vista a atuação de resposta, nos diferentes cenários previstos no Plano de Segurança.

As ações de sensibilização e de formação devem abranger:

- Todos os trabalhadores afetos à VND, incluindo todo e qualquer elemento que exerça atividade profissional direta ou indiretamente com responsabilidades e ação para com a VND, por períodos superiores a 30 dias por ano;
- Todos os elementos com atribuições previstas na Estrutura de Segurança.

As ações de sensibilização para os trabalhadores incidirão sobre:

- Familiarização com o Plano de Segurança da VND;
- Instruções técnicas básicas de utilização dos equipamentos e sistemas de segurança existentes;
- Cumprimento dos procedimentos de prevenção (regras de exploração e comportamento);
- Cumprimento dos procedimentos de alarme e alerta;
- Utilização dos meios disponíveis (inclui náuticos), para apoio e cooperação com os diversos agentes de proteção civil, na resposta a um incidente;
- Cumprimento dos procedimentos de atuação em caso de emergência.

Os registos das formações executadas de acordo com o plano de formação são organizados e arquivado de acordo com o indicado na secção de Registos de Segurança.

2.4 EXERCÍCIOS DE SEGURANÇA

A **APDL** deve realizar exercícios de teste dos procedimentos internos, com destaque para o treino das diversas equipas da Estrutura de Segurança, com vista à criação de rotinas de comportamento e de atuação, bem como de aperfeiçoamento dos procedimentos em causa com uma periodicidade anual.

Sempre que seja exequível, os simulacros devem contar com a colaboração dos Agentes de Proteção Civil e serem realizados com uma periodicidade anual.

Na realização de simulacros devem ser tidos em atenção os seguintes aspetos:

- O cenário dos exercícios a realizar deve conduzir à implementação de procedimentos correspondentes a uma situação de emergência total;
- Os Agentes de Proteção Civil deverão ser previamente informados da realização dos mesmos;
- Após a realização de cada exercício ou ação de treino, deve proceder-se à sua avaliação, devendo os resultados ser documentados em relatório onde constará a atuação de todos os elementos envolvidos.

Os registos decorrentes de exercícios e outras ações de treino são organizados de acordo com o descrito nos Registos de Segurança.

Esta página foi deixada propositadamente em branco

SECÇÃO 3
PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA INTERNO

Esta página foi deixada propositadamente em branco

3. Procedimentos de Segurança Internos

3.1 INTRODUÇÃO

3.1.1 Tipologia de Ocorrências

Para a VND as ocorrências identificadas, tendo em consideração uma multiplicidade de fatores, foram agrupados em 5 tipologias (embarcações; emergência médica; criminal; eclusas; outras situações), por forma a abranger todas as situações com maior probabilidade de ocorrência, as quais se apresentam no quadro seguinte:

Quadro 5: Tipologia de ocorrências

Tipologia	Ocorrências
Embarcações	<ul style="list-style-type: none"> Abalroamento Colisão Encalhe Água Aberta Incêndio ou Explosão a Bordo Naufrágio Poluição
Emergência Médica	<ul style="list-style-type: none"> Emergência Médica a Bordo Emergência Médica com Banhistas Emergência Médica em Área Portuária
Criminal	<ul style="list-style-type: none"> Desordem Pública a Bordo Desordem Pública na Margem ou em Infraestruturas Próximas
Eclusas³	<ul style="list-style-type: none"> Ocorrências em Eclusas
Outras Situações	<ul style="list-style-type: none"> Foco de Poluição Cheia Seca Movimento de Vertentes ou Quedas de Árvores Queda de Aeronaves Queda de Veículos (Rodoviários e Ferroviários) Rutura de Barragem Incêndio na Margem ou em Infraestruturas Próximas Busca e Salvamento Colapso de Infraestruturas

³ A EDP possui o seu próprio «Procedimento de Emergência nas Eclusas de Navegação», o qual se encontra em Anexo.

As cinco tipologias foram definidas tendo em consideração os seguintes critérios:

Quadro 6: Tipologias de riscos

Tipologia	Detalhe
Embarcações	Nesta tipologia foram inseridos todos os incidentes ou acidentes em que estão envolvidas embarcações que se encontram no plano de água, em movimento ou imobilizadas, o que confere particularidades específicas na atuação de resposta
Emergência Médica	Todas as emergências que afetam a integridade física ou psíquica das pessoas que se encontram nas embarcações (elementos da tripulação ou passageiros), no plano de água ou nas margens, e que implicam apenas a atuação médica, não originando danos nem efeitos para o ambiente
Criminal	Todas as ocorrências, nas embarcações ou nas margens, que possam colocar em causa a segurança dos cidadãos ou a ordem estabelecida, quando se encontrem no plano de água
Eclusas	Incidentes ou acidentes que se desenrolam no espaço físico de uma eclusa que é operada por uma entidade terceira, que não está na dependência direta da APDL
Outras Situações	Todas as ocorrências no plano de água ou nas margens – excluindo as que envolvem uma ou mais embarcações - que possam afetar a segurança da navegabilidade e/ou aportar impactos para o ambiente e imagem da VND

3.2 GESTÃO INTERNA DA SEGURANÇA

3.2.1 Níveis de Gravidade

São considerados três (3) níveis de gravidade, de acordo com a situação, a que correspondem etapas diferenciadas de intervenção.

Os níveis de gravidade são definidos de acordo com os seguintes parâmetros:

Quadro 7: Níveis de gravidade

Nível	Descrição
1: Incidente (Azul)	<p><u>Situação de menor gravidade</u></p> <p>Carateriza-se por um desvio das condições normais de segurança, cujas consequências, em princípio, não são, nem se prevê que sejam, significativas para as pessoas, ambiente ou para a economia/imagem.</p> <p>Ocorrência que pode ser fácil e rapidamente resolvida.</p>

Nível	Descrição
2: Emergência Parcial (Laranja)	<p><u>Situação de gravidade média</u></p> <p>Corresponde a uma emergência de âmbito restrito, sem que se preveja o aumento dos seus efeitos e que, em princípio, pode ser dirimida com recurso a meios comuns de atuação.</p> <p>Não existem vítimas ou há a registar apenas feridos ligeiros. O impacto na economia/imagem é reduzido.</p>
3: Emergência Geral (Vermelho)	<p><u>Situação de gravidade elevada</u></p> <p>Corresponde à existência de uma ocorrência de grandes dimensões, descontrolada ou de difícil controlo, requerendo uma ação imediata para a recuperação do controlo e para mitigação das suas consequências. Verifica-se uma alteração substantiva às condições de navegabilidade da via.</p> <p>Originou ou pode originar elevados danos pessoais, ambientais ou para a economia/imagem.</p>

O quadro seguinte apresenta uma sistematização das ocorrências consideradas com os respetivos níveis de gravidade.

Quadro 8: Níveis de gravidade por tipo de ocorrência

Tipologia	Ocorrências	Níveis de Gravidade		
		Nível 1 Incidente	Nível 2 Emergência Parcial	Nível 3 Emergência Geral
Embarcações	Abaloamento	X	X	
	Colisão	X	X	
	Encalhe	X		
	Água Aberta	X	X	
	Incêndio ou Explosão a Bordo		X	X
	Naufrágio		X	X
	Poluição		X	X
Emergência Médica	Emergência Médica a Bordo	X		
	Emergência Médica com Banhistas	X		
	Emergência Médica em Área Portuária	X		
Criminal	Desordem Pública a Bordo	X	X	
	Desordem Pública na Margem ou em Infraestruturas Próximas	X		

Tipologia	Ocorrências	Níveis de Gravidade		
		Nível 1 Incidente	Nível 2 Emergência Parcial	Nível 3 Emergência Geral
Eclusas ⁴	Ocorrências em Eclusas		X	X
Outras Situações	Foco de Poluição		X	X
	Cheia		X	X
	Seca		X	X
	Movimento de Vertentes ou Quedas de Árvores		X	X
	Queda de Aeronaves		X	X
	Queda de Veículos (Rodoviários e Ferroviários)		X	X
	Rutura de Barragem		X	X
	Incêndio na Margem ou em Infraestruturas Próximas	X	X	
	Busca e Salvamento	X		
	Colapso de Infraestruturas		X	X

3.2.2 Estrutura de Segurança

A estrutura de segurança possui uma entidade máxima que é o Conselho de Administração, conforme tipificado nos Estatutos da APDL (Autoridade Portuária), sendo que poderá delegar competências no Diretor de Segurança da VND (DS). O DS da VND é coadjuvado por uma Célula de Resposta ou um Gabinete de Crise, os quais são constituídos em função da gravidade da ocorrência e que possuirão uma composição variável.

Quadro 9: Composição da Célula de Resposta a Emergências e do Gabinete de Crise

ESTRUTURA	COMPOSIÇÃO	ATIVIDADES
Centro Controlo da Navegação Fluvial / Centro RIS Douro	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Operador(es) de VTS / RIS; 	Gestão corrente, resposta a ocorrências de Nível I e primeira resposta a ocorrências de Nível II e III.

⁴ A EDP possui o seu próprio «Procedimento de Emergência nas Eclusas de Navegação», o qual se encontra em Anexo.

ESTRUTURA	COMPOSIÇÃO	ATIVIDADES
<p>Célula de Resposta a Emergências</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diretor de Segurança; ▪ Operador(es) de VTS / RIS; ▪ Divisão/Departamento de segurança marítima e/ou portuária; ▪ Central de segurança (segurança portuária/vigilância humana); ▪ Entidades, empresas e especialistas a convocar. 	<p>Resposta a ocorrências de Nível II.</p>
<p>Gabinete de Crise</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presidente, Conselho de Administração ou representante do Conselho de Administração da APDL; ▪ Diretor de Segurança; ▪ Operador(es) de VTS / RIS; ▪ Divisão/Departamento de segurança marítima e/ou portuária; ▪ Diretor das Operações Portuárias e Segurança da APDL - Porto do Douro, Leixões e Viana do Castelo; ▪ Especialista(s) de Segurança da APDL; ▪ Assessor de Comunicação da APDL; ▪ Especialista(s) em Ambiente da APDL; ▪ Especialista(s) em recuperação de embarcações; ▪ Outros especialistas, internos ou externos, sempre que necessário. 	<p>Resposta a ocorrências de Nível III.</p>

As principais funções de cada um dos intervenientes são descritas nas Instruções de Segurança, disponibilizadas no **Anexo J**.

3.2.3 Meios Humanos

No **Anexo K** encontra-se a lista dos elementos intervenientes da APDL, em caso de emergência.

3.2.4 Agentes Externos

No **Anexo F** encontra-se a lista de contactos das entidades públicas e privadas, que podem prestar apoio em caso de emergência. Esta lista é mantida permanentemente atualizada e deverá estar facilmente acessível para consulta rápida.

3.2.5 Recursos Materiais

Apresenta-se no **Anexo L**, a relação dos recursos materiais disponíveis para atuação em caso de emergência.

3.3 PLANO DE ATUAÇÃO

3.3.1 Enquadramento

O Plano de Atuação visa sistematizar todas as ações a serem executadas em caso de emergência, por forma a fazer face a um eventual sinistro.

A atuação inicia-se com a receção de uma mensagem de ocorrência de incidente ou acidente, por qualquer via e independentemente do formato. A partir desse momento, o Operador alerta os meios externos – Agentes de Proteção Civil (APC) e/ou outras entidades responsáveis – e informa o Diretor de Segurança (DS). Simultaneamente, de acordo com as instruções recebidas pelo DS e as necessidades da ocorrência, ativa ou aciona os meios internos.

O DS com base na sua avaliação da ocorrência e de acordo com a gravidade da situação procede à ativação dos procedimentos de emergência internos e solicita a constituição do Célula de Resposta a Emergências ou do Gabinete de Crise para o coadjuvar na resposta à situação de emergência.

Na sequência do alerta e mobilização de meios, o Centro de Controlo da Navegação Fluvial assegura a monitorização da situação, envidando todos os esforços e utilizando todos os recursos à sua disposição para esse efeito, até ao fecho da emergência.

Caso se revele necessário e de acordo com as instruções do DS o Posto de Segurança informa embarcações/utilizadores nas imediações sobre a evolução da situação e emite os avisos que se revelem adequados face à ocorrência em curso.

A atuação perante uma situação de emergência, pode ser esquematizada do seguinte modo:

Figura 2: Plano de atuação numa situação de emergência

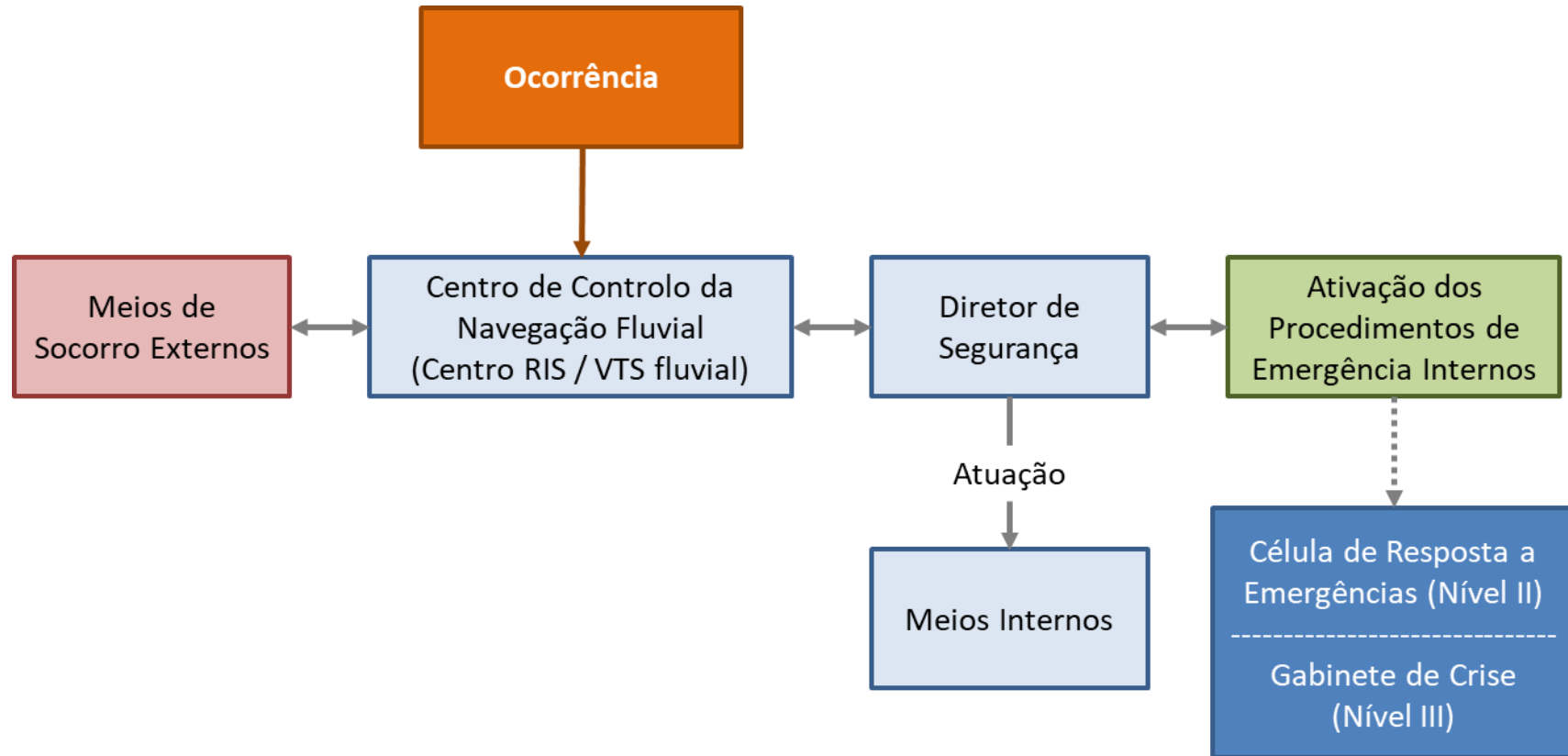
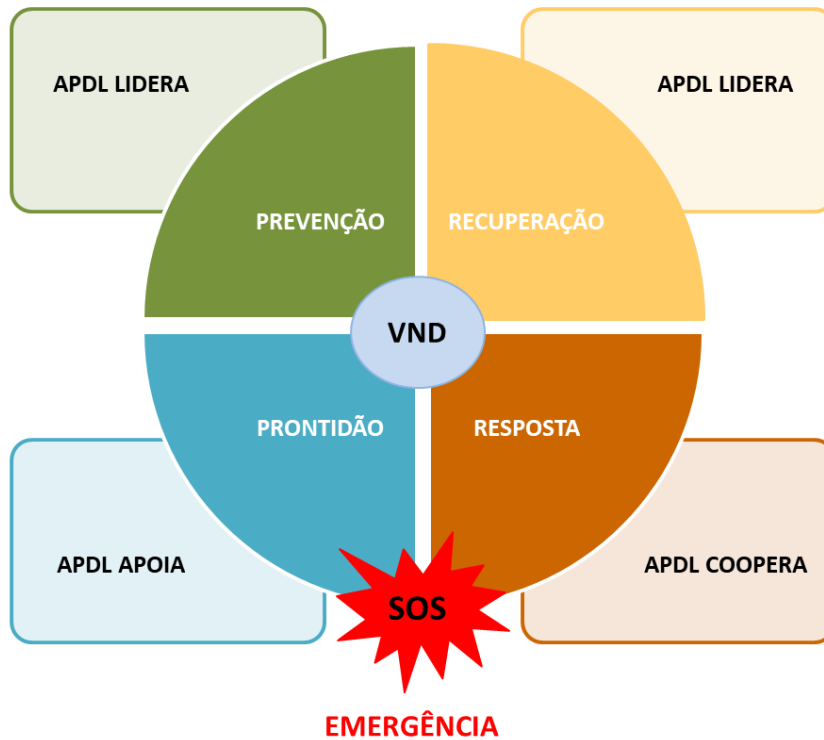


Figura 3: Papel da APDL numa situação de emergência



Quadro 10: Papel da APDL numa situação de emergência

Fase	Atribuições
Prevenção	<p>Avaliar, de forma contínua, as vulnerabilidades existentes na área de jurisdição da VND e nas respetivas infraestruturas;</p> <p>Supervisionar todas as ações de gestão corrente propondo, sempre que entendido necessário, que sejam revistos ou estabelecidos novos procedimentos internos, bem como propor medidas, em cooperação com entidades externas, com atribuições e competências relacionadas com a VND;</p> <p>Promover e manter ligações formais e informais com as diversas entidades parceiras;</p> <p>Fomentar a disponibilização de informação relevante e em tempo oportuno para inserção nas plataformas eletrónicas, como parte do esforço de garantia da segurança da VND;</p> <p>Monitorizar todas as infraestruturas (da APDL-VND, as concessionadas e as privadas) e emitir pareceres na área da Segurança, sempre que solicitado;</p> <p>Monitorizar a qualidade das comunicações na VND;</p> <p>Garantir que os sistemas de apoio à decisão são redundantes para reduzir a probabilidade de falha na resposta;</p> <p>Implementar um sistema eficiente e flexível, que permita assegurar o funcionamento do Centro RIS / VTS fluvial, com a capacidade para responder a elevada demanda / solicitações inopinadas;</p>

Fase	Atribuições
<p>Prevenção (cont.)</p>	<p>Dar resposta às solicitações de segurança do dia-a-dia para as quais tenha competências delegadas e encaminhar as que o ultrapassam, assegurando que as ações necessárias são desenvolvidas em tempo oportuno.</p>
<p>Prontidão</p>	<p>Criar e manter bases de dados relativas a meios próprios que possam ser alocados aos diferentes cenários de emergência, com indicação do respetivo estado operacional;</p> <p>Criar e manter atualizado um catálogo eletrónico das principais embarcações que circulam na VND, com indicação das características e plantas, indicando aspetos construtivos e localização dos pontos de penetração, pontos perigosos e nevrálgicos;</p> <p>Estabelecer protocolos ou pré-contratualizar apoios com empresas privadas, que possam disponibilizar serviços e equipamentos para os diferentes tipos de ocorrências;</p> <p>Propor o estabelecimento de processos para conhecimento do número de passageiros nas embarcações de maiores dimensões, tendo em vista o dimensionamento de eventuais operações de socorro.</p>
<p>Resposta</p>	<p>Aplicar os recursos (humanos e materiais) da APDL, por forma a concorrer para uma resposta célere e cabal à ocorrência, minimizar os seus efeitos;</p> <p>Informar os utilizadores da VND;</p> <p>Acompanhar o desenrolar das emergências até ao seu término;</p> <p>Contribuir para a campanha de informação pública, disponibilizando os dados relevantes;</p> <p>Estabelecer contato com os agentes de proteção civil e demais entidades externas, sempre que tal se revele necessário, colaborando com os meios e os recursos à sua disposição para o célere debelar da ocorrência;</p> <p>Difundir os Avisos à Navegação pré-estabelecidos ou os que sejam superiormente determinados.</p>
<p>Recuperação</p>	<p>Mobilizar ou contratualizar os recursos de empresas privadas que possam disponibilizar serviços e equipamentos para a reposição da normalidade;</p> <p>Garantir que as lições aprendidas são aplicadas após as ocorrências;</p> <p>Proceder à manutenção de registos e bases de dados de suporte estatístico relativos a incidentes e acidentes, respetivas causas e danos registados;</p> <p>Determinar o fecho da ocorrência, uma vez terminadas todas ações de recuperação e reposição da normalidade na VND.</p>

3.3.2 Detecção

A deteção de qualquer emergência pode ser executada de forma automática ou por meios humanos. O quadro seguinte descreve a forma de deteção e ação correspondente:

Forma de Deteção	Ações a Executar
Automática	O Operador do Centro de Controlo da Navegação Fluvial (VTS / Centro RIS) efetua uma monitorização contínua dos sensores e plataformas informáticas disponibilizadas pelos diversos parceiros (APA, EDP, ENGI, Centro de Previsão e Prevenção de cheias do rio Douro-Capitania do Porto do Douro).
Meios Humanos	Qualquer navegador, operador das eclusas, ocupante das infraestruturas de apoio, concessionários ou outro elemento que detete uma situação de emergência, deve informar o Operador do Centro de Controlo da Navegação Fluvial (VTS / Centro RIS).

3.3.3 Reconhecimento e Avaliação da Situação

Perante a deteção de uma situação de emergência, e sem embargo da comunicação imediata ao Diretor de Segurança e aos meios de socorro externos, o Operador do Centro de Controlo da Navegação Fluvial deve utilizar os meios ao seu dispor para realizar igualmente a deteção do conteúdo da mensagem de alerta, utilizando, para tal, os contactos de pessoas ou de entidades/autoridades que se localizem ou que circulem nas proximidades do local da ocorrência, designadamente embarcações, colaboradores da APDL, concessionários, etc.

Caso a ocorrência seja infundada, o Operador deve informar imediato as entidades que haviam sido alertadas e fechar a ocorrência, terminando o respetivo relatório.

3.3.4 Alerta

Quando for recebida a informação de uma ocorrência e caso na avaliação se considere que o sinistro pode evoluir e/ou que os meios internos não são suficientes para controlar o mesmo deve ser informado de imediato o DS, que dará indicação para acionar os Agentes de Proteção Civil designadamente, através da marcação do Número Nacional de Emergência (112) e dos contactos disponíveis e indicados pelas diversas entidades com responsabilidades na VND, em particular a Autoridade Marítima Nacional. Ao contactar, deve ter em atenção os seguintes pontos:

- Manter a calma;
- Identificar-se;
- Indicar o local do sinistro com precisão (indicar pontos de referência, km da VND), meios afetados (navios, rodoviários ou outros), número de pessoas envolvidos e descrever sucintamente a ocorrência (exemplo: incêndio numa embarcação; paragem cardiorrespiratória de um passageiro, etc.).

3.3.5 Apoio à Intervenção das Equipas de Socorro Externas

No caso de Alerta para os APC, é necessário adotar medidas para preparar a sua chegada, prestando todo o apoio e as informações necessárias. Deste modo, o Diretor de Segurança ou um elemento por si nomeado deve ter em atenção as seguintes ações:

- Identificar um interlocutor que possa permanecer junto do COS para posterior apoio da sua intervenção;
- Providenciar a desobstrução de eventuais obstáculos que dificultem o acesso à zona do sinistro;
- Prestar informações detalhadas sobre a localização e extensão do sinistro e as medidas adotadas pelos meios internos;
- Apoiar e colaborar com todos os recursos disponíveis, na intervenção dos meios de socorro externos;
- Acatar todas as Instruções do Comandante das Operações de Socorro (COS) designado;
- Efetuar o acompanhamento das operações desencadeadas;
- Após ser declarado o fim da emergência, acompanhar e apoiar a desmobilização das Equipas de Socorro Externas.

3.3.6 Fim da Ocorrência e Reposição da Normalidade

Quando é recebida a informação de que a última equipa de salvamento e socorro e/ou as forças de segurança abandonam o local do sinistro, o Operador do Centro de Controlo da Navegação Fluvial colabora na avaliação da situação, com vista a tomada de decisão para a imediata reposição da normalidade (exemplo de emergência médica a bordo – AVC). Quando a ocorrência está cabalmente terminada, o Operador executa o seu fecho, completando os relatórios e notificando de tal situação o Diretor de Segurança (DS).

Em alguns cenários (tais como incêndio ou colapso de infraestruturas, por exemplo), e antes de proceder à reposição da normalidade, deverá ser promovida uma reunião com os Agentes de Proteção Civil envolvidos e respetivos departamentos internos da APDL.

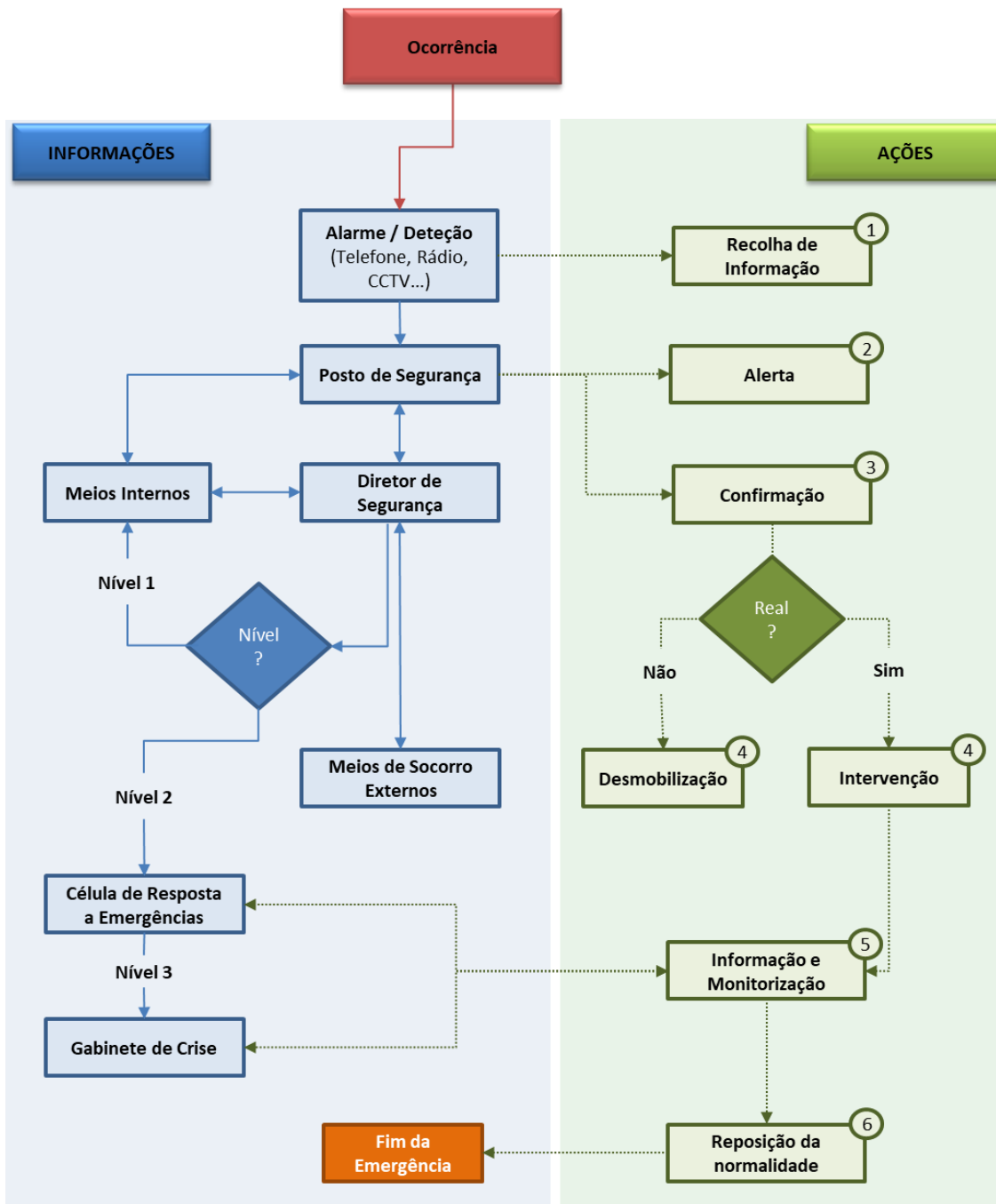
3.4 ORGANIZAÇÃO DA ATUAÇÃO

Atendendo às hipóteses de emergência anteriormente identificadas, foi desenvolvido um fluxograma e vários procedimentos de atuação específica, os quais se apresentam nos pontos seguintes.

3.4.1 Fluxograma de Atuação

O fluxograma que se apresenta de seguida sistematiza, de modo gráfico, o procedimento de base a adotar, pelo Operador do Centro de Controlo da Navegação Fluvial (VTS / Centro RIS), para a generalidade das ocorrências.

Figura 4: Fluxograma de atuação



Nos procedimentos de atuação são descritas detalhadamente as ações a executar para cada uma das hipóteses de emergência previamente apresentadas de acordo com a numeração definida no fluxograma.

3.4.2 Procedimentos de Atuação

Os procedimentos de atuação constituem um referencial para o Operador e conferem um conjunto de procedimentos e normas de atuação para cada uma das hipóteses de emergência definidas anteriormente.

Os procedimentos de atuação encontram-se no **Anexo M** devidamente agrupados nas 5 tipologias de ocorrências, nomeadamente:

- 1. Procedimentos de Atuação para Ocorrências Envolvendo Embarcações**
 - a. Abalroamento
 - b. Colisão
 - c. Encalhe
 - d. Água Aberta
 - e. Incêndio ou Explosão a Bordo
 - f. Naufrágio
 - g. Poluição
- 2. Procedimentos de Atuação para Ocorrências de Emergência Médica**
 - a. Emergência Médica a Bordo
 - b. Emergência Médica com Banhistas
 - c. Emergência Médica em Área Portuária
- 3. Procedimentos de Atuação para Ocorrências Criminais**
 - a. Desordem Pública a Bordo
 - b. Desordem Pública na Margem ou em Infraestruturas Próximas
- 4. Procedimento de Atuação para Ocorrências em Eclusas**
- 5. Procedimentos de Atuação para Ocorrências com Outras Situações**
 - a. Foco de Poluição
 - b. Cheia
 - c. Seca
 - d. Movimento de Vertentes ou Quedas de Árvores
 - e. Queda de Aeronaves
 - f. Queda de Veículos (Rodoviários e Ferroviários)
 - g. Rutura de Barragem
 - h. Incêndio na Margem ou em Infraestruturas Próximas
 - i. Busca e Salvamento
 - j. Colapso de Infraestruturas

Esta página foi deixada propositadamente em branco

SECÇÃO 4
REGISTOS DE SEGURANÇA

Esta página foi deixada propositadamente em branco

4. Registos de Segurança

Os Registos de Segurança constituem um arquivo documental que agrega os relatórios relacionados com a Segurança e o cadastro de atividades ou de ocorrências relevantes, designadamente:

- Listagem de relatórios de vistoria, inspeção e fiscalização à VND e/ou às suas infraestruturas;
- Listagem de relatórios de anomalias e de manutenção, relacionadas com a VND;
- Listagem de relatórios de anomalias e manutenção relacionadas com instalações, sistemas e equipamentos de segurança;
- Listagem de descrição das modificações, alterações e trabalhos efetuados na VND;
- Listagem de relatórios de ocorrências relacionadas com segurança;
- Listagem de relatórios das ações de formação;
- Listagem de relatórios dos exercícios (simulacros e outros realizados).

Os registos de segurança são devidamente organizados, encontrando-se no **Anexo N** os modelos destinados ao registo e cadastro das informações anteriormente descritas.

Esta página foi deixada propositadamente em branco

SECÇÃO 5
ANEXOS

Esta página foi deixada propositadamente em branco

5. Anexos

Anexo A. Glossário de Termos

Anexo B. Lista de Abreviaturas

Anexo C. Lista de Alterações / Revisões

Anexo D. Lista de Distribuição

Anexo E. Procedimentos de Exploração, Utilização e Operação da VND

Anexo F. Lista de Caracterização de Infraestruturas (**RESERVADO**)

Anexo G. Lista de Contactos dos Organismos de Apoio (**RESERVADO**)

Anexo H. Plantas de Segurança (**RESERVADO**)

Anexo I. Programa de Conservação e Manutenção (**RESERVADO**)

Anexo J. Instruções de Segurança (**RESERVADO**)

Anexo K. Lista de Contactos dos Meios Humanos (**RESERVADO**)

Anexo L. Recursos Materiais (**RESERVADO**)

Anexo M. Procedimentos de Atuação (**RESERVADO**)

Anexo N. Registos de Segurança (**RESERVADO**)

Anexo O. Procedimento de Emergência nas Eclusas de Navegação da EDP - Direção Centro de Produção Douro (**RESERVADO**)

Anexo P. Constrangimentos, Limitações e Recomendações (**RESERVADO**)

Anexo Q. Lista de Contratos de Concessões e Licenças Existentes na VND (**RESERVADO**)

Anexo R. Locais de Risco (**RESERVADO**)

Anexo S. Cais Vulneráveis ao Risco de Cheia (**RESERVADO**)