

Despacho (extrato) n.º 12335/2018

Por despacho de 27 de setembro de 2018 do Vice-Presidente do Instituto Politécnico de Tomar

Nelson Manuel Pacheco Amaral — Contrato de trabalho em funções públicas a termo resolutivo certo como Assistente Convocado, em regime de tempo parcial 30 % do Instituto Politécnico de Tomar, com início a 27 de setembro de 2018 e término a 31 de julho de 2019, auferindo a

remuneração correspondente a 30 % do escalão 1, índice 100, constante do estatuto remuneratório do pessoal docente do Ensino Superior Politécnico para esta categoria. (Contratação isenta de fiscalização prévia por parte do Tribunal de Contas).

7 de novembro de 2018. — O Vice-Presidente, *Doutor João Paulo Pereira de Freitas Coroado*.

311817158

**PARTE G****APDL — ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S. A.****Aviso n.º 19097/2018****Consulta Pública**

Projeto do Regulamento de Exploração e Utilização da Via Navegável do Douro

O Conselho de Administração da APDL — Administração dos Portos do Douro Leixões e Viana do Castelo, S. A., no uso das competências que lhe são conferidas pelo artigo 3.º, n.º 1, n.º 2 al. e), g) e j) do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, pelo n.º 1 do artigo 1.º e no artigo 16.º, ambos do DL 83/2015, de 21 de maio, pela alínea c) do artigo 10.º dos Estatutos que lhe são anexos e nos artigos 2.º e 3.º do regulamento anexo ao DL 48/2002, de 2 de março, na sua reunião de 22 de novembro de 2018, deliberou aprovar o projeto do «Regulamento da Exploração e Utilização da Via Navegável do Rio Douro».

Assim, informam-se todos os interessados que a versão do projeto daquele Regulamento, se encontra em fase de consulta pública, nos termos do disposto nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, pelo prazo de 30 dias úteis, a contar da data da publicação do presente Aviso no *Diário da República*, podendo o mesmo ser consultado na íntegra nas instalações da APDL da Via Navegável do Douro, sitas na Avenida Sacadura Cabral, em Godim — Peso da Régua, durante o horário de expediente, ou na página eletrónica douro.apdl.pt.

As eventuais observações, sugestões ou reclamações, devem ser remetidas à APDL, até ao final do sobredito período, para o endereço de correio eletrónico — correio@apdl.pt ou por correio normal, para a morada da APDL, S. A. (Avenida da Liberdade, 4450-718 Leça da Palmeira), com a referência — Projeto do «Regulamento de Exploração e Utilização da Via Navegável do Douro — Pronúncia».

22 de novembro de 2018. — A Presidente do Conselho de Administração, *Prof.ª Guilhermina Maria da Silva Rego*.

311892237

**PARTE H****MUNICÍPIO DE ALMODÓVAR****Aviso n.º 19098/2018**

Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Aldeia do Rosário

Discussão pública

António Manuel Ascensão Mestre Bota, Presidente da Câmara Municipal de Almodôvar, torna público que a Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, em sua reunião ordinária pública realizada a 05 de dezembro de 2018, aprovar e submeter a discussão pública o projeto da Operação de Reabilitação Urbana Sistemática — Programa Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU) da aldeia do Rosário, conforme disposto nos números 1 e 2 do no artigo 89.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (RJGT), por remissão do n.º 4 do artigo 17.º do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro, alterado e republicado pela Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto, a decorrer pelo prazo de 20 (vinte) dias úteis, contados a partir do 5.º dia da publicação do presente Aviso na 2.ª série do *Diário da República*.

Mais torna público que a referida deliberação e os respetivos documentos que a integram, bem como o referido projeto, se encontram disponíveis para consulta dos interessados no Gabinete de apoio ao Presidente e na Divisão de Obras, Serviços Urbanos e Gestão Territorial, sitos nos Edifícios dos Paços do Município, na Rua Serpa Pinto, 10 — 7700-081, Almodôvar durante os dias úteis, nas horas normais de expediente, entre as 08h30 e as 16h30, e no sítio da internet do município (www.cm-almodovar.pt).

Por último torna público que qualquer interessado poderá apresentar dentro do prazo referido, por escrito e em requerimento próprio dirigido ao presidente da Câmara Municipal de Almodôvar, as suas reclamações, observações, sugestões ou pedidos de esclarecimento que entenda por convenientes, enviando por correio registado com aviso de receção para a Câmara Municipal de Almodôvar, sita na Rua Serpa Pinto, 10 — 7700-081, Almodôvar, entregue pessoalmente, mediante recibo, nos Serviços de Gestão Urbanística — Licenciamento de Obras Particulares, na mesma morada ou através do e-mail geral@cm-almodovar.pt. O presente aviso e outros de igual teor, serão publicados na comunicação social, no endereço www.cm-almodovar.pt e fixado nos locais de estilo.

10 de dezembro de 2018. — O Presidente, *António Manuel Ascensão Mestre Bota*.

311894976



PROJETO DO REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO E UTILIZAÇÃO DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO

O Conselho de Administração da APDL - Administração dos Portos do Douro Leixões e Viana do Castelo, S.A., no uso das competências que lhe são conferidas pelo artigo 3.º, n.º 1, n.º 2 al. e), g) e j) do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, pelo n.º 1 do artigo 1.º e no artigo 16.º, ambos do DL 83/2015, de 21 de maio, pela alínea c) do artigo 10.º dos Estatutos que lhe são anexos e nos artigos 2.º e 3.º do regulamento anexo ao DL 48/2002, de 2 de março, na sua reunião de 22 de novembro de 2018, deliberou aprovar o projeto do «REGULAMENTO DA EXPLORAÇÃO E UTILIZAÇÃO DA VIA NAVEGÁVEL DO RIO DOURO».

Nota Justificativa

A Via Navegável do Douro (VND), com uma extensão de cerca de 210 km em território nacional, desenvolve-se entre a Foz do Douro e Barca d'Alva, inclui cinco barragens (Crestuma, Carrapatelo, Régua, Valeira e Pocinho) com as respetivas eclusas que permitem a navegabilidade ao longo de todo o curso nacional do rio Douro, nela se desenvolvendo uma grande diversidade de atividades entre as quais se destacam a navegação marítimo-turística, o recreio, a pesca e os desportos náuticos, bem como o transporte de mercadorias, atualmente exponenciados no uso dos portos da Sardoura e da Várzea do Douro.

Todas estas atividades com relevante impacto económico e social têm conhecido nos últimos anos um significativo incremento, com maior expressão para a atividade marítimo-turística, a qual assume na atualidade uma utilização predominante da VND, traduzido no aumento do número de operadores MT, no aumento de embarcações MT, quer em número quer em capacidade e porte, e o aumento do número de passageiros transportados, ascendendo presentemente a mais de meio milhão/ano com tendência para aumentar.

Corolário de tal dinâmica é o reconhecido aumento da utilização da Via Navegável do Douro, das infraestruturas portuárias e de apoio à navegação nela instaladas e do número de eclusagens realizadas.

Consabido é também que outras atividades têm registado incremento muito significativo, nomeadamente, a náutica de recreio, quer residente quer de passagem, os desportos náuticos e



eventos desportivos associados ao dinamismo e relevância dos promotores consolidados nas áreas ribeirinhas e, bem assim, das atividades náuticas em geral, associadas ao crescente interesse das comunidades pelo ambiente fluvial e pelas condições que o rio Douro proporciona.

Esta realidade de tendência crescente demanda um esforço permanente na garantia da manutenção e evolução das adequadas condições de utilização e exploração da VND e das respetivas infraestruturas, bem como de todos os meios e sistemas de apoio à navegação e aos utilizadores em geral, visando a melhoria das condições de segurança e da qualidade dos diversos serviços prestados.

Tem sido, por isso, contínuo o empenhamento da APDL na implementação de projetos versando a melhoria da navegabilidade do rio Douro e a garantia de maior segurança da navegação na VND, 24 horas por dia, para os navios de passageiros e de mercadorias.

É hoje inegável a resposta positiva que vem sendo dada a um conjunto de necessidades há muito identificadas e que se prendem, no essencial, com o desenvolvimento da cartografia náutica, com a modernização da sinalização do canal navegável, da garantia de cobertura de toda a VND por eficiente sistema de segurança e telecomunicações, a modernização das eclusas das barragens, a regularização dos fundos em alguns troços.

A implementação do River Information Services (RIS Douro) veio, neste âmbito, contribuir, pelo conjunto de serviços que agrega, para uma maior capacidade e eficiência na gestão da VND, na segurança da sua utilização, bem como na interação com as diversas entidades públicas e privadas com interesses na VND, associadas às suas competências específicas ou atividades próprias, e da interação com os utilizadores da VND nas suas diversas valências, garantindo maior fluidez de informação e simplificação de processos no que respeita à prestação de serviços.

Ademais, a recente disponibilização do Portal VND – Douro traduz para a APDL a assunção de esforço e custos de desenvolvimento, manutenção e atualização permanentes que tem, no entanto, como contrapartida os benefícios de uma mais fácil interação com a comunidade do Douro, maior agilidade no acesso à informação e na receção expedita, simples e segura, das diversas solicitações, assegurando a integridade e transparência dos processos e contribuindo para uma mais eficiente organização da gestão e exploração da VND.

As alterações legais ocorridas em matérias diversas, nomeadamente, as atinentes à assunção pela APDL das responsabilidades de tutela na gestão e exploração da Via Navegável do Douro, recomendam a adoção de um instrumento regulamentar adequado à factualidade e cenários evolutivos supra descritos



I - Enquadramento legal

Convirá ter presente que o Regulamento da Via Navegável do Douro, aprovado pelo Decreto-lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, teve por objeto tão só o estabelecimento das normas de segurança da navegação inerentes à promoção e ao incentivo da navegação no rio Douro pelo Instituto de Navegabilidade do Douro (IND), criado através do Decreto-Lei n.º 138-A/97, de 3 de junho.

Desde então e mau grado a sucessão de organismos públicos, mormente, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.) e o Instituto da Mobilidade e Transportes, I. P. (IMT, I. P.), a quem foram cometidas atribuições legais relacionadas com a supervisão e regulação das atividades dos portos comerciais no rio Douro bem como da navegação na VND, nenhuma atualização mereceu o versado regulamento.

Por outro lado, incontroverso é que, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, materializou-se a transferência da jurisdição portuária direta nas zonas marítimas, flúvio-marítimas e terrestres necessárias à exploração da via navegável do rio Douro do IPTM, I. P., cuja gestão transitória esteve cometida ao IMT, I. P., para a APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A..

Consabido é outrossim que o Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, veio alterar a redação do artigo 3º do Decreto-Lei nº 335/98, de 3/11, o qual passou a consagrar no seu nº 1 que *“A APDL, S. A., assegura o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento dos portos do Douro, Leixões e de Viana do Castelo e da via navegável do rio Douro, nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias, bem como o exercício de competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a ser cometidas”* emergindo ainda da redação então dada ao nº 2 do mencionado artigo 3º, as competências atribuídas à APDL,S.A. para:

“e) Fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos e da via navegável do rio Douro e dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais;

g) Uso público dos serviços inerentes à atividade portuária e de navegabilidade no rio Douro e sua fiscalização;

j) Assunção da responsabilidade em matéria de segurança marítima e portuária na sua área de jurisdição, definindo as condições de segurança de funcionamento dos portos e da via navegável

do rio Douro, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial.”

De igual guisa, o Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, introduziu alteração na redação do nº 2 do artigo 3º do Decreto-Lei nº 335/98, de 3 de novembro, conferindo à APDL, S.A., competências na VND, para:

“a) Atribuição de usos privativos e definição do respetivo interesse público para efeitos de concessão, relativamente aos bens do domínio público que lhe está afeto, bem como à prática de todos os atos respeitantes à execução, modificação e extinção da licença ou concessão;

b) Licenciamento de atividades portuárias de exercício condicionado e concessão de serviços públicos portuários, podendo praticar todos os atos necessários à atribuição, execução, modificação e extinção da licença ou concessão, nos termos da legislação aplicável;

c) Extração de inertes, enquanto medida necessária à criação ou à manutenção de condições de navegação em segurança e operacionalidade a executar nos termos do disposto na Lei 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelos Decretos-Leis 245/2009, de 22 de setembro, 60/2012, de 14 de março e 130/2012, de 22 de junho, e demais legislação complementar;

d) Expropriação por utilidade pública, ocupação de terrenos, implantação de traçados e exercício de servidões administrativas necessárias à expansão ou desenvolvimento portuários, nos termos legais;

e) Fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos e da via navegável do rio Douro e dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais;

f) Proteção das suas instalações e do seu pessoal;

g) Uso público dos serviços inerentes à atividade portuária e de navegabilidade no rio Douro e sua fiscalização;

h) Exercer os poderes de autoridade do Estado quanto à liquidação e cobrança, voluntária e coerciva, de taxas que lhe sejam devidas nos termos da lei, bem como dos rendimentos provenientes da sua atividade, sendo os créditos correspondentes equiparados aos créditos do Estado e constituindo título executivo as faturas, certidões de dívida ou títulos equivalentes;

i) A execução coerciva das demais decisões de autoridade;

j) Assunção da responsabilidade em matéria de segurança marítima e portuária na sua área de jurisdição, definindo as condições de segurança de funcionamento dos portos e da via navegável



do rio Douro, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial. "

Importa ainda ter presente que o Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, introduziu alteração na redação da alínea c) do artigo 10º dos Estatutos da APDL, S.A., a qual ora dispõe competir ao respetivo Conselho de Administração *"Elaborar os regulamentos necessários à exploração dos portos sob jurisdição da APDL, S. A., e da via navegável do rio Douro;"*.

E, por último, que o Art.º 16.º do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, estabelece que *"até à aprovação de novos regulamentos, mantêm-se em vigor os regulamentos relativos ao porto de Viana do Castelo e à via navegável do rio Douro, em tudo quanto não contrarie o disposto no presente diploma e os estatutos da APDL, S. A."*.

II - Opções regulatórias propostas

É manifesta a obsolescência e vetustez do Regulamento da Via Navegável do Douro, aprovado pelo Decreto-lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, face à natureza, extensão, complexidade e evolução registada nas embarcações, atividades e utilizações da VND e, bem assim, nas infraestruturas portuárias, sistemas de segurança da navegação, de comunicações e de assinalamento que a atualmente a servem.

Pacífico é também que o Regulamento da Via Navegável do Douro, aprovado pelo Decreto-lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, apenas se manterá em vigor até à aprovação pela APDL, S.A. de um regulamento que responda às hodiernas exigências da gestão e exploração da VND, à luz da competência que lhe é atribuída pela alínea c) do art.º 10º (Competências do Conselho de Administração) dos Estatutos da APDL, publicado como Anexo V ao Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio.

Assim, o projeto de regulamento que acompanha a presente nota justificativa, mantendo a génese de promoção da navegação no rio Douro, espelha um conjunto de opções regulatórias inovadoras e adequadas à utilização da Via Navegável do Douro, nas vertentes de movimento de embarcações, sinalização, comunicações, pilotagem, segurança, cumprimento de exigências ambientais e disciplina do uso dos espaços dominiais e infraestruturas portuárias, bem como do exercício de atividades nelas já enraizadas, tais como, o transporte de passageiros ou a pesca.

Destacam-se, a título meramente ilustrativo, a consagração do novo regime de sinalização e de proteção da via navegável, a imposição de limites de velocidade à navegação das embarcações, mormente, no troço da VND entre a barra do Douro e a Marina do Freixo, da possibilidade de navegação durante as 24 horas do dia, da garantia do serviço público de pilotagem em toda a VND



às embarcações de comércio que demandem os portos do Douro, da interdição do governo de embarcações sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, de um regime atualizado de utilização e passagem nas eclusas, de regras de segurança e concorrenciais atinentes ao abastecimento de combustíveis, ao estacionamento e amarração de embarcações, de regras de exploração e “amigas do ambiente” nos usos e atividades permitidas na VND, no condicionamento de acesso aos molhes exteriores da Barra do rio Douro por razões de salvaguarda da vida humana e na disciplina de remoção de embarcações, veículos ou quaisquer bens abandonados ou que permaneçam na VND ao arrepio de autorização.

III - Análise de impacto

A adoção do presente Regulamento demandará por parte da APDL entre outros investimentos, os que respeitam aos projetos concretizados e programados, no âmbito da candidatura “Douro's Inland Waterway 2020”.

Merecem destaque os inerentes à consolidação, de modo pleno e integral, dos sistemas “RIS Douro” e “AIS”, do Plano de Segurança e Emergência para a VND, da cartografia náutica de toda a VND, do novo assinalamento que viabilizará a navegação noturna nos vários troços da VND e da prestação do serviço público de pilotagem em toda a VND.

Tais medidas e intervenções na VND, pela sua novidade, arrojo e impacto económico, justificam a adoção de regras de exploração que o DL 344-A/98, de 6 de novembro não prevê e que o presente regulamento, em linha com o atual quadro regulamentar da APDL e, bem assim, do vigente nos demais portos nacionais, agora vem consagrar.

Manifesta é também a necessidade de aportar à gestão da VND as receitas destinadas a consentir a manutenção, conservação e permanente atualização das infraestruturas portuárias, dos sistemas de sinalização apoio à navegação e às suas diversas utilizações, desiderato que se reputa alcançável mediante a adoção de um novo tarifário que abarque todas as componentes de utilização da VND, náutica ou de qualquer outra natureza identificada no presente regulamento.

A tal conspecto não é despiciendo rememorar que o legislador do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, firmou a competência própria da APDL para a “Fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos e da via navegável do rio Douro e dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais”, pelo que a opção foi agilizar a disciplina e cobrança de tarifas em pela utilização da via navegável, das eclusas, da utilização das infraestruturas portuárias e demais serviços disponibilizados pela autoridade portuária na VND, em regulamento autónomo e específica.



IV - Conclusões

As exigências hodiernas de disciplina e gestão dos usos da Via Navegável do Douro, justificam a adoção de novas regras de exploração comercial e de segurança marítima, fluvial e portuária, num mesmo diploma que as consolide e agregue.

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente Regulamento estabelece as regras e procedimentos a observar na utilização e exploração da via navegável do rio Douro, doravante designada por VND.

Artigo 2.º

Âmbito

1 - O presente Regulamento aplica-se em toda a área de jurisdição da APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., doravante designada por APDL, sobre a via navegável do rio Douro, tal como se encontra definida no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei 83/2015, de 21 de maio.

2 – A área de jurisdição a que se refere o número anterior, integra os terrenos e massas de água delimitados pelos contornos e linhas definidos nas plantas constantes do anexo III ao Decreto-Lei 83/2015, de 21 de maio, disponíveis no sítio oficial da APDL – Via Navegável do Douro.

Artigo 3.º

Interesse portuário

1 - Para efeitos de aplicação do presente Regulamento e da demais regulamentação específica inerente à VND, entende-se por interesse portuário um conjunto de valores a ser prosseguidos pela APDL na defesa do interesse público, designadamente:

- a) Garantia da segurança e conservação das infraestruturas, instalações, edificações e equipamentos portuários da VND;
- b) Salvaguarda de bens e do meio ambiente das zonas fluviais e terrestres da VND sob sua jurisdição;

- c) Proteção dos legítimos interesses da autoridade portuária, comunidade portuária e dos utilizadores da VND;
- d) Otimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento da VND.

2 - A aplicação das normas contidas no presente Regulamento e em regulamentação complementar, poderá ser prejudicada sempre que o interesse portuário o justifique e seja invocado pela autoridade portuária.

Artigo 4.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- a) Abastecimento de combustíveis ou lubrificantes - transferência de produtos petrolíferos, combustíveis ou lubrificantes a partir dos postos fixos licenciados ou concessionados na VND ou por autotanque e destinados à propulsão da própria embarcação ou dos seus meios e equipamentos auxiliares.
- b) Anteportos das eclusas - troços da via navegável entre a porta de jusante da eclusa e o extremo do muro de guiamento mais longo que a ela conduz, e entre a porta de montante da eclusa e o extremo do muro de guiamento mais longo que a ela conduz, e/ou estruturas de duques d'alba existentes a montante do mesmo.
- c) Aviso – meio de publicitação utilizado pela APDL para divulgar quaisquer determinações, recomendações ou orientações relativas à VND.
- d) Canal de navegação- hidrovia balizada com ajudas à navegação nas cores regulamentares, desde a barra do rio Douro até ao limite do Douro Internacional;
- e) Comboio impelido – conjunto de embarcações interligadas, alinhadas em coluna, em que pelo menos uma é colocada à frente da embarcação motorizada, a qual garante a propulsão do comboio e se designa “impelidor”;
- f) Comboio rebocado – conjunto de duas ou mais embarcações, equipamentos ou materiais flutuantes rebocados por uma ou mais embarcações, que também integram o comboio;
- g) CUV- Certificado de Utilização da Via, certificado emitido pela APDL a uma embarcação que disponha de um cais-base adequado a garantir a sua segurança e operação, para efeitos de acesso, movimento e manobra na VND atestando, nomeadamente, a sua adequação às características da VND e, bem assim, às especificidades dos seus troços;
- h) Dia - o período compreendido entre o nascer e o pôr-do-sol;

- i) Escala fluvio-marítima: navegação na VND por embarcação proveniente de outro porto ou que larga dos portos, cais e embarcadouros do rio Douro com destino ao mar;
- j) Embarcação - todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser usado como meio de transporte por água, exceto um hidroavião amarrado;
- k) Embarcação de desporto - a embarcação destinada exclusivamente à prática desportiva, com ou sem registo, tais como, canoas e caiaques;
- l) Embarcação de pequeno porte – toda a embarcação com arqueação bruta igual ou inferior a 20 toneladas, com exceção das:
 - i. Construídas ou certificadas para rebocar, impelir outras embarcações ou rebocar embarcações em formação a par que não sejam de pequeno porte;
 - ii. Autorizadas ao transporte de 12 ou mais passageiros;
- m) Equipamento flutuante – construção apta a navegar que possui instalações mecânicas, tais como guindastes, gruas, cábreas ou elevadores;
- n) Estabelecimento flutuante – instalação flutuante de uso predominantemente imobilizado na VND, nomeadamente, docas, hangares ou embarcadouros;
- o) Formação a par – conjunto de embarcações amarradas bordo contra bordo, sendo uma delas motorizada para assegurar a propulsão da formação;
- p) Navegador - comandante, mestre, arrais ou qualquer outra pessoa que exerça o governo de uma embarcação na VND;
- q) Noite – o período compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol;
- r) Operador - o armador ou proprietário de uma embarcação que pretenda utilizar a VND e, bem assim, o respetivo Agente de Navegação ou quaisquer outros seus legais representantes;
- s) Plano de Escala - procedimento relativo ao planeamento da navegação na VND através do qual o operador disponibiliza, entre outras informações, os percursos de viagem que pretende realizar com vista à sua autorização pela APDL;
- t) Série de sons muito breves – repetição de pelo menos seis sons com a duração mínima de cerca de um quarto de segundo, separados por intervalos da mesma duração;
- u) Som breve - um som com a duração aproximada de um segundo;
- v) Som prolongado – um som com a duração aproximada de quatro segundos; o intervalo entre dois sons consecutivos é de cerca de um segundo.



Artigo 5.º

Utilização da Via Navegável (VND)

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 – O acesso, movimentos e manobras na VND de embarcação que disponha de cais base adequado à sua segurança e operação, fica condicionado à titularidade do Certificado de Utilização da Via (CUV).

3 - As embarcações que utilizem a VND em regime de escala fluvio-marítima 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.



Artigo 6.º

Planos de escala

1 – O Operador de uma embarcação detentora de CUV válido que pretenda utilizar a VND deverá obter a aprovação do Plano de Escala, disponibilizando para o efeito a informação relativa à embarcação, tripulação, passageiros e os movimentos pretendidos.

2 – Os movimentos referidos no número anterior contemplam o tipo de viagem, subida/descida da VND, horas de partida e de chegada, locais de embarque e desembarque, bem como, se aplicável, os pedidos de eclusagem, de pernoita, de acostagem e de navegação noturna.

3 – O Plano de Escala deverá ser submetido, através da JUP ou do Balcão Virtual disponibilizados pela APDL, até às 12h30m do dia anterior à data de início da viagem, e o seu cancelamento só é admitido até às 17 horas desse mesmo dia.

4 – Por motivos de segurança, de gestão da VND ou de interesse portuário, a APDL pode, a qualquer momento, mesmo após o início da viagem, alterar o Plano de Escala aprovado.

Artigo 7.º

Sinalização da Via Navegável (VND)

1 - Tendo em vista a segurança da navegação está instalado um sistema de assinalamento fluvial do canal e da via navegável constituído por boias e balizas, de acordo com o Regulamento Nacional de Balizagem Marítima, as normas internacionais da International Association of Lighthouse Authorities (IALA) e as dimensões adequadas ao canal navegável, sendo que as boias ou balizas vermelhas, assinalam o limite navegável do lado da margem direita do rio, e as boias ou balizas verdes, 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 boias 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 8.º

Sinalização sob as pontes da Via Navegável (VND)

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 9.º

Proteção da sinalização da Via Navegável (VND)

1 - É interdito amarrar qualquer embarcação aos meios de sinalização da VND constituídos, designadamente, por boias, 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 boias 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.



CAPÍTULO II

Disciplina da Navegação

Artigo 10.º

Princípios gerais

A navegação na VND é efetuada de acordo com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (R.I.E.A.M.) e com as regras específicas do presente Regulamento.

Artigo 11.º

Comunicações

Na via navegável do rio Douro aplica-se o plano de comunicações em VHF constante do Anexo I ao presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

Artigo 12.º

Navegação na Via Navegável (VND)

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 embarçar 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).

Artigo 13.º

Navegação com visibilidade reduzida

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 número 1 do presente artigo as embarcações que não estejam nas condições do número 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 número 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 nº 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 número 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 número 8 antecedente, a execução de quaisquer outros reboques com visibilidade reduzida depende de prévia autorização a conceder pela APDL.

Artigo 14.º

Velocidade das embarcações na Via Navegável (VND)

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 um eclusa, devendo parar, se necessário, nos seus anteportos e antes de entrar na mesma.
- f) Dentro da eclusa, incluindo os seus anteportos, 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 nos 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.

Artigo 15.º

Horário da navegação na Via Navegável (VND)

1 – A navegação na VND, realizada pelas embarcações marítimo-turísticas, de comércio, tráfego local e de pesca, pode ser autorizada durante as 24 horas do dia, sem prejuízo da observância das restrições impostas pelos horários normais de funcionamento das eclusas, da prestação dos diversos serviços por parte da APDL ou por impedimento ocasional na VND, mormente, nos casos previstos no presente Regulamento.

2 – O impedimento a que alude o número anterior é divulgado por Aviso, publicitado no Portal da APDL- VND.

3 – A navegação noturna prevista no número 1 do presente artigo, deve ser solicitada pelos armadores ou legais representantes das embarcações marítimo-turísticas, de comércio e de tráfego local à APDL mediante pedido apresentado na Janela Única Portuária (JUPII).

4 – A título excepcional, poderá ser permitida a navegação noturna às embarcações de recreio, designadamente, para entrada ou saída de marinas, desde que se encontrem dotadas de adequadas ajudas à navegação, bem como a realização de atividades desportivas ou outros eventos durante a noite em determinados troços da VND, mediante pedido apresentado na Janela Única Portuária (JUPII).

5 - A autorização para navegação noturna fica condicionada à observância pela embarcação dos requisitos a seguir indicados:

a) Navegar auxiliada pelas informações de equipamentos de radar;

b) Navegar equipada com Electronic Chart Display Information System (ECDIS) e com as respetivas cartas eletrónicas dos troços onde é solicitada a autorização para a prática da navegação noturna;



c) Navegar equipada com equipamentos de transmissão/receção de informação AIS;

d) Os equipamentos de navegação descritos nas alíneas anteriores devem ser operados por tripulantes habilitados.

6 - Sempre que a autorização referida no número 4 do presente artigo seja concedida com âmbito geral para a náutica de recreio, entrada e saída de marinas, atividades desportivas ou outros eventos, a APDL publicitará Aviso divulgando as condições a observar pelos beneficiários.

Artigo 16.º

Entrada e saída da Barra do rio Douro

A entrada e saída da barra do Douro deverá realizar-se de acordo com as indicações fornecidas pelas cartas náuticas oficiais e avisos em vigor, sem prejuízo da observância das normas legais e regulamentares do regime de pilotagem.

Artigo 17.º

Pilotagem

1 - É assegurado o serviço público de pilotagem em toda a VND às embarcações de comércio provenientes de portos nacionais e estrangeiros, nos termos da legislação aplicável e do presente Regulamento.

2 - A requisição de pilotagem é válida para toda a VND, devendo os pedidos de piloto ser apresentados aos serviços da APDL através dos meios em uso no porto e com a antecedência necessária à adequada programação dos movimentos a realizar.

3 - Para efeito do número anterior, deverão ser antecipadamente fornecidas todas as informações respeitantes às características das embarcações referidas no Aviso de Chegada e demais elementos que permitam avaliar as suas capacidades de manobra, bem como o porto de origem e de destino.

4 - A marcação dos serviços de pilotagem será sempre confirmada pelos serviços competentes da APDL que para o efeito terão em consideração, entre outros, os seguintes fatores:

- a) Hora para a qual o serviço é pedido;
- b) Condições meteorológicas;
- c) Estado da barra;
- d) Condições de maré;
- e) Caudais no rio Douro;



- f) Condições das eclusas, no caso da sua transposição;
- g) Características da embarcação;
- h) Local de atracação ou desatracação;
- i) Condições do canal de navegação, atentas as limitações das capacidades de manobra das embarcações de maior porte ou eventuais restrições existentes no momento.

5 - A pilotagem faz-se com a presença do piloto a bordo, o qual embarcará e desembarcará através da embarcação da APDL, ou em terra quando as embarcações estiverem atracadas, devendo estas proporcionar meios seguros para essa operação.

Artigo 18.º

Procedimentos para a entrada e saída na Via Navegável (VND)

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.

Artigo 19.º

Aviso de chegada

1 - Os agentes de navegação ou os representantes legais dos armadores das embarcações que pretendam escalar os portos do rio Douro transmitirão à APDL e a todas as entidades



constantes de lista de distribuição em vigor, através do sistema informático designado por Janela Única Portuária (JUP), ou de outros procedimentos em uso no porto, sempre que possível com uma antecedência mínima de 48 horas em relação à hora prevista de chegada, todas as informações de preenchimento obrigatório.

2 – A aferição das condições de adequabilidade à VND das embarcações obrigadas ao procedimento descrito no número anterior, é efetuada mediante a aprovação das respetivas escalas de navegação, ficando dispensada a emissão de CUV.

3 - Sempre que haja alteração de quaisquer elementos previamente fornecidos será dado imediato conhecimento ao Centro de Coordenação de Navios, ao Centro de Controlo VTS ou ao Centro de Controlo da VND, através da aplicação informática em uso na APDL ou pela via mais expedita quando ocorra indisponibilidade desta aplicação.

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

5 - Estão isentas do cumprimento das formalidades referidas no número 1 as embarcações de pesca local e costeira, de recreio, auxiliares, marítimo-turísticas, de tráfego local e rebocadores, quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas atividades e não necessitem de atracar nos cais comerciais.

Artigo 20.º

Procedimentos respeitantes à entrada e estadia de embarcações que possam pôr em risco a segurança da Via Navegável (VND)

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 número 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.

Artigo 21.º

Movimento de embarcações de pequeno porte

1 - As embarcações de pequeno porte não devem interferir no movimento das embarcações de maior porte, não podendo exigir-lhes que se afastem em seu favor.

2 - As embarcações de pequeno porte devem cumprir, designadamente, as regras de navegação seguintes:

- a) As embarcações de pequeno porte propulsionadas por motor devem afastar-se da rota de todas as embarcações de maior porte;
- b) As embarcações não propulsionadas por motor devem afastar-se da rota das embarcações de pequeno porte navegando à vela.

Artigo 22.º

Cruzamento e ultrapassagem

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.

Artigo 23.º

Mudança de rumo

1 - As embarcações só podem inverter o rumo depois de se terem assegurado de que o movimento das outras embarcações lhes permite efetuar a manobra sem perigo e sem que essas outras embarcações sejam obrigadas a alterar bruscamente a sua rota ou a sua velocidade, anunciando, previamente ao início da manobra, por VHF a sua intenção.

2 - Se a marcha pretendida obrigar outras embarcações a desviarem-se da sua rota ou a alterarem a sua velocidade, a embarcação que deseje inverter o rumo deve, antes de o fazer, anunciar a manobra, em tempo útil, emitindo:

- a) Um som curto, se desejar virar por estibordo;
- b) Dois sons curtos, se desejar virar por bombordo.

3 - As outras embarcações devem, então, na medida em que seja necessário e possível, alterar a sua velocidade e a sua rota, para que a mudança de rumo se possa efetuar sem perigo.



4 - Quando a embarcação deseje inverter o rumo para passar a navegar contra a corrente, as outras devem contribuir para que essa manobra possa ser efetuada em tempo útil.

Artigo 24.º

Travessia da via navegável, atracação e desatracação nos portos

1 - As embarcações só podem atravessar a via navegável após se terem certificado de que o podem fazer sem perigo e sem que outras embarcações sejam obrigadas a alterar bruscamente o seu rumo ou a sua velocidade.

2 - Quando uma embarcação que se dirige para jusante é obrigada a aproar a montante para poder acostar a um cais, deve dar prioridade às embarcações que, navegando para montante, desejem igualmente atracar ao mesmo cais.

3 - Sem prejuízo do regime estabelecido nos números anteriores, as embarcações que possam obrigar outras embarcações a alterar o seu rumo ou a sua velocidade devem anunciar essa manobra, emitindo, em tempo útil:

- a) Três sons prolongados seguidos de um som breve quando, para entrar num porto ou depois da saída, pretendam rodar para estibordo;
- b) Três sons prolongados seguidos de dois sons breves quando, para entrar no porto ou depois da saída, pretendam rodar para bombordo;
- c) Três sons prolongados quando, depois de deixar o porto, queiram atravessar a via navegável, devendo antes do fim do atravessamento emitir, em caso de necessidade, um som prolongado seguido de um som breve, se desejarem rodar para estibordo, ou um som prolongado seguido de dois sons breves, se desejarem rodar para bombordo.

4 - As outras embarcações devem, então, durante o tempo que for necessário, alterar o seu rumo e a sua velocidade.

Artigo 25.º

Navegação em paralelo: interdição de aproximação de uma embarcação

1 - As embarcações não deverão navegar em paralelo, salvo se a largura do canal disponível na VND o permitir sem incómodo ou perigo para a navegação.



2 - É interdito navegar a menos de 50 m de outra embarcação, exceto nas situações de cruzamento ou ultrapassagem em que deverá ser mantida uma distância de segurança adequada a evitar a ocorrência de qualquer sinistro.

Artigo 26.º

Proibição de arrastar âncoras, cabos ou correntes na Via Navegável (VND)

- 1 - É proibido arrastar âncoras, cabos ou correntes.
- 2 - Esta interdição não se aplica nem à navegação à deriva, quando seja autorizada, nem aos pequenos movimentos nos locais de estacionamento de carga ou descarga.

Artigo 27.º

Navegação à deriva na Via Navegável (VND)

- 1 - É interdita a navegação à deriva sem autorização prévia da APDL.
- 2 - Esta interdição não se aplica aos pequenos movimentos que possam ocorrer nos locais de estacionamento ou nos locais de carga e descarga das embarcações.
- 3 - As embarcações que se deixem descair com a proa para montante e com as máquinas a trabalhar avante são consideradas como navegando para montante e não como navegando à deriva.

Artigo 28.º

Dever geral de precaução

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 infra estruturas 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.



Artigo 29.º

Naufração, afundamento ou encalhe

O navegador ou o proprietário de uma embarcação ou equipamento flutuante naufragado, afundado ou encalhado, deve:

- a) Avisar de imediato a APDL e a Autoridade Marítima, mantendo um tripulante a bordo ou nas proximidades do local do sinistro enquanto não for autorizado o seu abandono;
- b) Sinalizar a embarcação ou equipamento flutuante sinistrado e adotar, de imediato, as medidas necessárias para evitar qualquer acidente e para garantir a manutenção da navegação;
- c) Avisar as embarcações ou equipamentos flutuantes que se aproximem de molde a poderem adotar em tempo útil as medidas necessárias à sua segurança e das pessoas embarcadas.

Artigo 30.º

Obrigação de desimpedir a Via Navegável (VND)

1 — O navegador e o proprietário devem empenhar-se na imediata desobstrução da VND sempre que:

- a) Uma embarcação ou equipamento flutuante encalhado ou afundado, bem como qualquer objeto por elas alijado ou perdido, obstrua ou ameace obstruir, total ou parcialmente, a via navegável;
- b) Uma embarcação ou equipamento flutuante esteja impossibilitado de manobrar ou corra risco de naufragar.

2 — Ocorrendo a queda na VND de qualquer objeto suscetível de constituir um obstáculo à navegação, o proprietário desse objeto ou o causador da queda são obrigados a proceder à sua imediata remoção, salvo se não lhes for possível fazê-lo, caso em que deverão avisar, com urgência, a APDL e a Autoridade Marítima e, bem assim, adotar as medidas necessárias a evitar qualquer acidente e garantir a manutenção da navegação.

3 — Não sendo efetuada a remoção imediata de objetos caídos na VND, o proprietário ou causador, ficam obrigados a tal operação no prazo fixado pela APDL.

4 — Caso a APDL considere possível reiniciar a navegação, o objeto arrojado à VND deverá ficar sinalizado, constituindo as correspondentes despesas encargo do proprietário ou causador do obstáculo.



5 — Quando uma embarcação ou equipamento flutuante se afundar, o navegador e o proprietário são obrigados a adotar as medidas necessárias para remover ou reflutuar a embarcação ou equipamento flutuante no prazo fixado pela APDL.

Artigo 31.º

Proibição de objetos salientes

1 — Não é permitido deixar salientes das embarcações ou de equipamentos flutuantes quaisquer objetos que possam causar os perigos ou danos mencionados no artigo 28.º;

2 — As âncoras ou ferros das embarcações e equipamentos flutuantes, quando içadas, devem ser recolhidas de modo a ficarem acima da linha de água.

Artigo 32.º

Mercadorias ou objetos caídos na Via Navegável (VND)

1 — A queda à VND de objetos e mercadorias de embarcação ou de equipamento flutuante, quer quando navegam quer durante as operações de carga e descarga, obriga o navegador e o respetivo proprietário à sua imediata remoção.

2 — Caso a remoção imediata não seja possível, deve o navegador avisar, por qualquer meio ao seu alcance, com a maior urgência a APDL e a Autoridade Marítima, indicando as dimensões e o peso do objeto ou mercadoria caída e o local preciso onde a queda ocorreu.

3 — Caso o objeto ou mercadoria se afundem, o navegador e o respetivo proprietário ficam obrigados a assinalar o local de afundamento com uma boia de arinque e a efetuar a sua remoção no prazo fixado pela APDL.

Artigo 33.º

Avarias provocadas no canal navegável

1 — Quando uma embarcação ou equipamento flutuante provocar danos, nomeadamente numa ponte, eclusa ou no sistema de sinalização, o navegador deve avisar imediatamente a APDL e a Autoridade Marítima.



Artigo 34.º

Interrupção e condicionamento da navegação na Via Navegável (VND)

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.

Artigo 35.º

Prescrições de carácter temporário

1 – Ocorrendo assoreamento ou qualquer outra circunstância impeditiva ou restritiva da utilização da VND, devem os Navegadores observar as prescrições da APDL de carácter temporário publicitadas por Aviso.

2 - Se for necessário efetuar um abaixamento do nível da água para além do da cota mínima para navegação, as embarcações, comboio ou material flutuante deverão ser:

- a) Colocados em locais onde não impeçam o livre curso das águas nem ocasionem qualquer prejuízo na margem, equipamento ou infraestruturas;
- b) Amarrados, com solidez, ficando sob a vigilância e cuidados dos seus Navegadores.



Artigo 36.º

Governo de embarcações sob a influência do álcool, de substâncias psicotrópicas ou produtos de efeito análogo na Via Navegável (VND)

1 - É proibido o governo de embarcações sob a influência de álcool ou de substâncias estupefacientes, psicotrópicas ou quaisquer outras suscetíveis de perturbar a aptidão física ou mental do Navegador.

2 - Para efeitos do presente regulamento considera-se que o Navegador de uma embarcação está sob o efeito do álcool quando apresentar uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,50 g/l.

3 - A verificação pelos agentes de órgãos de polícia criminal de qualquer uma das situações previstas no número 1 do presente artigo determina o impedimento da embarcação navegar até que o respetivo Navegador seja substituído ou seja atestada por médico a sua aptidão física e mental para o governo.

CAPÍTULO III

Passagem nas eclusas

Artigo 37.º

Autoridade na eclusa

1 - A eclusa, os seus anteportos e todo o seu equipamento estão sob a responsabilidade do operador da eclusa, entendendo-se por anteporto o troço da via navegável entre uma porta da eclusa e o extremo do muro de guiamento mais longo que a ela conduz.

2 - Os navegadores de todas as embarcações estão obrigados a cumprir as ordens que recebam do operador da eclusa quando se encontram na eclusa ou nos seus anteportos, uso da eclusa, anteportos e seus equipamentos.

3 - O operador apenas responde, nos termos gerais, pelos danos culposamente causados a terceiros, nos casos em que a interrupção, paralisação ou condicionamento do uso da eclusa, anteportos e seus equipamentos sejam determinados por ações ou omissões suas ou do seu pessoal.

Artigo 38.º

Utilização das eclusas por embarcações

1 - É admissível o uso das eclusas na VND a embarcações que preencham as características seguintes:

a) Comprimento:

- i. Crestuma/Lever – 88m;
- ii. Carrapatelo – 84m;
- iii. Régua – 86m;
- iv. Valeira - 87 m;
- v. Pocinho - 86,5 m;

b) Boca - 11,4 m, incluindo as defensas permanentes da embarcação;

c) Calado - 3,8 m, sendo a soleira das eclusas da Régua e da Valeira mais alta 50 cm que o canal de jusante e na situação mais desfavorável (central parada e cota mínima a jusante) as eclusas nestas duas centrais têm apenas 3,7 m de profundidade;

d) Calado aéreo – 7,2m;

e) A altura máxima normal livre acima do plano de água é de 7,2 m sob as pontes de Mosteirô e da Ferradosa (fora do período de estiagem este valor pode descer até 6,6 m).

2 - A utilização das eclusas por embarcações de comprimento, boca ou calado superior aos indicados no número anterior depende de autorização prévia da APDL.

3 - Sempre que ocorra qualquer circunstância que justifique alteração às características das embarcações fixadas no número 1, a APDL determinará essa alteração publicitando-a por Aviso.

4 - Nas eclusas em que as soleiras das caldeiras se encontrem a uma cota superior à da soleira do seu anteporto de jusante (Régua e Valeira), o navegador da embarcação deve certificar-se se tem ou não profundidade para poder utilizar a eclusa, sendo que no caso de acesso por jusante à eclusa de Crestuma, com cota de soleira -3,10 ZH como a cota da superfície da água é função da maré e do estado de assoreamento do rio, os 4,35m de profundidade só se verificam para marés de 1,25m, podendo, em circunstâncias excepcionais, com uma baixa-mar de maré viva e a central parada, a profundidade ser de 3,6 m.

5 - Não é permitida a passagem nas eclusas de embarcações com correntes, cabos ou quaisquer outros elementos suspensos para o lado de fora, quer toquem ou não o fundo da VND, excetuadas as suas defensas usuais.



6 - Ao utilizar a eclusa, a embarcação deverá ter o ferro de fundear ou âncora recolhida de modo a ficar acima da linha de água.

Artigo 39.º

Autorização e prioridade de passagem nas eclusas

1 - A autorização e sequência de passagem nas eclusas são determinadas pela APDL tendo em conta as solicitações recebidas.

2 - A entrada na eclusa é feita por ordem decrescente do porte da embarcação, podendo ser alterada pelo operador da eclusa em caso de justificada necessidade.

3 - Quando não for possível efetuar todas as eclusagens solicitadas para um mesmo horário, a APDL determinará a passagem, por ordem de prioridade, às embarcações que:

- a) Naveguem em serviço urgente, em missão de socorro ou salvamento pertençam ao Estado ou sejam utilizadas em trabalhos portuários ou obras públicas;
- b) Estejam avariadas, constituindo a sua presença perigo para a segurança da navegação;
- c) Transportem passageiros;
- d) De comércio provenientes ou a caminho do mar.

4 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, o operador da eclusa poderá dar prioridade da eclusagem às embarcações já admitidas na eclusa e às que aguardam entrada, sempre que possa com elas preencher a capacidade da caldeira.

Artigo 40.º

Natureza das eclusagens e horário de funcionamento

1 - Em função do tráfego na VND a APDL fixará o horário de eclusagens ordinárias, podendo ser autorizadas, a título excecional, eclusagens extraordinárias.

2 - Os horários de funcionamento das eclusas serão estabelecidos e publicitados pela APDL através de Aviso.

Artigo 41.º

Pedido de eclusagem

1 - O pedido de utilização de eclusa na VND deverá ser apresentado à APDL através do Balcão Virtual (douro.apdl.pt), em conformidade com as obrigações de registo e disponibilização de elementos previstos nos respetivos formulários.



2 – A utilização das eclusas na VND está sujeita ao pagamento das tarifas fixadas em regulamento específico.

3 – A realização da eclusagem solicitada fica sujeita à autorização da APDL a qual é inserida no plano de ocupação da eclusa disponibilizado online no portal RIS Douro (River Information Services) – douro.apdl.pt.

4 - O pedido de eclusagem, para os horários fixados, deve ser feito até às 12h30m do dia anterior.

5 - A APDL pode autorizar, a título excecional, a eclusagem solicitada sem observância da antecedência prevista no número anterior.

6 - Se, posteriormente à marcação da eclusagem, o navegador de uma embarcação verificar que vai comparecer na eclusa para além da hora prevista, deverá, de imediato, comunicar tal facto ao Centro de Controlo da Navegação da VND e ao operador da eclusa, indicando, em caso de atraso, a hora prevista para efetiva chegada.

7 – Caso tal procedimento não seja adotado e uma ou mais embarcações comparecerem na eclusa, realizar-se-á a eclusagem dez minutos após a hora marcada e as embarcações retardatárias ou relapsas perderão o direito à eclusagem marcada.

8 - Se o procedimento referido no n.º 6 for adotado e o atraso da embarcação for superior à tolerância prevista no número anterior, a mesma ficará sujeita à eclusagem ordinária seguinte mediante existência de vaga no plano de eclusagens, a qual poderá não ocorrer no mesmo dia, ou recorrer a uma eclusagem extraordinária, as quais dependerão, em qualquer caso, da prévia autorização da APDL.

9 - Se, posteriormente à marcação da eclusagem, o navegador de uma embarcação desistir da mesma, deverá, de imediato, comunicar o facto ao Centro de Controlo da Navegação da VND e ao operador da eclusa.

10 - A não comunicação da desistência até, pelo menos, às 17 horas do dia anterior à data marcada implica a perda do direito à eclusagem, com todas as legais consequências.

Artigo 42.º

Procedimentos para eclusagem

1 - A embarcação que tenha autorização para realizar uma eclusagem deve aguardar a hora da eclusagem em local seguro próximo da eclusa, avisando, logo que possível, o operador da eclusa da sua presença.



2 - Quando a embarcação se encontrar a uma distância aproximada de 700 m da eclusa, deve contactar o operador via rádio VHF ou, na sua falta, emitir três sons prolongados de sirene, observando o procedimento seguinte:

- a) Não ultrapassar outras embarcações, mantendo-se a uma distância delas equivalente a duas vezes o seu comprimento;
- b) Reduzir a marcha, preparando-se para imobilizar caso o operador da eclusa não lhe permita a entrada imediata ou não responda ao seu contato pelo rádio VHF ou sinal acústico;
- c) Se a eclusa não estiver livre, o Navegador deverá amarrar a sua embarcação no anteporto, se o operador da eclusa o autorizar, ou noutra local autorizado, ou fundeá-la de modo a não prejudicar a circulação de outras embarcações.

3 - A embarcação deve ainda respeitar os procedimentos seguintes:

- a) Não entrar na caldeira da eclusa quando:
 - i. O semáforo da porta da eclusa tiver a luz vermelha acesa;
 - ii. Não houver autorização do operador;
 - iii. A profundidade existente sobre a soleira da porta não exceder o calado da embarcação pelo menos em 15 cm;
 - iv. A embarcação tiver saliências capazes de danificar as portas, paredes ou defensas, a menos que esteja provida de para-choques ou defensas efetivas;
- b) Acatar as instruções dadas pelo operador da eclusa, nomeadamente, quando se encontrar mais de uma embarcação aguardando a eclusagem;
- c) Entrar e sair da eclusa com precaução, para tentar evitar danos nesta, nomeadamente, nas suas portas, muros ou defensas;
- d) Utilizar defensas adequadas, em número e qualidade, ao tipo de embarcação, estando interdita a utilização, em sua substituição, de pneumáticos de veículos ou quaisquer objetos suscetíveis de poluir a VND.
- e) Colocar a embarcação ou engenho flutuante em marcha, quer na eclusa, quer nos seus anteportos apenas após a autorização do operador da eclusa, cuja indicação poderá ser dada com os semáforos verde e vermelho simultaneamente acesos, sem que tal signifique autorização de saída ou de entrada na eclusa;
- f) Amarrar por cabos a embarcação à proa e à popa, logo após a sua entrada na caldeira da eclusa, unicamente aos cabeços de amarração flutuantes existentes para esse efeito, sendo

proibido amarrar os cabos a escadas, a outras embarcações ou a qualquer outro dispositivo que não esteja destinado a esse efeito, devendo ainda a subida e descida da embarcação ser acompanhada por forma a permitir uma intervenção rápida no caso de ocorrer prisão do cabeço de amarração;

g) Parar as hélices da embarcação logo que esta, uma vez entrada na eclusa, esteja devidamente amarrada;

h) Não desamarrear a embarcação antes de ter sido dado o sinal autorizando a saída da eclusa;

i) Não apoiar os croques ou qualquer outro equipamento semelhante em órgãos não destinados a facilitar as manobras;

j) Não permanecer na eclusa senão o tempo exclusivamente necessário à eclusagem;

k) Não embarcar ou desembarcar passageiros, exceto quando disponha de autorização da APDL para o efeito;

l) Não efetuar carga, descarga ou transbordo de mercadorias, salvo quando tenha sido previamente emitida pela APDL autorização para o efeito;

m) Todos os tripulantes e passageiros das embarcações de pequeno porte ou de desporto devem manter envergados os coletes salva vidas desde a entrada até à saída da eclusa.

4 - Excetuam-se da obrigação prevista na alínea e) do número anterior as embarcações de pequeno porte para as quais o operador da eclusa indique o procedimento a adotar.

Artigo 43.º

Manobra da eclusa

O operador da eclusa deverá proceder à preparação da eclusa, em tempo útil, de forma a garantir o planeamento de eclusagens aprovado pela APDL.

Artigo 44.º

Embarcações com cargas perigosas

1 – A eclusagem de embarcações transportando cargas perigosas é excecional, sendo objeto de autorização casuística pela APDL, mormente, para o transporte de hidrocarbonetos ou gás comprimido sob pressão superior a 15 b, liquefeito ou dissolvido.

2 - Nas situações de eclusagem excecional previstas no número anterior deverão ser adotadas medidas especiais de segurança, nomeadamente:



- a) As embarcações deverão parar pelo menos a 100 m das obras de arte da eclusa e, simultaneamente, permanecer a mais de 15 m para jusante de outras embarcações paradas;
 - b) A sua eclusagem deve ser feita imediatamente, no horário que vier a ser autorizado;
 - c) Durante a eclusagem devem ser tomadas medidas para evitar, designadamente, as causas de incêndio, parar todos os trabalhos de soldadura, afastar as botijas de oxigénio ou acetileno e parar motores existentes no interior da caldeira;
 - d) Interditar a visitantes os espaços próximos da eclusa.
- 3 - É proibida a eclusagem de embarcações ou equipamentos flutuantes que transportem cargas explosivas.

Artigo 45.º

Ocorrência de sinistros

1 - Em caso de sinistro de qualquer natureza, o operador da eclusa deve cumprir, de imediato, os procedimentos estabelecidos no Plano de Emergência da VND e informar a APDL e a Autoridade Marítima.

2 - Se do acidente resultar uma avaria grave na embarcação, sem prejuízo do número anterior, o operador da eclusa deve avisar imediatamente o respetivo navegador e adotar as medidas necessárias à evacuação, mormente, se o acidente ocorrer dentro da caldeira.

3 - Todo o sinistro que provoque danos na eclusa ou nos seus antepostos deve ser objeto de participação imediata pelo operador da eclusa à APDL e à Autoridade Marítima.

4 - A ocorrência de qualquer sinistro ou acontecimento de mar na VND obriga à apresentação do relatório ou protesto de mar nos termos da legislação em vigor.

CAPITULO IV

Portos, cais e embarcadouros

Artigo 46.º

Tipologia e localização

A tipologia e localização dos portos, cais e embarcadouros, de acesso público ou privado, existentes na VND consta do Portal da APDL - VND (douro.apdl.pt)



Artigo 47.º

Prevenção e proteção

1 – As embarcações devem efetuar as suas manobras de aproximação e largada dos portos, cais e embarcadouros a velocidade reduzida e adequada a evitar danos ou avarias nessas infraestruturas ou nos seus equipamentos.

2 – A amarração das embarcações aos portos, cais e embarcadouros deve ser efetuada usando os sistemas apropriados neles existentes, sendo interdita a amarração a escadas, postes, varandins ou quaisquer outros equipamentos inapropriados.

Artigo 48.º

Usos

1 – Os portos, cais e embarcadouros destinam-se ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias e ao estacionamento de embarcações.

2 – O uso, para diferentes fins, das áreas dos portos, cais e embarcadouros não correspondentes ao número anterior, carece de autorização da APDL.

3 – Nos portos, cais e embarcadouros bem como numa área circundante limitada a 150 metros a montante e a jusante, é proibida a prática de natação e da pesca, exceto se autorizada pela APDL no âmbito de provas desportivas.

4 – O uso de portos, cais e embarcadouros privativos ou licenciados ou concessionados pela APDL carece de autorização dos respetivos proprietários ou titulares da licença ou concessão.

5 - A infração ao disposto no número anterior e a recusa de desobstruir portos, cais ou embarcadouros no prazo fixado pela APDL, legitima a remoção coerciva da embarcação a expensas do infrator.

Artigo 49.º

Embarque e desembarque

1 - Para embarque ou desembarque, as embarcações de passageiros, salvo as de pequeno porte que não sejam de transporte público de passageiros, só podem atracar nos cais autorizados pela APDL para o efeito.

2 - As embarcações de passageiros não devem estacionar no cais além do tempo necessário ao embarque ou desembarque de passageiros ou da carga ou descarga de mercadorias, salvo autorização excecional concedida pela APDL.



3 - Quando o embarque ou desembarque de passageiros se faça por meio de um passadiço, este deverá ter uma largura mínima de 80 cm, protegido de ambos os lados por guardas laterais com, pelo menos, 1 m de altura.

4 - Em caso de concorrência de pretensões para embarque ou desembarque de passageiros num mesmo cais, as horas de partida ou chegada serão estabelecidas pela APDL.

Artigo 50.º

Carga, descarga e transbordo de mercadorias

A carga, descarga e transbordo de mercadorias é efetuada nos portos comerciais, carecendo de autorização prévia da APDL a sua realização em qualquer outro local da VND.

Artigo 51.º

Abastecimento de combustível

1 - O abastecimento de combustíveis ou lubrificantes a embarcações por autotanque é proibido em locais da VND onde existam instalações fixas de abastecimento de combustível.

2- Fora dos locais referidos no número anterior, o abastecimento de combustíveis por autotanque a embarcações na VND depende de prévia requisição na Janela Única Portuária e autorização ou licença da APDL a qual poderá determinar a adoção de medidas de segurança tendo em conta, entre outras condicionantes, a tipologia do abastecimento.

3 - O abastecedor deverá estar certificado e autorizado pelas entidades competentes para o transporte do tipo de produtos combustíveis a fornecer às embarcações e possuir pessoal habilitado para a condução e operação dos equipamentos utilizados.

4 - Os equipamentos de transporte, bombagem e trasfega, bem como flexíveis e dispositivos de corte e medição dos fluxos de fornecimento, deverão estar certificados por entidade competente e respeitar as normas legais aplicáveis de molde a prevenir falhas mecânicas ou estruturais.

5 – O abastecedor é responsável pelo derrame de produtos para o solo, águas, leito ou margens do rio Douro, devendo observar os procedimentos e utilizar os equipamentos adequados para a sua contenção.

6 - O abastecedor deverá possuir seguro de responsabilidade civil com capital suficiente para cobrir os riscos de poluição causada por deficiência ou sinistro na sua operação.



7 - As operações de ligação de flexíveis, início, interrupção ou fim de bombagem do combustível, deverão ser acordadas com a embarcação, cabendo ao abastecedor efetuar o seu registo.

CAPÍTULO V

Regras de estacionamento

Artigo 52.º

Local de estacionamento

1 - As embarcações e o material flutuante devem escolher o seu local de estacionamento de modo a não dificultar a navegação e à menor distância possível da margem compatível com o seu calado e com as circunstâncias locais.

2 - A paragem e amarração de uma embarcação na VND devem ser feitas nos locais assinalados e indicados para o efeito pela APDL.

3 - A instalação de qualquer equipamento flutuante ou ponto de amarração na VND depende de prévia autorização da APDL, na qual serão fixados os requisitos técnicos e as medidas de acompanhamento da sua colocação.

4 - Os estabelecimentos flutuantes requerem prévia autorização da APDL e devem estar fundeados em locais exteriores ao canal de navegação.

5 - Em caso de força maior ou de fundado interesse portuário, poderá ser determinado à embarcação, equipamento ou estabelecimento flutuante o abandono do posto de estacionamento ou amarração.

Artigo 53.º

Pontos de amarração fundeados

1 - Não é permitida a colocação de poitas ou amarrações fundeadas sem autorização ou licença da APDL.

2 - O pedido de autorização ou licença é efetuado no Portal do RIS Douro (douro.apdl.pt), após registo do interessado e da respetiva embarcação, indicando a posição geográfica pretendida para a colocação da poita ou amarração.

3 - O conjunto formado pela poita, cabo e boia deverá obedecer aos requisitos técnicos estabelecidos pela APDL, devendo a boia ter inscrito o número da autorização ou licença atribuída.



4 - O título a que se refere o número anterior será renovado anualmente, a pedido do interessado e condicionado à prévia entrega na APDL de comprovativo da manutenção dos requisitos técnicos previstos no número anterior.

5 - Os pontos de amarração não autorizados ou licenciados serão removidos pela APDL, a expensas do infrator.

Artigo 54.º

Segurança da ancoragem e amarração

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.

Artigo 55.º

Proibição de estacionamento

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 antepostos de acesso às eclusas, salvo quando a embarcação se encontre a aguardar eclusagem.

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



Artigo 56.º

Amarração proibida

É proibido amarrar embarcações ou material flutuante a estruturas não especificamente colocadas para o efeito, designadamente a guardas de proteção, postes, colunas, escadas metálicas, árvores ou outros objetos existentes na margem.

Artigo 57.º

Guarda e vigilância

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.

CAPITULO VI

Resíduos e águas residuais

Artigo 58.º

Gestão de resíduos

A recolha, transporte e encaminhamento de resíduos de embarcações deve ser efetuada em obediência às regras e procedimentos estabelecidos no Plano de Receção e Gestão de Resíduos para a VND.

Artigo 59.º

Descargas para a Via Navegável (VND)

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.

Artigo 60.º

Drenagem de águas residuais

Nas zonas da VND onde exista sistema coletivo de drenagem e tratamento de águas residuais é obrigatória a ligação dos efluentes dos edificadados e instalações a tal sistema.

Artigo 61.º

Tratamento de águas residuais

1 - Os titulares de autorizações, licenças ou concessões para a ocupação de instalações portuárias na VND são responsáveis pela implementação de sistemas de tratamento das águas residuais que produzem.

2 - Nas zonas onde exista sistema coletivo de drenagem e tratamento de águas residuais poderá ser autorizada pela APDL a dispensa da implementação dos sistemas individualizados de tratamento referidos no número anterior.

CAPÍTULO VII

Transporte de Passageiros entre margens

Artigo 62.º

Exercício da atividade

1 – O transporte regular de passageiros, entre as margens do rio Douro, só pode ser exercido por armador de tráfego local inscrito para o exercício da atividade nos termos da legislação em vigor.

2 – As embarcações a utilizar deverão ter registo no tráfego local e ficam sujeitas à emissão do CUV.

3 – O exercício da atividade na VND depende de licenciamento da APDL, o qual incluirá autorização para o uso de cais de embarque e desembarque de passageiros.

4 – Em caso de reconhecida necessidade e mediante parecer da Autoridade Marítima local, a APDL poderá autorizar o exercício do transporte regular de passageiros entre as margens do rio



Douro por entidades públicas ou mediante a utilização de embarcações com registo distinto do estabelecido no número dois do presente artigo.

Artigo 63.º

Obrigações

1 - O titular da licença para o transporte de passageiros fica obrigado ao cumprimento das condições impostas pela APDL, bem como as disposições do presente Regulamento.

2 - O titular da licença está ainda obrigado a:

- a) Disponibilizar de forma regular e contínua o serviço para o transporte de passageiros, de acordo com o tarifário e horário aprovado pela APDL;
- b) Assegurar uma oferta do serviço com qualidade, segurança e eficiência;
- c) Cumprir os condicionamentos ou limitações impostas pelas autoridades competentes, nos termos da lei e, bem assim, as determinadas por razões de interesse portuário;
- d) Utilizar a Janela Única Portuária no âmbito da atividade exercida e de acordo com as regras estabelecidas pela APDL.

CAPITULO VIII

Atividade da Pesca

Artigo 64.º

Exercício da pesca

A pesca comercial ou lúdica, com embarcações ou apeada, pode ser exercida na VND nos termos e condições estabelecidos pela legislação em vigor.

Artigo 65.º

Proibição de pescar

Por razões de segurança da navegação, é proibido o exercício da pesca, apeada ou com embarcação, seja qual for o engenho ou arte utilizada, nas seguintes zonas:

- a) Na Barra do Douro e respetivas aproximações;
- b) No canal de navegação da VND;
- c) Nos portos, cais e embarcadouros e respetivos acessos e a menos de 150 metros dos mesmos;
- d) Durante a época balnear, a menos de 300 metros das praias fluviais.



e) Áreas onde decorram atividades náuticas ou outros eventos autorizados pela APDL e publicitadas por Aviso.

Artigo 66.º

Obrigações das embarcações de pesca

Os titulares e os utilizadores das embarcações de pesca na VND, ficam ainda obrigados a:

- a) Cumprir e respeitar as regras de segurança e higiene indispensáveis à proteção do meio ambiente envolvente;
- b) Manter as embarcações em bom estado de conservação e limpeza;
- c) Utilizar as infraestruturas portuárias de acordo com as regras e costumes usualmente aceites;
- d) Quando aplicável, possuir defensas adequadas ou outros meios próprios, em bom estado de conservação e devidamente colocados, de forma a proteger as embarcações e os bens de terceiros e da APDL;
- e) Manter livre o acesso aos cais e suas imediações;
- f) Manter as embarcações eficientemente amarradas;
- g) Não perturbar os demais utentes dos cais por quaisquer atos ou omissões resultantes, mormente, da utilização da sua embarcação ou arte de pesca;
- h) Respeitar, na íntegra, quaisquer ordens emanadas, no exercício das suas funções, pelos funcionários ou colaboradores da APDL ou de outras autoridades.

Artigo 67.º

Interdições

É interdito aos armadores ou proprietários das embarcações de pesca que utilizem a VND:

- a) Instalar quaisquer instrumentos ou objetos em terra para apoio das embarcações ou da atividade da mesma, designadamente, arcas, barracas, telheiros, estendais ou outros meios similares quer tenham ou não qualquer impacto visual ou de outra natureza;
- b) Depositar nos terraplenos ou na área molhada artes de pesca, designadamente, redes, aparelhos de anzol, covos, galrichos ou nassas, corricos ou corripas, canas de pesca, arrastos de vara ou outras artes de pesca;
- c) Lançar lixos ou quaisquer outras substâncias para a água, margens ou terraplenos;



- d) Fazer lume ou foguear, manusear, transformar ou vender pescado ou preparar iscos ou engodos fora dos locais autorizados pela APDL;
- e) Estacionar embarcações a seco sem prévia autorização da APDL;
- f) Fazer qualquer tipo de reparações nas embarcações e nas artes de pesca em instalações, margens ou terraplenos da VND sem prévia autorização da APDL e sem prejuízo da necessidade de licença de outras entidades;
- g) A colocação de poitas sem autorização da APDL.

CAPITULO IX

Exercício de atividades e utilização de espaços e instalações

Artigo 68.º

Exercício de atividades

1 - O exercício de quaisquer atividades ou eventos na VND, mormente, comerciais ou industriais, culturais ou desportivas, incluindo a publicidade, dependem de autorização prévia da APDL.

2 - A autorização, que pode assumir a forma de simples comunicação escrita, licença ou concessão, fixará as condições específicas a observar pelos requerentes, incluindo as relativas à segurança e exploração económica da VND.

Artigo 69.º

Utilização de espaços e edificações portuárias na Via Navegável (VND)

1 - A utilização de edificadros e instalações portuárias, terraplenos, cais, pontões, leito do rio Douro e margens da VND, depende de prévia autorização da APDL, a conceder mediante licença, contrato de concessão, ajuste ou outros meios legais ou regulamentares de cedência.

2 - As condições de utilização serão estabelecidas pelo Conselho de Administração da APDL, caso a caso, salvo disposição legal em contrário.

3 - A utilização de terraplenos e edifícios será adjudicada por procedimento concursal sempre que haja mais do que um interessado.

4 - A utilização de terraplenos e edifícios poderá ser autorizada por ajuste, sempre que a duração e/ou a natureza e finalidade da ocupação e o interesse portuário revelem ser essa a solução conveniente.



Artigo 70.º

Obras na Via Navegável (VND)

1 - Na VND não pode ser efetuado qualquer tipo de obra, incluindo construções, demolições, escavações, aterros, terraplenagens e movimentações de inertes, sem prévia autorização ou licença da APDL.

2 - A falta de autorização ou licença ou a violação das respetivas condições poderá determinar a suspensão ou o embargo da obra e bem assim a sua ordem de demolição.

3 - As condições de autorização ou licenciamento de obras serão fixadas casuisticamente pela APDL.

Artigo 71.º

Imersão ou Depósito de inertes na Via Navegável (VND)

Na VND o depósito de inertes só poderá efetuar-se mediante autorização ou licença APDL, nos locais determinados para o efeito e nas condições nelas estabelecidas.

Artigo 72.º

Mergulho e caça submarina

1 - A prática de mergulho profissional na VND, só pode ser exercida por mergulhadores habilitados e mediante autorização da APDL.

2- Por razões de segurança da navegação e dos praticantes é interdita a prática do mergulho amador e caça submarina em toda a VND.

3 - A prática de mergulho amador, desde que integrada em atividades de natureza desportiva ou cultural, poderá ser autorizada, a título excepcional, pela APDL.

4 – As autorizações a que aludem os números 1 e 3 não dispensam a obtenção de licença da Autoridade Marítima.

Artigo 73.º

Licenças e concessões

As licenças e concessões atribuídas pela APDL para usos da VND regem-se pelo regime legal e regulamentar aplicável, pelo clausulado dos títulos e pelos regulamentos de exploração dos concessionários aprovados pela autoridade portuária.



CAPITULO X

Disposições Transitórias e Finais

Artigo 74.º

Regime transitório da sinalização da Via Navegável (VND)

1 - A sinalização definida nos artigos 47º e 48º do regulamento anexo ao Decreto-Lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro e atualmente existente nos troços da VND, manter-se-á em vigor até à implementação do novo assinalamento fluvial da VND estabelecido nos artigos 7.º e 8.º do presente regulamento.

2 - Até à implementação do assinalamento fluvial indicado nos artigos 7º e 8º, não será permitida a navegação noturna nos troços em falta.

Artigo 75.º

Condicionamento no acesso aos molhes exteriores

1 - Por razões estritas de segurança e salvaguarda da vida humana é proibido o acesso e a circulação, apeada ou com utilização de qualquer meio de transporte ou veículo, no molhe norte da Barra do rio Douro, sempre que a barra esteja condicionada ou fechada ou se encontrem em vigor Avisos de mau tempo ou de galgamento da ondulação.

2 - Em todo o caso, o acesso apeado ao molhe norte da Barra do rio Douro deverá respeitar o cuidado e atenção exigíveis face ao estado do mar e ao respetivo impacto ou efeito sobre tais infraestruturas.

3 - A proibição de acesso e circulação apeada ou com utilização de qualquer meio de transporte ou veículo no molhe sul da Barra do rio Douro é permanente independentemente do estado do tempo e das condições de maré.

Artigo 76.º

Remoção de bens

1 - A APDL, poderá ordenar ou promover a remoção de embarcações, veículos ou quaisquer outros bens atracados, estacionados ou depositados na VND quando se verifique:

- a) A atracação, estacionamento ou depósito sem autorização;
- b) A atracação, estacionamento ou depósito prejudicial ao normal funcionamento da VND;
- c) A necessidade de garantir a manutenção, conservação ou operacionalidade da VND;
- d) A violação de qualquer norma legal, regulamentar ou determinação aplicável, mormente,



- a não remoção voluntária no prazo fixado para o efeito;
- e) Quando as condições de tempo e/ou curso de água ou outras circunstâncias o aconselhem;
 - f) Ser desconhecido, não for localizado ou esteja ausente o seu dono;
 - g) Por fundadas razões de interesse público ou portuário.

2 - Excetuados os casos de força maior ou situações de emergência, a APDL, notificará os proprietários ou responsáveis das embarcações, veículos ou bens para procederem à sua remoção, fixando-lhes prazo para o efeito e sob a cominação da mesma ser efetuada pela Administração Portuária, a expensas do infrator.

Artigo 77.º

Cargas, coisas e objetos abandonados

1 - Consideram-se abandonadas as cargas, coisas ou objetos que permaneçam na VND sem autorização da APDL ou para além dos períodos autorizados e que, após notificação do respetivo depositante, dono ou consignatário, ou de quem o substitua, o mesmo não proceda à sua remoção no prazo que lhe for fixado.

2 - A notificação referida no número anterior será feita pessoalmente ou por outro expediente que permita obter comprovativo da sua receção, devendo, em caso de desconhecimento da identidade do dono, do consignatário ou de quem o substitua, bem como do seu endereço ou paradeiro, ser efetuada através de Avisos ou Editais afixados nos locais habituais e nas áreas de exploração da VND e também de publicação em dois jornais de grande tiragem em dois dias consecutivos.

3 - As cargas, coisas ou objetos considerados abandonados e sujeitos à ação fiscal são relacionados e entregues à Autoridade Tributária e Aduaneira, nos termos da legislação aduaneira.

4 - O dono, o consignatário, ou quem os substitua, de cargas, coisas ou objetos considerados abandonados e não sujeitos à ação fiscal são responsáveis pela sua remoção, obrigando-se a pagar à APDL a realização desse serviço, se o não executarem no prazo que lhes for fixado para esse efeito, cumulativamente com as taxas de armazenagem devidas até à data da remoção.

5 - Sempre que, ao abrigo do número anterior, a APDL tiver de proceder à remoção de bens abandonados, poderá apropriar-se deles, nos termos gerais de direito, e proceder à sua venda,



revertendo o produto desta, em primeiro lugar, para o pagamento das dívidas à APDL, se não houver outras que, legalmente, devam ter preferência.

Artigo 78.º

Tarifas

A navegação de embarcações, a utilização das eclusas, do canal de navegação, das infraestruturas e dos equipamentos fluviais e o exercício de atividades na VND ficam sujeitas às tarifas fixadas pela APDL em regulamento específico.

Artigo 79.º

Transição de regime

Os utentes da VND dispõem de um período transitório de 120 dias para regularização das situações desconformes ao presente regulamento, findo o qual cessam quaisquer direitos de utilização que lhes hajam sido concedidos.

Artigo 80.º

Fiscalização

Compete à APDL fiscalizar o cumprimento do disposto no presente Regulamento, sem prejuízo do exercício das competências fiscalizadoras consignadas na lei a outras entidades públicas, mormente, à Autoridade Marítima.

Artigo 81.º

Regime sancionatório

A infração ao disposto no presente regulamento constitui ilícito contraordenacional, sendo-lhe aplicável o regime estabelecido no Decreto-Lei nº 49/2002, de 2 de março, competindo à APDL a instrução dos processos de contraordenação e a aplicação das coimas e sanções acessórias.

Artigo 82.º

Reclamações, elogios e sugestões

1 - Os utentes que se considerem lesados por ato ou omissão ocorridos na área da VND podem apresentar reclamação para o Conselho de Administração da APDL, nos termos e prazo previstos na legislação em vigor.



2 - Os utentes podem apresentar, por escrito, ao Conselho de Administração da APDL, os elogios e as sugestões que considerem pertinentes para a melhoria do funcionamento da VND e dos serviços nela prestados.

3 - A APDL, para os efeitos previstos no presente artigo, disponibiliza o livro de reclamações sem prejuízo do recurso pelos utentes às plataformas disponibilizadas na Internet ao abrigo da legislação em vigor.

Artigo 83.º

Resolução de casos omissos

1 - Compete ao Conselho de Administração da APDL deliberar sobre casos omissos no presente regulamento.

2 - Em tudo o que não se encontrar previsto no presente Regulamento, aplicar-se-ão os demais regulamentos e normas aprovadas pela APDL, bem como as disposições legais aplicáveis.

Artigo 84.º

Regulamentos específicos

1 - Sem prejuízo do disposto neste Regulamento e demais legislação aplicável, a utilização das instalações portuárias e de marinas na VND por embarcações de recreio e de pesca, serão objeto de regulamentação específica.

2- Sempre que tal se justifique, a APDL aprovará e publicará outros regulamentos específicos para utilização pelas embarcações marítimo-turísticas, de recreio, atividades desportivas ou outras utilizações da VND não contempladas neste Regulamento.

Artigo 85.º

Publicitação

O presente Regulamento é publicitado no sítio da internet da APDL, a qual poderá contemplar a sua versão em língua inglesa.



Artigo 86.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação em Diário da República.

22 de novembro de 2018 – A Presidente do Conselho de Administração, Prof.^a *Guilhermina Maria da Silva Rego*.

ANEXO I

Serviço Móvel Marítimo

PLANO DE COMUNICAÇÕES VHF NA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO (a)

Canal número	Frequências (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
1	156.050	160.650	Autoridade Portuária
5	156.250	160.850	Autoridade Portuária
6	156.300		Navio - Navio (c)
8	156.400	156.400	Controlo de Trafego Fluvial RIS Douro
9	156.450	156.450	Controlo de Trafego Fluvial RIS Douro / Navegação de recreio
10	156.500	156.500	Manobra de navios
11	156.550	156.550	Comunicações com entidades oficiais
12	156.600	156.600	Chamada comum de porto
13	156.650	156.650	Segurança da navegação
14	156.700	156.700	Autoridade Portuária – Pilotagem
15	156.750	156.750	Comunicações internas a bordo
16	156.800	156.800	Socorro, urgências, segurança e chamada (d)
17	156.850	156.850	Comunicações internas a bordo
18	156.900	161.500	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
19	156.950	161.550	Sistema de Autoridade Marítima
20	157.000	161.600	Operações portuárias / Comunicações com Eclusas
21	157.050	161.650	GNR - Brigada Fiscal
22	157.100	161.700	Controlo de tráfego marítimo – VTS
24	157.200	161.800	Correspondência pública
25	157.250	161.850	Correspondência pública
26	157.300	161.900	Correspondência pública
28	157.400	162.000	Correspondência pública
60	156.025	160.625	Autoridade Portuária
64	156.225	160.825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156.325	160.925	GNR - Brigada Fiscal
67	156.375	156.375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição
70	156.525	156.525	Chamada Seletiva Digital (DSC) (e)
71	156.575	156.575	Manobra de navios
72	156.625		Pesca (navio – navio)
78	156.925	161.525	Manobra de navios (navio - terra)
80	157.025	161.625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
81	157.075	161.675	Atividades de apoio a navios
83	157.175	161.775	Correspondência pública
84	157.225	161.825	Atividades de apoio a navios
85	157.275	161.875	Correspondência pública
AIS1	161.975	161.975	Sistema AIS – nacional
AIS2	162.025	162.025	Sistema AIS – nacional

(a) – Este plano apenas inclui os canais que suportam comunicações relativas à utilização da VND, pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.

(b) – No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.

(c) – Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.

(d) – Em conformidade com a Resolução MSC 77 (69) da IMO, deixou de ser obrigatória a escuta do canal 16 depois de 1 de fevereiro de 2005.

(e) – Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1.

ANEXO II

Troços do canal navegável do rio Douro onde é interdita a passagem simultânea de embarcações

Nas zonas consideradas como “estreitas” na VND, ou seja, onde a largura do canal é inferior a 60 m, a navegação não se poderá cruzar, devendo efetuar-se de forma alternada. De forma a permitir que as embarcações aguardem em local apropriado foram criadas “áreas de espera” (onde as embarcações podem aguardar livremente e inclusive inverter o sentido da marcha) e “cais de espera”, onde as embarcações terão que amarrar obrigatoriamente e aguardar.

Nos troços do canal navegável abaixo indicados é interdita a passagem simultânea de embarcações com comprimento superior a 20 m, devendo os navegadores, antes de iniciar a navegação nesses troços, informar-se acerca do movimento de outras embarcações e, se necessário, aguardar nas áreas ou cais de espera correspondentes:

Troço I	Entrada da Barra – Cantareira
Áreas de espera	Entrada da Barra (meia milha do farolim do molhe norte) Cantareira (a montante do Pontal da Cantareira)
Troço II	Quinta da Seara (quilómetro 58,50) - Eclusa do Carrapatelo (quilómetro 64,70)
Áreas de espera	Quinta da Seara (entre os quilómetros 58 a 58,5) Vimieiro (quilómetros 60,5 a 61) Barragem do Carrapatelo (anteportos de jusante e montante)
Troço III	Porto de Rei (quilómetro 86,30) - Barqueiros (quilómetro 89)
Áreas de espera	Porto de Rei (quilómetro 86 e 86,3) Barqueiros (entre os quilómetros 89 e 89,5)
Troço IV	Cais da Régua (quilómetro 100,50) - Eclusa de Bagaúste (quilómetro 104,5)
Áreas de espera	Régua (frente ao cais comercial – quilómetro 100,2) Bagaúste (anteportos de jusante e montante)
Troço V	Cotas (quilometro 131) - Eclusa da Valeira
Áreas de espera	Cotas (quilómetro 130,5 a 131)
Cais de espera (obrigatório amarrar a embarcação ao cais e aguardar)	Cais de espera de Moroço (quilometro 134,20) Cais de espera de S. Martinho (quilometro 139) Cais de espera da Alegria (quilometro 141,50)



	Cais de espera do Castelinho (quilometro 143,30)
Área de espera	Barragem da Valeira (anteportos de jusante e montante)
Troço VI	Quinta Saião (quilómetro 167,5) – Ilha do Saião (quilómetro 171,2)
Áreas de espera	Quinta Saião (quilómetros 167 a 167,5) Ilha do Saião (quilómetros 171,2 a 171,5)
Troço VII	Quinta do Vale Meão (quilómetro 177) - Eclusa do Pocinho
Áreas de espera	Foz do Sabor (quilómetro 176,7 a 177) Barragem do Pocinho (anteporto de montante)