



— DOURO.APDL.PT —

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



**APDL**

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DOURO • LEIXÕES • VIANA

## **ANEXO A. GLOSSÁRIO DE TERMOS**

MARÇO 2024

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

## Anexo A. Glossário de Termos

Termo	Definição / Conceito
112	Número que garante acesso a Central de comunicações destinada à receção e ao encaminhamento de chamadas de socorro efetuadas através do número europeu de socorro – 112.
Acidente	Um acidente é um evento indesejável e inesperado que causa danos pessoais, ambientais ou patrimoniais e que ocorre de modo não intencional.
Agentes de Proteção Civil	Os Agentes da Proteção Civil são todas as entidades externas ao edifício (Bombeiros, INEM, Forças de Segurança, etc.) que podem promover o controlo ou a minimização do sinistro, bem como, estabelecer as condições necessárias à reposição da normalidade.
Alarme	Sinal sonoro e ou luminoso, para aviso e informação de ocorrência de uma situação anormal ou de emergência, acionado por uma pessoa ou por um dispositivo ou sistema automático.
Alarme local	Alarme que tem por destinatários apenas os ocupantes de um espaço limitado de um edifício, embarcação ou de um estabelecimento e o pessoal afeto à segurança.
Alerta	Transmissão do alarme aos socorros externos.
Altimetria	Ramo da geodesia que trata da medição e representação das altitudes ou dos relevos da superfície terrestre. A representação desses relevos pode ser efetuada em mapas ou plantas (sob a forma de curvas de nível e pontos cotados) ou através de modelos digitais de terreno.
Assinalamento marítimo	Conjunto de sistemas de ajuda à navegação que pode ser composto por: Balizagem (visual diurna, visual noturna, radar/AIS, faróis/farolins, sistemas sonoros e sistemas eletrónicos); Posicionamento de marcas.
Bacia hidrográfica	Zona constituída por um sistema de linhas de água (com origem em nascentes ou em precipitação) que se interligam entre si, constituindo uma rede de drenagem mais ou menos hierarquizada (linha de água principal e seus afluentes e subafluentes). É caracterizada pelo desnível do terreno que direciona as linhas de água de zonas mais elevadas para zonas mais baixas. As bacias de drenagem são separadas entre si pela linha de cumeada ou interflúvio. A bacia de drenagem pode ser exorreica, se a drenagem se dá diretamente para o mar; endorreica, se a drenagem se dá para uma bacia; arreica, se não se verifica escoamento superficial e, por fim, criptorreica, se a linha de água se infiltra no solo, em sumidouros.
Barra	Zona onde os rios ou canais desembocam no mar e se dá a acumulação dos materiais transportados pela corrente fluvial, formando uma barreira.
Barragem	Construção realizada num curso de água para a reter para diversos fins, tais como a produção de energia elétrica, a navegação, a regularização do caudal, etc.
Cais	É uma estrutura, geralmente uma plataforma fixa, à beira da água, na margem de um rio ou de um porto de mar onde os navios podem atracar e aportar para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.
Calado	Distância vertical entre uma dada linha de água e a face inferior da quilha ou daquele apêndice do navio que se prolonga mais abaixo da linha de água nessa posição.
Cheia	Fenómeno hidrológico extremo, de frequência variável, natural ou induzido pela ação humana, que consiste no transbordo de um curso de água relativamente ao seu leito ordinário, originando a inundação dos terrenos ribeirinhos (leito de cheia).
Cheia rápida	Fenómeno natural extremo e temporário, provocado por precipitações moderadas e permanentes, por precipitações repentinas e de elevada intensidade ou por descargas de barragens. O excesso de precipitação faz aumentar o caudal de um curso de água, originando o extravase do leito normal e a inundação das margens e áreas circunvizinhas, de forma rápida.

Termo	Definição / Conceito
Comunidade	Uma comunidade é um conjunto de pessoas que se organizam sob o mesmo conjunto de normas, geralmente vivem no mesmo local, sob o mesmo governo ou compartilham do mesmo legado cultural e histórico.
Corrente	Movimento da água que segue uma determinada direção.
Cotas	Nível do rio ou da maré com referência ao ZH (ou outro).
CPX	É um exercício que se realiza em contexto de sala e tem como objetivos testar o estado de prontidão e a capacidade de resposta e de mobilização de meios das diversas entidades envolvidas em operações de emergência.
Derrame de produtos perigosos	Libertação ou fuga acidental de um produto químico perigoso para o plano de água ou para o meio ambiente, durante um determinado intervalo de tempo, conduzindo à sua acumulação em quantidades tais, que é necessária uma ação de contenção e limpeza com meios materiais apropriados.
Deslizamento de solos	Rutura e queda de rochas e solo ao longo de vertentes muito inclinadas. A principal causa deste fenómeno é a ausência de cobertura vegetal, que com as suas raízes e ramagens minimiza o impacto dos agentes erosivos. No entanto, a súbita fusão dos gelos por ação de um episódio vulcânico também pode ser causa de um deslizamento de solos.
Eclusa	Sistema de comportas que permite aos navios vencer a diferença de nível existente entre troços contíguos de um curso de água, canal ou entre dois lagos ou oceanos, tipicamente inserida numa barragem.
Eclusagem	É a operação que decorre numa eclusa. A eclusa funciona como um elevador aquático, ajudando navios a transpor rios ou canais onde existem desníveis. Em termos construtivos, uma eclusa é uma grande câmara de betão com dois portões de aço. Depois da entrada do navio, os portões são fechados. Quando a embarcação passa do ponto mais baixo para o mais alto, a água entra e eleva o navio. Quando o caminho é o inverso, a água escoar e a embarcação desce.
Embarcações	Consideram-se embarcações todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão e os hidroaviões, empregues na navegação e no comércio marítimo.
Emergência	Qualquer acontecimento imprevisto ou não planeado que tenha como consequência danos pessoais, estragos materiais ou implicações operacionais importantes.
Emergência Parcial	Situação cujas consequências não se prevê que venham a afetar significativamente as pessoas, equipamentos/instalações ou a originar a interrupção prolongada da atividade. Nesta situação não é expectável o recurso a mais elementos do que aqueles pertencentes às equipas internas.
Incêndio	Fogo que se declara num determinado local, e o consome total ou parcialmente.
Incidente	É um desvio das condições normais, cujas consequências em princípio não são, nem se prevê que venham a ser, significativas para as pessoas, equipamentos ou para a continuidade do funcionamento da atividade.
Inundação	As inundações são fenómenos hidrológicos extremos, de frequência variável, naturais ou induzidos pela ação humana, que consistem na submersão de uma área usualmente emersa. A inundação urbana ocorre quando as águas dos rios, riachos, galerias pluviais saem do leito de escoamento devido à falta de capacidade de um destes sistemas para escoar as águas. Estas vão então ocupar áreas utilizadas pela população para habitação, transporte, recreação, comércio, indústria. Podem surgir na sequência do comportamento natural dos rios ou agravamentos pelo efeito de urbanização, impermeabilização e canalização de cursos de água.
Leito	Terreno coberto pelas águas, quando não influenciadas por cheias extraordinárias, inundações ou tempestades. No leito compreendem-se os mouchões, lodeiros e areais nele formados por deposição aluvial. O leito das águas do mar, bem como das demais águas sujeitas à influência das marés, é limitado pela linha da máxima preia-mar de águas vivas equinociais.

Termo	Definição / Conceito
LivEX	É um exercício de natureza operacional, no qual se desenvolvem missões no terreno com meios humanos e equipamento, permitindo avaliar as disponibilidades, a resposta operacional e as capacidades de execução das entidades envolvidas.
Maré	Subida e descida periódicas dos níveis do mar e de outros corpos de água ligados ao oceano (estuários, lagunas, etc.), causadas principalmente pela interferência da Lua e do Sol sobre o campo gravítico da Terra. Na realidade, a maré constitui uma onda com grande comprimento de onda, razão porque, por vezes, se utiliza a designação de onda de maré. Pode ser estudada através da aplicação das teorias das ondas.
Margem	Faixa de terreno contígua ou sobranceira à linha que limita o leito das águas (conceito expresso na Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro, atualizada pela Lei n.º 34/2014, de 9 de junho). A margem das águas do mar, bem como a das águas navegáveis ou fluviáveis, tem a largura de 50 m. A margem das restantes águas navegáveis ou fluviáveis tem a largura de 30 m.
Navio de Passageiros	Navio de transporte passageiros.
Navio de Contentores	Navio que transporta maioritariamente contentores.
Navio Porta-Contentores	Navio que se destina exclusivamente ao transporte de contentores.
Navio Roll-On/Roll-Off ou Ro/Ro	Navio que permite que a entrada e saída de mercadorias, entre o cais e a embarcação e vice-versa, se faça diretamente por meio de veículos com rodas.
Navio Graneleiro	Navio que, regra geral, tem um só convés, tanques superiores laterais e tanques inferiores laterais nos porões de carga e se destina principalmente ao transporte de carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os mineiros e os transportadores de carga combinada.
Navio-Tanque	Todo o navio de carga construído ou adaptado para o transporte a granel de cargas líquidas de natureza inflamável.
Perigo	Um perigo pode ser definido como uma situação com um potencial para resultar em danos. Um perigo não conduz necessariamente a danos, mas a identificação de um perigo significa que há uma probabilidade de ocorrerem danos, designadamente ferimentos ou lesões pessoais, danos para a propriedade, instalações, equipamentos, ambiente e/ou perdas económicas.
Plano de Atuação	Documento, componente do plano de segurança, no qual está indicada a organização das operações a desencadear pela Equipa de Segurança, em caso de ocorrência de uma situação perigosa.
Proa	A parte da frente de um barco.
Popa	A parte de trás de um barco.
Procedimentos de Emergência Internos	Documento no qual estão indicadas as medidas de autoproteção a adotar por uma entidade, para fazer face a uma situação de emergência na área sob a sua responsabilidade, nomeadamente a organização, os meios humanos e materiais a envolver e os procedimentos a cumprir nessa situação.
Plano de Prevenção	Documento no qual estão indicados a organização e os procedimentos a adotar, por uma entidade, para evitar a ocorrência de acidentes e para garantir a manutenção do nível de segurança decorrente das medidas de autoproteção adotadas e a preparação para fazer face a uma situação de emergência.
Posto de segurança	Local, permanentemente vigiado, onde é possível controlar todos os sistemas de vigilância e de segurança, os meios de alerta e de comunicação interna, bem como os comandos a acionar em situação de emergência.
Rampa	Plano inclinado que permite a colocação de embarcações no plano de água.
Recursos materiais	Equipamentos e sistemas disponíveis para utilizar e apoiar a intervenção numa situação de emergência.

Termo	Definição / Conceito
Registos de segurança	Conjunto de documentos que contém os registos de ocorrências relevantes e de relatórios relacionados com a segurança contra incêndios. As ocorrências devem ser registadas com data de início e fim e responsável pelo seu acompanhamento, referindo-se, nomeadamente, à conservação ou manutenção das condições de segurança, às modificações, alterações e trabalhos perigosos efetuados, incidentes e avarias ou, ainda, visitas de inspeção. De entre os relatórios a incluir nos registos de segurança, destacam-se os das ações de instrução e de formação, dos exercícios de segurança e de eventuais incêndios ou outras situações de emergência.
Resiliência	Descreve a capacidade para recuperar, adaptar ou ser capaz de manter funções e atividades, no mais curto espaço de tempo, após a ocorrência de um acidente grave ou de uma catástrofe. A resiliência de uma comunidade é a capacidade das pessoas, da comunidade e das suas organizações utilizarem os seus recursos e competências, para gerir e aprender com as solicitações, desafios e mudanças encontradas no decurso das emergências.
Rio	Uma massa de água interior que corre, na maior parte da sua extensão, à superfície da terra, mas que pode correr no subsolo, numa parte do seu curso.
Risco	Risco é uma combinação do acaso de um evento específico, com o impacto que o evento causaria se ocorresse. O risco tem consequentemente dois componentes: o acaso (ou probabilidade) de um evento ocorrer e o impacto (ou consequência) associada a esse evento. Risco = Probabilidade x Consequência
Safety	Segurança que está relacionada com a saúde, a integridade física, a proteção de perigos ou a ausência de riscos provocados por condições inseguras. Refere-se à prevenção de atos não intencionais com origem na inexistência de segurança de equipamentos de trabalho, infraestruturas ou mesmo descuido humano.
Simulacro ou Exercício de segurança	Exercícios que são realizados com o objetivo de testar o Plano de Segurança ou as Medidas de Autoproteção definidas, treinar os ocupantes e as equipas intervenientes, com vista à criação de rotinas de comportamento e de atuação, bem como ao aperfeiçoamento dos procedimentos em causa.
Sinalização de segurança	Sinais que contêm informação essencial numa situação de perigo ou de prevenção relativamente a um perigo, descritos na legislação Portuguesa em vigor.
Scooping	Operação realizada por aeronaves de combate a incêndios em planos de água existentes (rios, lagos, albufeiras, mar, etc.) para efetuar o abastecimento de águas, para o combate a incêndios florestais e urbanos.
Security	Segurança do património, segurança pessoal ou a relacionada com aspetos de soberania. Trata-se da proteção de terceiros face a atos intencionais.
Segurança	É a perceção de se estar protegido de riscos, perigos ou perdas.
Segurança da Navegação	Refere-se à manobra e movimentação dos navios durante toda a viagem de forma a garantir a salvaguarda da vida humana e a segurança no meio aquático, assim como a proteção do ambiente.
Segurança Marítima	Atividades que visam salvaguardar a vida humana, garantir a segurança dos navios, embarcações e carga, proteger o ambiente marinho, proteger a economia marítima e os recursos sociais e económicos dos quais as comunidades dependem.
Sistema de balizagem marítima	É um conjunto de orientações de navegação usado na navegação marítima mundial. Tais diretrizes são usadas desde o início da navegação marítima, quando foi sentida a necessidade de assinalar perigos, entradas de barras e portos, etc.
Zona portuária	Área que integra instalações portuárias (por exemplo: ancoradouros, docas e cais de atracação e acostagem), terrenos, armazéns, outras edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso ao porto, destinada à movimentação de pessoas e/ou carga.
Zonas inundáveis	Zonas sujeitas a inundações com uma dada frequência.



— DOURO.APDL.PT —

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



**APDL**

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DOURO • LEIXÕES • VIANA

## **ANEXO B. LISTA DE ABREVIATURAS**

MARÇO 2024

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

## Anexo B. Lista de Abreviaturas

Termo	Definição / Conceito
ABCI	Ambulância de Cuidados Intensivos
ABSC	Ambulância de Socorro
ABTD	Ambulância de Transporte de Doentes
AICCOPN	Associação dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas do Norte
AMN	Autoridade Marítima Nacional
ANA	Aeroportos de Portugal
ANAC	Autoridade Nacional da Aviação Civil
ANACOM	Autoridade Nacional de Comunicações
ANEPC	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
ANTRAN	Associação Nacional dos Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
ANTROP	Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
APC	Agentes de Proteção Civil
APDL	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
ARS	Administração Regional de Saúde
ARSC	Administração Regional de Saúde do Centro, I.P.
ARSN	Administração Regional de Saúde do Norte, I.P.
AV	Avante
AVC	Acidente Vascular Cerebral
BB	Bombordo
BSB	Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto
BV	Bombeiros Voluntários
CA	Conselho de Administração (da APDL)
CB	Corpo de Bombeiros
CBS	Companhia Bombeiros de Sapadores (Vila Nova de Gaia)
CBV	Corpo de Bombeiros Voluntários
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CCOM	Centro de Coordenação Operacional Municipal
CCON	Centro de Coordenação Operacional Nacional
CCTV	Closed-Circuit Television (Circuito Fechado de Televisão)
CDPC	Comissão Distrital de Proteção Civil
CMA	Centro de Meios Aéreos
CNEPC	Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil
CNPC	Comissão Nacional de Proteção Civil
COS	Comandante das Operações de Socorro
CP	Comboios de Portugal, E.P.E.
CPX	Command Post Exercise (exercícios de posto de comando)
CREPC	Comando Regional de Emergência e Proteção Civil
CSREPC	Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil
CVP	Cruz Vermelha Portuguesa

<b>Termo</b>	<b>Definição / Conceito</b>
DGAIEC	Direção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo
DGPC	Direção-Geral do Património Cultural
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DGS	Direção Geral de Saúde
DGT	Direção-Geral do Território
DGAV	Direção-Geral da Alimentação e Veterinária
DMR	Delegação Marítima da Régua
DS	Diretor de Segurança
EAT	Equipas de Avaliação Técnica
EB	Estibordo
ECDIS	Electronic Chart Display Information System
EDP	Energias de Portugal
ERAS	Equipa de Reconhecimento e Avaliação da Situação
ERAV-M	Equipa Responsável pela Avaliação de Vítimas Mortais
E-REDES	E-REDES - Energia S.A.
ERS	Entidade Reguladora da Saúde
FFAA	Forças Armadas
FEPC	Força Especial de Proteção Civil
GERA	Gabinete de Emergências e Riscos Ambientais (APA)
GNR	Guarda Nacional Republicana
GNR / SEPNA	Guarda Nacional Republicana / Serviço de Proteção da Natureza e do Ambiente
GNR / UEPS	Guarda Nacional Republicana / Unidade de Emergência de Proteção e Socorro
GPIAAF	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
GPS	Global Positioning System
IALA	International Association of Lighthouse Authorities
ICNF	Instituto de Conservação da Natureza e Florestas
INEM	Instituto Nacional de Emergência Médica
IP	Informação Pública
IP, SA	Infraestruturas de Portugal, SA
IPMA	Instituto Português do Mar e da Atmosfera
ISN	Instituto de Socorro a Náufragos
JF	Junta de Freguesia
LIVEX	Live Exercise (exercício com meios reais)
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
NEP	Norma de Execução Permanente
NOE	Nível Operacional de Emergência
NRBQ	Nuclear, Radiológico, Biológico e Químico
OCS	Órgãos de Comunicação Social
PC	Proteção Civil
PCO	Posto de Comando Operacional
PCDis	Posto de Comando Distrital
PCMun	Posto de Comando Operacional Municipal
PCNac	Posto de Comando Nacional

<b>Termo</b>	<b>Definição / Conceito</b>
PDEPC	Plano Distrital de Emergência de Proteção Civil
PGRI	Planos de Gestão dos Riscos de Inundações
PJ	Polícia Judiciária
PMDFCI	Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios
PMEPC	Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil
PMOT	Plano Municipal de Ordenamento do Território
PNA	Plano Nacional da Água
PNAAS	Plano Nacional de Ação Ambiente e Saúde
PNDFCI	Plano Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios
PNPOT	Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território
PNPR	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
POSIT	Pontos de Situação
PROF	Plano Regional de Ordenamento Florestal
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
PSP	Polícia de Segurança Pública
PT	Ponto de Trânsito
RE	Parte Traseira
REDIS	Relatório Diário de Situação
RELESP	Relatório de Situação Especial
RELGER	Relatório de Situação Geral
RELIS	Relatórios Imediatos de Situação
REPC	Rede Estratégica de Proteção Civil
RFE	Relatório Final da Emergência
REN	Redes Energéticas Nacionais
REPC	Rede Estratégica de Proteção Civil
RIEAM	Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar
RIS	River Information Services
RP	Relações Públicas
RPE / ADR	Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada (RPE) / Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada
RPF / RID	Regulamento Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro / Regulamento do Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas
ROB	Rede Operacional de Bombeiros
SADO	Sistema de Apoio à Decisão Operacional
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SAR	Search and Rescue – Busca e Salvamento
SBV	Suporte Básico de Vida
SCO	Sistema de Comando Operacional
SF	Sapadores Florestais
SIEM	Sistema Integrado de Emergência Médica
SIG	Sistema de Informação Geográfica
SIOPS	Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SIPE	Sistema de Informação de Planeamento de Emergência (da ANEPC)

<b>Termo</b>	<b>Definição / Conceito</b>
SMPC	Serviço Municipal de Proteção Civil
SNIC	Sistema Nacional de Informação Cadastral
SNIG	Sistema Nacional de Informação Geográfica
SNIRH	Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos
SNIT	Sistema Nacional de Informação Territorial
SVARH	Sistema de Vigilância e Alerta de Recursos Hídricos
TO	Teatro de Operações
UCAT	Unidade de Coordenação Antiterrorismo
ULPC	Unidade Local de Proteção Civil
VCOC	Veículo de Comando e Comunicações
VCOT	Veículo de Comando Tático
VFCI	Veículo Florestal de Combate a Incêndios
VHF	Very High Frequency
VLCI	Veículo Ligeiro de Combate a Incêndios
VND	Via Navegável do Douro
VOPE	Veículo para Operações Específicas
VSAT	Veículo de Socorro e Assistência Tático
VTPT	Veículo de Transporte de Pessoal Tático
VTS	Vessel Traffic Service
VTTR	Veículo Tanque Tático Rural
VTTU	Veículo Tanque Tático Urbano
VUCI	Veículo Urbano de Combate a Incêndios
WSAR	Water Search and Rescue (Busca e Salvamento Aquático)



— DOURO.APDL.PT —

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



**APDL**

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DOURO • LEIXÕES • VIANA

## **ANEXO C. LISTA DE REVISÕES E ALTERAÇÕES**

MARÇO 2024

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

## Anexo C. Lista de Revisões e Alterações

Documento	Data de Emissão	N.º Revisão	Data de Revisão	Alterações Introduzidas
Plano de Segurança (Corpo)	03/2024	1		
Anexo A	03/2024	1		
Anexo B	03/2024	1		
Anexo C	03/2024	1		
Anexo D	03/2024	1		
Anexo E	03/2024	1		
Anexo F	03/2024	1		
Anexo G	03/2024	1		
Anexo H	03/2024	1		
Anexo I	03/2024	1		
Anexo J	03/2024	1		
Anexo K	03/2024	1		
Anexo L	03/2024	1		

<b>Documento</b>	<b>Data de Emissão</b>	<b>N.º Revisão</b>	<b>Data de Revisão</b>	<b>Alterações Introduzidas</b>
Anexo M	03/2024	1		
Anexo N	03/2024	1		
Anexo O	03/2024	1		
Anexo P	03/2024	1		



— DOURO.APDL.PT —

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



**APDL**

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DOURO • LEIXÕES • VIANA

## **ANEXO D. LISTA DE DISTRIBUIÇÃO**

MARÇO 2024

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





— DOURO . APDL . PT —

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



**APDL**

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DOURO • LEIXÕES • VIANA

# **ANEXO E. PROCEDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO, UTILIZAÇÃO E OPERAÇÃO DA VND**

MARÇO 2024

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

**APDL — ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S. A.****Regulamento n.º 647/2019**

*Sumário:* Regulamento de Exploração e Utilização da Via Navegável do Douro.

**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 25 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 11 de julho de 2019, deliberou aprovar, após consulta pública, o Regulamento da Exploração e Utilização da Via Navegável do rio Douro, em anexo, que entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Diário da República*.

22 de julho de 2019. — A Presidente do Conselho de Administração, *Guilhermina Maria da Silva Rego*.

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

## 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, desde a foz do rio Águeda, afluente da margem esquerda do rio Douro, até à respetiva barra, tal como se encontra definida no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio e na alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 335/98 de 3 de novembro.

2 — A área de jurisdição a que se refere o número anterior, integra ainda os terrenos e massas de água delimitados pelos contornos e linhas definidos nas plantas constantes do anexo III ao Decreto-Lei n.º 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

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.

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.

Aviso — meio de publicitação utilizado pela APDL para divulgar quaisquer determinações, recomendações ou orientações relativas à VND.

Canal de navegação — hidrovia balizada com ajudas à navegação nas cores regulamentares, desde a barra do rio Douro até ao limite do Douro Internacional;

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”;

Comboio rebocado — conjunto de duas ou mais embarcações equipamentos ou materiais flutuantes rebocados por uma ou mais embarcações que também integram o comboio;

CUV — certificado de utilização da via emitido pela APDL, para efeitos de acesso, movimento e manobra das embarcações na VND, atestando a sua adequação, nomeadamente, às características e especificidades dos seus troços e bem assim a afetação de um cais-base;

Cais base — local de acostagem adequado a garantir a segurança e operação logística da embarcação;

Dia — o período compreendido entre o nascer e o pôr-do-sol;

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;

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;

Embarcação de desporto — a embarcação destinada exclusivamente à prática desportiva, com ou sem registo, tais como, canoas e caiaques;

Embarcação de pequeno porte — toda a embarcação com arqueação bruta igual ou inferior a 20 toneladas, com exceção das:

- a) Construídas ou certificadas para rebocar, impelir outras embarcações ou rebocar embarcações em formação a par que não sejam de pequeno porte;
- b) Autorizadas ao transporte de 12 ou mais passageiros;

Equipamento flutuante — construção apta a navegar que possui instalações mecânicas, tais como guindastes, gruas, cábreas ou elevadores;

Estabelecimento flutuante — instalação flutuante de uso predominantemente imobilizado na VND, nomeadamente, docas, hangares ou embarcadouros;

Formação a par — conjunto de embarcações amarradas bordo contra bordo, sendo uma delas motorizada para assegurar a propulsão da formação;

Navegador — Comandante, mestre, arrais ou qualquer outra pessoa que exerça o governo de uma embarcação na VND;

Noite — o período compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol;

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;

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;

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;

Som breve — um som com a duração aproximada de um segundo;

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 — A emissão do CUV para acesso, movimentos e manobras de embarcação na VND fica condicionado à existência de um cais base.

3 — As embarcações que utilizem a VND em regime de escala fluvio-marítima e bem assim as embarcações utilizadas nas atividades de pesca, recreio ou desporto estão dispensadas de CUV, devendo obedecer aos Planos de Escala aprovados pela APDL.

4 — O CUV deve ser requerido pelos interessados mediante o preenchimento de formulário disponibilizado pela APDL no Portal Douro-VND.

5 — O movimento de embarcações numa mesma albufeira ou envolvendo operações de eclusagem na VND, deverá ser anunciado previamente através da JUP/Balcão Virtual disponibilizados pela APDL.

6 — Toda a embarcação, comboio, “formação a par” ou equipamento flutuante que utilize a VND é governada pelo navegador, ficando sob a sua responsabilidade e autoridade.

7 — Os comboios ou “formações a par” estão sujeitos à autoridade e responsabilidade do navegador da embarcação motorizada.

8 — Num comboio impelido apenas a embarcação impelidora demanda um navegador, ficando todas as embarcações sob a sua autoridade e responsabilidade.

9 — Na utilização da VND o navegador de embarcação deve adotar as medidas adequadas a evitar perigo para a vida e integridade física de pessoas, entrave à navegação, dano ou prejuízos a outras embarcações ou materiais flutuantes, às margens, às obras ou instalações de qualquer natureza que se encontrem nas margens ou nas proximidades.

### 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 um 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 12h30 m 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 bóias e balizas, de acordo com o Regulamento Nacional de Balizagem Marítima, as normas internacionais da IALA e as dimensões adequadas ao canal navegável, sendo que as bóias ou balizas vermelhas, que assinalam o limite navegável do lado da margem direita do rio e as bóias ou balizas verdes, que assinalam o limite do canal de navegação do lado da margem esquerda do rio, configuradas com os subsistemas visual diurno, visual noturno e, quando aplicável complementadas com eletrónico.

2 — Além da sinalização no plano de água, existem marcas ou painéis de sinalização nas obras de arte que atravessam a VND e que fornecem indicações complementares para a navegação.

3 — Existem bóias e marcas posicionadas junto das margens que assinalam os pontos decaquilométricos da VND.

4 — As embarcações não deverão navegar para além dos limites sinalizados do canal de navegação sendo que, caso tal ocorra, cabe ao respetivo navegador a plena responsabilidade pelo risco de tal manobra.

#### Artigo 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 bóias, flutuadores, balizas e painéis.

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

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

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

5 — Sempre que for detetado qualquer objeto ou fonte luminosa colocada na margem que conflitue com a sinalização da VND e respetiva iluminação, a APDL poderá efetuar a sua remoção



em situação de urgente e fundamentada necessidade ou, em qualquer caso, determinar ao responsável a adoção de comportamento ou das operações materiais que se afigurem adequadas a minimizar ou a eliminar tal obstáculo.

## 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 embaraçar as manobras de navios ou embarcações que estejam em operações de atracar ou largar, salvo quando for fisicamente impossível ou estiver, por sua vez, em manobras de atracação ou largada.

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

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

#### 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 — Excetua-se à proibição do número anterior as embarcações:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artigo 14.º

##### Velocidade das embarcações na 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 uma 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 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 n.º 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 entradas ou saídas 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 n.º 4 do presente artigo seja concedida com âmbito geral para a náutica de recreio, entradas e saídas de marinas, atividades desportivas ou outros eventos, a APDL publicitará Aviso nele 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 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) ( $41^\circ 08,85'N-008^\circ 40,30'W$ ), o qual se encontra implantado numa coluna com faixas brancas e vermelhas e Barra Foz (posterior) ( $41^\circ 08,93'N-008^\circ 40,12'W$ ), 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 n.º 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 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 n.º 1, caso seja concedida autorização para entrada do navio na VND, a APDL informará dessa decisão a Autoridade Marítima e a Autoridade competente (DGRM), nos termos da legislação em vigor relativa à inspeção de navios pelo Estado de porto.

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

#### 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 VND**

1 — É proibido arrastar âncoras, cabos ou correntes.

2 — Esta interdição não se aplica 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 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 infraestruturas de qualquer natureza que se encontrem nas margens ou nas proximidades da VND;
- b) Criar entraves à navegação;
- c) Pôr em perigo a vida ou a integridade física de pessoas;
- d) Colidir com qualquer obstáculo que detete na via navegável, caso em que fica obrigado a comunicar à APDL e à Autoridade Marítima tal escolha e a sua localização.

## Artigo 29.º

**Naufregio, 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 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 ameaça 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 da 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 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 bóia de arinque e a efetuar a sua remoção no prazo fixado pela APDL.

#### Artigo 33.º

##### **Avarias provocadas no canal navegável**

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 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 publicada 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 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 n.º 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.

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:

aa) Crestuma/Lever — 88 m;

bb) Carrapatelo — 84 m;

cc) Régua — 86 m;

dd) Valeira — 87 m;

ee) 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 — 7,2 m;

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 n.º 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 4,35 m de profundidade só se verificam para marés de 1,25 m, podendo, em circunstâncias excecionais, 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 — A ordem de prioridade, no caso de eclusagem de embarcações do mesmo tipo, será estabelecida de acordo com a ordem de submissão dos pedidos de utilização apresentados no Balcão Virtual.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do presente artigo, 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](http://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](http://douro.apdl.pt).

4 — O pedido de eclusagem, para os horários fixados, deve ser feito até às 17 horas do dia anterior.

5 — A APDL pode autorizar, a título excecional, 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 contacto 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 noutro 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:
  - aa) O semáforo da porta da eclusa tiver a luz vermelha acesa;
  - bb) Não houver autorização do operador;
  - cc) A profundidade existente sobre a soleira da porta não exceder o calado da embarcação pelo menos em 15 cm;
  - dd) 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.

CAPÍTULO 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](http://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 infra-estruturas 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, usos que dependem de prévia autorização da APDL.

2 — O uso das áreas dos portos, cais e embarcadouros, para fins distintos dos previstos no 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, 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

##### Poitas ou amarrações fundeadas

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 bóia deverá obedecer aos requisitos técnicos estabelecidos pela APDL, devendo a bóia 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 anteportos pode, porém, ser autorizado pela APDL durante a noite ou em caso de nevoeiro, sob condição de não dificultar a passagem de outras embarcações.

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.

CAPÍTULO 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**

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

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

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

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 n.º 2 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.

CAPÍTULO 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 corripes, 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.



CAPÍTULO IX

**Utilização do Domínio Público**

Artigo 68.º

**Realização de eventos**

1 — A realização de eventos na VND, mormente, comerciais ou industriais, culturais ou desportivos, incluindo a publicidade, dependem de autorização prévia da APDL, sem prejuízo das demais licenças, pareceres ou autorizações exigidas por lei ou regulamento.

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 Privativa do Domínio Público**

1 — A utilização de edifícios e instalações portuárias, terraplenos, cais, pontões, leito do rio Douro e margens da VND, depende de prévia autorização da APDL a atribuir, em regra, mediante licença ou contrato de concessão.

2 — As utilizações tipificadas no número anterior serão atribuídas pela APDL de acordo com a lei e regulamentação aplicável.

Artigo 70.º

**Obras na 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 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.

## CAPÍTULO X

**Disposições Transitórias e Finais**

## Artigo 74.º

**Regime transitório da sinalização da VND**

1 — A sinalização definida nos artigos 47.º e 48.º 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 7.º e 8.º, 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 infra estruturas.

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 — AAPDL, 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 os usos do domínio público 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 n.º 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 — AAPDL, 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 no *Diário da República*.

## 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



Canal número	Frequências (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
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:

<b>Troço I — Entrada da Barra — Cantareira</b>	
Áreas de espera . . . . .	Entrada da Barra (meia milha do farolim do molhe norte)
	Cantareira (a montante do Pontal da Cantareira)
<b>Troço II — Quinta da Seara (quilómetro 58,50) — Eclusa do Carrapatelo (quilómetro 64,70)</b>	
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)
<b>Troço III — Porto de Rei (quilómetro 86,30) — Barqueiros (quilómetro 89)</b>	
Áreas de espera . . . . .	Porto de Rei (quilómetro 86 e 86,3)
	Barqueiros (entre os quilómetros 89 e 89,5)
<b>Troço IV — Cais da Régua (quilómetro 100,50) — Eclusa de Bagaúste (quilómetro 104,5)</b>	
Áreas de espera . . . . .	Régua (frente ao cais comercial — quilómetro 100,2)
	Bagaúste (anteportos de jusante e montante)
<b>Troço V — Cotas (quilómetro 131) — Eclusa da Valeira</b>	
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 (quilómetro 134,20) Cais de espera de S. Martinho (quilómetro 139) Cais de espera da Alegria (quilómetro 141,50) Cais de espera do Castelinho (quilómetro 143,30)
Área de espera . . . . .	Barragem da Valeira (anteportos de jusante e montante)
<b>Troço VI — Quinta Saião (quilómetro 167,5) — Ilha do Saião (quilómetro 171,2)</b>	
Áreas de espera . . . . .	Quinta Saião (quilómetros 167 a 167,5)
	Ilha do Saião (quilómetros 171,2 a 171,5)
<b>Troço VII — Quinta do Vale Meão (quilómetro 177) — Eclusa do Pocinho</b>	
Áreas de espera . . . . .	Foz do Sabor (quilómetro 176,7 a 177)
	Barragem do Pocinho (anteporto de montante)

312469346