

Reflexão sobre o Regulamento da Náutica de Recreio (RNR)



I. SUMÁRIO

A Associação Nacional de Cruzeiros, que adiante referiremos como ANC, é uma associação de armadores de embarcações de recreio, quase exclusivamente dedicadas a fins de lazer, seja em passeios ou cruzeiros de curta ou longa distância, ou em atividades de regata organizadas através de clubes de vela.

A ANC reúne cerca de 1200 armadores espalhados por todo o País, que, com a sua atividade sustentam um importante conjunto de empresas da área náutica (marinas de recreio, estaleiros de reparação e manutenção naval, velarias, comércio de equipamentos náuticos, seguros, escolas, vestuário especializado, só para referir algumas).

Além disso, colabora na organização de eventos, cada vez mais de natureza internacional, intervindo com os seus associados em tarefas complementares essenciais ao seu sucesso (por exemplo *Marshall Boats*, no caso da passagem por Lisboa da Volvo Ocean Race).

A ANC desenvolve assim uma atividade transversal à área da Náutica de Recreio, tendo estabelecido um padrão elevado de colaboração com a Marinha que tem garantido um indispensável apoio à organização de cruzeiros de longa distância (500 anos do Brasil, Madeira, Açores, Rias Baixas, Marrocos, etc.), sendo de realçar a confiança garantida ao nauta de recreio ao saber que pode contar com as excelentes capacidades de busca e salvamento, uma segurança sempre bem-vinda por quem anda no mar. De igual modo, no domínio mais desportivo, tem uma excelente relação com os clubes de vela, que organizam regatas de vela de cruzeiro, com um sistema de abonos expressamente criado e mantido pela ANC, por forma a garantir a competitividade de embarcações de natureza menos desportivas ou mais antigas.

Neste quadro de intervenção que contribui significativamente para a Estratégia Nacional do Mar, os associados da ANC têm vindo a ser crescentemente confrontados, com um Regulamento da Náutica de Recreio que não tem acompanhado o desenvolvimento do sector e se desvia do princípios subjacentes às diretivas da UE e das práticas regulamentares dos outros países da União. Daqui resulta uma sobrecarga excessiva sobre os armadores do lazer, gente que tem em geral atividades de natureza profissional que não deixam tempo livre para tanta complexidade. Como resultado desta situação, tem havido um número crescente de armadores que optam por vender o seu barco (muitas vezes para fora do País), por colocá-lo em doca seca ou por uma bandeira de conveniência, normalmente belga ou holandesa.

Assim, a ANC fez um estudo aprofundado sobre Diretivas, Regulamentos e Práticas de outros países da EU, concluindo que, para quem usa uma embarcação de recreio para fins exclusivamente lúdicos, há formas de flexibilizar a legislação nacional, sempre sem prejuízo das boas normas e práticas de segurança no mar.

Apresentamos uma contribuição para a solução dos problemas descritos através de:

- Uma reflexão sobre a Náutica de Recreio em sentido lato
- Um conjunto de sugestões de alteração do projeto de Regulamento da Náutica de Recreio elaborado em 2008
- Simplificação administrativa da aplicação do Regulamento

II. REFLEXÃO SOBRE O PAPEL DA NÁUTICA DE RECREIO NO QUADRO MAIS GERAL DA ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR (ENM)

1. A Náutica de Recreio, enquanto atividade lúdica, sustenta uma atividade económica com papel relevante no quadro mais geral da Estratégia Nacional para o Mar (ENM) e do Alargamento da Plataforma Continental

1.1. O Papel da Associação Nacional de Cruzeiros (ANC)

A ANC agrupa cerca de 1200 armadores de embarcações de recreio de norte a sul do País, maioritariamente à vela. Um tal facto confere-lhe uma ampla representatividade a nível nacional sendo a única associação do seu género no País, mas também uma das maiores associações do chamado sector da Economia do Mar em Portugal.

Numa altura em que o desígnio do regresso de Portugal ao Mar é matéria de amplo consenso nacional, consubstanciado na Estratégia Nacional para o Mar (ENM), a eliminação dos constrangimentos que hoje condicionam a Náutica de Recreio impõe a Revisão do Regulamento da Náutica de Recreio, sucessivamente tentada desde 2008, mas nunca concretizada. Complementarmente há ainda margem para flexibilizar a aplicação do Regulamento através de simplificação administrativa.

1.2. Razões de contexto

Antes de equacionarmos a importância da Náutica de Recreio na atual fase da vida do País, convirá colocarmos as seguintes perguntas:

- a) - *Será possível ao País, sem embarcações de recreio, atrair Massa Crítica, ou seja, Pessoas para o Mar para que se possa apropriadamente falar de uma Economia do Mar robusta e pujante?*
- b) - *Será possível ao País cumprir a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) se o Parque Nacional de Embarcações se tornar pouco expressivo?*
- c) - *Será possível ao País, sem a referida Massa Crítica de Pessoas, gerar novas competências tecnológicas que lhe permitam tirar partido do solo e subsolo da futura Plataforma Continental Alargada?*

A resposta é não, o que equivale a dizer que a Náutica de Recreio tem Valor Estratégico uma vez que fomenta maior ligação dos jovens ao Mar, quer seja Profissionalmente, Cientificamente ou Tecnicamente ou mesmo em Lazer ou Desportivamente.

Para além de que a generalidade dos desportos náuticos, e de uma forma muito particular a VELA, tem um pendor socioeducativo, ajudando a moldar o carácter dos mais jovens, apelando a uma vasta panóplia de conhecimentos técnicos e está em linha com as preocupações da Preservação do Meio Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável, uma vez



que se trata de uma atividade não-poluente que utiliza o vento como meio de propulsão.

O próprio Desporto Escolar através dos chamados Centros de Formação Desportiva para a Área Náutica (CFD's) tem vindo a realizar um trabalho notável ao integrar as atividades náuticas nos currícula escolares, tendo mobilizado no decurso do último ano letivo cerca de 30 mil jovens em todo o País, os quais passarão a constituir a futura procura interna da náutica.

Se tivermos em conta que se perspetiva no horizonte a possibilidade de Portugal se tornar um território com 97% de Mar, há que firmar a sua soberania, para o que são indispensáveis embarcações dos mais diferentes tipos, funções e dimensões, que habilitem as populações, jovens e menos jovens, a um contacto continuado com o Mar.

A Náutica de Recreio tem neste contexto um importante papel a desempenhar no quadro da afirmação de Portugal como um País Marítimo Moderno.



Todavia, não obstante o reconhecimento da sua importância, continua a confrontar-se com constrangimentos e restrições que impedem o seu desenvolvimento, tornando-se a cada dia que passa cada vez mais verdadeira a asserção de que no nosso País, quem compra uma Embarcação de Recreio para lazer, só tem 2 momentos felizes:

QUANDO A COMPRA E QUANDO A VENDE

Em nenhum outro País da UE a atividade da náutica de recreio de lazer é tão regulamentada, nem os procedimentos da Administração são tão restritivos.

1.3. O papel do mercado externo na dinamização da Náutica de Recreio Nacional

Todos os anos passam ao largo da costa portuguesa um número de embarcações de recreio que se estima acima da dezena de milhar. Há quem fale em 16.000. Mas por razões naturais, a costa portuguesa não é fácil para quem navega em lazer, pelo que é essencial criar condições que melhorem a apetência por parte de embarcações estrangeiras. Nortadas fortes junto à costa, com barras difíceis, fazem de Portugal um país com condições excelentes de vela para marinheiros experimentados, mas nem sempre acolhedoras para quem navega de passagem para outras zonas mais apeteceíveis (Mediterrâneo, Caraíbas, etc.).

Tudo somado e mau grado a localização da costa portuguesa entre o norte da Europa e o Mediterrâneo, as Canárias e o Continente Americano, bem como com o Atlântico Sul, Portugal não tem sabido retirar os devidos dividendos económicos.



O Estuário do Tejo tem já sido palco de grandes eventos internacionais da náutica, como sejam o caso do Campeonato do Mundo de Vela de 2007, a ACWS-America's Cup World Series, VOR-Volvo Ocean Race, Tall Ships Race, RC44, etc., o que, se bem conduzido, tenderá a aumentar ao longo dos próximos anos.

Também as grandes equipas internacionais de VELA têm vindo a utilizar as nossas águas para treino das suas tripulações, como são os casos da

Abu Dhabi e Alvimedica, a primeira das quais venceu brilhantemente a última Volvo Ocean Race (segundo dados da



Câmara de Cascais, só a equipa Abu Dhabi deixou na economia local, em 2014, 2,5 milhões de euros).

Acresce a instalação do *Boatyard* da Volvo Ocean Race na Doca de Pedrouços, que aí poderá vir a sedear o seu Quartel-General, o que perspetiva poder trazer para Portugal grandes eventos da Náutica de Recreio Internacional, com evidente impacto económico interno, nomeadamente ao nível do Turismo.

Estes eventos são ainda veículos de promoção da imagem externa do País, uma vez que são acompanhados em todo o mundo por centenas de milhões de pessoas.

Por fim, não esquecer que Portugal pode captar um importante negócio de hibernação de embarcações de armadores de países com condições climáticas adversas. Cascais já é um bom exemplo do que se pode fazer com velejadores do norte da Europa, que aí hibernam os seus barcos, em condições que lhes permitem vir frequentemente praticar a atividade. Para isso contribuem positivamente as passagens aéreas *low cost*. O Algarve e as suas marinas estão também na linha da frente para servir este desiderato.

1.4. A Náutica de Recreio promotora da economia

A Náutica de Recreio constitui portanto um importante mercado para uma série de atividades que gravitam à sua volta e já anteriormente referidos (marinas, estaleiros de manutenção e hibernação, comércio de aprestos e palamenta, etc.), não só através das embarcações nacionais, mas muito pelo que se pode fazer para captação de embarcações e eventos internacionais.

Com a transformação operada na empresa Docapesca - Lotas e Portos de Recreio, esperamos novos desenvolvimentos, nomeadamente que se estude a construção duma marina na zona do Cabo Sardão, apoio há muito desejado por quantos navegam à vela entre Sines e Lagos.

Já é um primeiro sinal o “Estudo de Impacto Económico e Turístico da Náutica de Recreio na Área de Jurisdição da Docapesca”, encomendado por esta empresa à equipa do Prof. Fernando Perna da Universidade do Algarve, em que se evidenciou que Portugal é o 2º País na EU que mais barreiras apresenta à democratização do sector, nomeadamente pela estrutura de Cursos de Navegador de Recreio e pelas Cartas Náuticas que impõe aos seus nautas, o que mostra quanto a ANC tem razão nesta iniciativa de propor mudanças...

Conclui-se que a Náutica de Recreio:

- Gera Emprego, uma vez que cada espaço de amarração cria entre 6 a 8 postos de trabalho, direta e/ou indiretamente;
- Fomenta as Exportações, ao desenvolver novas formas de oferta turística que dá pelo nome genérico de Turismo Náutico;
- Promove a criação de novas áreas de negócio, como sejam o caso da Reparação/Manutenção Navais e do Estacionamento de Embarcações de Recreio (hibernação) tirando partido da posição geográfica de Portugal no Atlântico;
- Promove a Imagem Externa do País, ao albergar eventos náuticos de classe mundial seguidos “on-line” em todo o mundo;
- É âncora de projetos de requalificação urbana em zonas ribeirinhas, de que são exemplos os casos de Vilamoura, Lagos, Portimão, Oeiras e mais recentemente o “Centro de Mar” de Viana do Castelo;
- Promove o “Mar Português” como Centro de Estágios de Equipas Internacionais;



- É Instrumental para Aproximar as Populações dos Planos de Água Costeiros e Interiores, contribuindo desta forma para criar Massa Crítica, para que se possa falar apropriadamente de uma Economia do Mar.

2. A problemática da Formação e da Segurança Náutica no quadro do atual RNR

É patente a Visão Securitária de pendor Burocrático-Administrativo que retira flexibilidade e promove a visão de que não se pode confiar no Nauta como cidadão consciente e responsável.

A ANC não pretende menos formação, mas melhor formação, preferencialmente a um custo mais baixo para permitir o acesso à atividade de mais amplas camadas da população. Da mesma forma, não pretende menos segurança mas que essa segurança aumente através de mais responsabilidade do navegador de recreio.

Pensamos aliás que para melhorar a Formação Náutica há que aumentar as horas de navegação em detrimento da formação de natureza mais teórica. Por outro lado, não é razoável o tempo de espera entre exames de diferentes categorias sem uma imposição de horas de navegação efetiva.

Faz-se notar que em alguns países, como é o caso do Reino-Unido, não existe sequer obrigatoriedade de formação náutica para habilitar ao governo de embarcações de recreio. Contudo, não há mais acidentes do que em Portugal. Antes pelo contrário, uma vez que se opta por uma maior responsabilização dos nautas. Também em França o governo de uma embarcação à vela não requer qualquer tipo de carta de desportista náutico, ao contrário do que acontece em Portugal.

O mesmo se passa com as vistorias que não existem em muitos Países, desde que não haja atividade económica.

3. Apreciação genérica do atual RNR

No entender da ANC, o atual Regulamento da Náutica de Recreio:

- a) Não privilegia a dinamização e o desenvolvimento da Náutica de Recreio como uma **atividade de lazer** promotora relevante da Economia com interesse para o País e com capacidade para alavancar a Estratégia Nacional para o Mar (ENM);
- b) O seu foco não é o nauta, mas os interesses económicos que gravitam à volta da Náutica de Recreio;
- c) O Nauta é muitas vezes considerado como um amador que coloca em causa os seus bens e as vidas dos que transporta a bordo;
- d) Não privilegia a responsabilização do Nauta, mas antes a sua punição;
- e) Não contribui para promover uma Formação de qualidade de nível internacional;
- f) Faz deste sector uma das atividades de lazer mais regulamentados (Ex: Em que outro sector os utilizadores têm de pagar as vias de sinalização em que circulam, caso da Taxa de Farolagem?);
- g) Causa e promove a venda para o estrangeiro ou a colocação sob bandeira de conveniência, mormente belga ou holandesa, de um grande número de embarcações de recreio nacionais, ou mesmo a sua colocação a seco;

- h) Dificulta e não promove o acesso à prática da Náutica de Recreio de amplos sectores da população, mormente dos mais jovens;
- i) Não facilita interpretações claras do regulamento e procedimentos homogéneos por parte das autoridades, acabando por acentuar os aspetos mais negativos da múltipla tutela do sector;
- j) Cria e promove situações de tratamento diferente para situações iguais, potenciadas pelas diferentes jurisdições a que os nautas estão sujeitos (Capitanias com diferentes critérios).

4. Conclusões

Esta reflexão não esgota o tema mas é um contributo para a revisão do projeto de Regulamento da Náutica de Recreio elaborado em 2008, mas nunca promulgado e que agora já carece de alguns ajustamentos.

Hoje as razões para a Revisão do Regulamento são ainda mais consideráveis do que em 2008 o que implica que se caminhe rapidamente. Nesse sentido, a ANC coloca-se à disposição dos poderes públicos para que seja possível concretizar esse desiderato, em prol do País e do sector.

III. PROPOSTAS DE REVISÃO DO PROJETO DE REGULAMENTO DA NÁUTICA DE RECREIO DE 2008

Nota prévia: pelas características próprias da ANC, as propostas a seguir descritas apenas dizem respeito à flexibilização da utilização duma embarcação de cruzeiro, sem prejuízo das boas normas de segurança no mar.

Face ao exposto, a Direção da ANC para a Revisão do Regulamento da Náutica de Recreio entendeu por bem submeter à Tutela uma Proposta que designou de **“23 Medidas, 23 Apostas para Relançar e Democratizar a Náutica de Recreio”** que seguidamente se dá conta, assim elencadas:

Âmbito – Definição de Embarcação de Recreio (ER)

Âmbito – Nomenclatura de Registos

Âmbito – Licença de Estação

Âmbito – Áreas de Navegação/Palamenta Requerida/Portaria 1464 de 2002

Âmbito – Fundeio nas Proximidades da Costa

Âmbito – Cartas de Desportista Náutico

Âmbito – Carta de Operador Radiotelefónico

Âmbito – Auxiliares

Âmbito – Vistorias e Inspeções

Âmbito – Tutela Múltiplas da Náutica de Recreio

Âmbito – Taxa de Farolagem

Âmbito – Cartas digitais

Seguidamente, faz-se o enquadramento e a justificação das propostas acima enunciadas:

ÂMBITO - Definição de Embarcação de Recreio (ER)

RNR 2004 art.º 2º a)

- a) «Embarcação de recreio» (ER) todo o engenho ou aparelho, de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação de superfície na água e desportos náuticos ou em simples lazer;

Projeto de RNR 2008 art.º 3º a)

- a) «Embarcação de recreio» (ER), qualquer embarcação, de qualquer tipo, independentemente do meio de propulsão, destinada a ser utilizada como meio de deslocação sobre a água em desportos náuticos ou em simples lazer;

Dec. Lei 168/2005 que transpõe a Diretiva 2003/44/CE que altera a 94/25/CE

- a) «Embarcação de recreio» qualquer embarcação, de qualquer tipo, independentemente do meio de propulsão, com comprimento do casco compreendido entre 2,5 m e 24m, medido de acordo com as normas harmonizadas aplicáveis, destinada a fins desportivos e recreativos; o facto de a mesma embarcação poder ser utilizada para aluguer ou para o ensino de desportos náuticos não a impede de ser abrangida pelo presente diploma, desde que tenha sido colocada no mercado para fins recreativos;

Proposta

Parece desejável que a definição de ER seja a da Diretiva Comunitária acima referida, nomeadamente não aplicar o RNR a qualquer embarcação com menos de 2,5 m. Tal implicaria alterar também o art.º 2, nº2, alínea b) do projeto de 2008, retirando “comprimento de 2,5 m”.

Haverá ainda que ressaltar, no art.º próprio os auxiliares, especificando ainda que podem usar motor até 4,5 KW, nas condições de isenção, o que veremos mais adiante em ponto próprio.

ÂMBITO - Nomenclatura de Registos

Os registos são feitos de acordo com a classificação por zonas de navegação. Os equipamentos respeitantes aos meios de salvação, aparelhos, meios de segurança, meios de radiocomunicações, instrumentos náuticos e primeiros socorros são regulamentados por portaria. Tudo consta do registo.

A. Regulamento da Náutica de Recreio de 2004**a) Artigo 3º**

Classificação quanto à zona de navegação

As ER's, quanto à zona de navegação, classificam-se:

- a) Tipo 1 – embarcações para navegação oceânica;
- b) Tipo 2 – embarcações para navegação ao largo;
- c) Tipo 3 – embarcações para navegação costeira;
- d) Tipo 4 – embarcações para navegação costeira restrita;
- e) Tipo 5 – embarcações para navegação em águas abrigadas.

b) Artigo 11º:

1 – Ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), hoje DGRM, compete classificar e arquear as ER destinadas à navegação oceânica, à navegação ao largo e à navegação costeira, bem como emitir a necessária informação técnica, para efeito de registo destas embarcações.

2 – À autoridade marítima compete classificar e arquear as ER que se destinem à navegação costeira restrita e à navegação em águas abrigadas, bem como emitir a necessária informação, para efeito destas embarcações.

3 – As regras relativas à classificação e à arqueação das ER constam da Portaria nº 1491/2002, de 5 de Dezembro.

c) Artigo 25º:

Lotação e tripulação mínima de segurança

1 – Ao IPTM compete fixar a lotação das ER destinadas à navegação oceânica, à navegação ao largo e à navegação costeira.

2 – À autoridade marítima compete fixar a lotação das ER que se destinem à navegação costeira restrita e à navegação em águas abrigadas, tendo em conta a respetiva área de jurisdição.

3 – As ER com mais de 24 m estão obrigadas a tripulação mínima de segurança, a fixar pelo IPTM, composta por navegadores de recreio ou por inscritos marítimos, de acordo com as características e a área de navegação da ER.

4 – As regras relativas à fixação da lotação de ER constam da Portaria nº 1491/2002, de 5 de Dezembro.

B. Projeto Regulamento da Náutica de Recreio de 2008

No Artigo 4.º mantêm-se as mesmas zonas de navegação alterando a distância limite para navegação costeira.

No Art.º 12 mantêm-se também as competências para classificação, fixação da arqueação, etc. No Art.º 26 também se mantêm as competências para fixação de lotação acrescentando-se um ponto:

5 – A pedido do proprietário é fixada uma lotação para cada uma das zonas em que a ER seja permitida navegar.

Proposta

Parecendo bem a filosofia genérica das alterações propostas no projeto de 2008, em linha com a Diretiva e prática em outros países, julga-se que o registo deve ser simplificado, apenas constando as características da ER, hoje fixadas na homologação CE.

De acordo com o nº 5 do preâmbulo do projeto de nova portaria, analisado no Anexo 3., sendo da responsabilidade do comandante da ER cumprir as disposições da portaria, nomeadamente as dotações de equipamento de segurança, em função da zona de navegação e condições previstas, julgamos que o documento de registo deveria ser simplificado adotando um modelo idêntico ao de outros países da EU.

As competências para arqueação, lotação, etc. parecem redundantes para as embarcações homologadas CE. A possibilidade de diferentes lotações, consoante a zona de navegação, como proposto no projeto de 2008, parece-nos muito importante.

Esta simplificação permitirá um registo com muito menos dados, evitando manipulações complexas que, frequentemente, se prestam a erros na emissão de livretes.

Por outro lado, a palamenta de segurança e outros, não dizem respeito à descrição do bem registado, mas antes a normas a cumprir por força de outras disposições legais.

Nota: Cabe aqui uma reflexão relativamente a embarcações anteriores a 1998, ano em que se iniciou a homologação CE. Neste particular, as embarcações mais recentes têm outro tipo de homologação (Lloyds, ABS, RINA, etc.) ou não têm homologação. Em qualquer caso já foram arqueadas e as lotações estabelecidas, restando casos esporádicos de embarcações antigas importadas com registos de países que não usavam práticas tão apertadas (Reino Unido, por exemplo, que serão vistas caso a caso).

ÂMBITO - Licença de Estação

A licença de estação representa essencialmente um direito de utilização do espectro de frequências de acordo com as condições estipuladas a nível mundial pelas “Radio Regulations” da UIT. A UIT mantém aliás a listagem de todas as estações em operação.

Para os equipamentos rádio usados a bordo duma ER e no atual contexto tecnológico e cultural, em que as bandas de frequência e os equipamentos estão padronizados e a utilização do equipamento se banalizou, é muito mais importante a certificação de um operador rádio por forma a garantir procedimentos que obriguem ao cumprimento do regulamentado internacionalmente.

A licença acaba assim por ser um documento que lista o equipamento a bordo, obrigatório com exceção do radar e AIS, e atribui um sinal de chamada para comunicações VHF e um MMSI.

Para além disso, as balizas SARSAT já são objeto de registo próprio, feito pelo vendedor junto da DGRM e os VHF DCS usam o mesmo MMSI pelo que a venda destes equipamentos poderá estar sujeita aos mesmos procedimentos por parte dos vendedores. O mesmo se poderá fazer para radar, NAVTEX e AIS, caso se pretenda uma estatística de equipamento operacional.

Finalmente, no caso de navegação fora de Portugal, as autoridades podem exigir a licença de estação.

O que é comum acontecer, é um excesso de burocracia na emissão das licenças, como por exemplo, repetir o procedimento de registo de uma baliza SARSAT quando ela já consta dos dados da ER e já foi transmitida a sua ativação às instâncias internacionais.

Proposta

Considera-se que a licença de estação deverá manter-se, simplificando a sua atribuição de acordo com o espírito em que se baseia.

ÂMBITO - Áreas de Navegação/Palamenta requerida/Portaria 1464/2002

Há ainda um projeto de nova portaria que no preâmbulo estipula:

5º É da responsabilidade do comandante de cada ER avaliar para cada viagem que pretende efetuar, tendo presente as características da sua embarcação, as condições meteorológicas previstas e a distância a um porto de abrigo, quais os meios de salvamento e de segurança adicionais que deverá ter a bordo, para além das dotações mínimas constantes do Anexo a esta Portaria, de forma a garantir a segurança e a vida das pessoas embarcadas.

6º Os equipamentos instalados numa ER para cumprimento da portaria n.º 1464/2002, de 14 de Novembro, podem continuar instalados a bordo dessa ER.

Proposta

De acordo com o n.º 5 do preâmbulo do projeto para substituir a Portaria 1464/2002 por novo texto, parece bem que seja da responsabilidade do comandante da ER cumprir as disposições dessa nova portaria, nomeadamente as dotações de equipamento de segurança, em função da zona de navegação e condições previstas, o que, como já sugerido no Anexo 2, permitiria que o documento de registo fosse simplificado adotando um modelo idêntico ao de outros países da EU.

Aqui cabe ainda um comentário particular no sentido de se clarificar que o equipamento de segurança será de acordo com as lotações fixadas, o que reforça a ideia de não o descrever no livrete. Por exemplo, uma ER que tenha uma lotação de 10 tripulantes para águas abrigadas e 6 para as zonas que implicam o uso de balsa, só deverá ser obrigada a possuir uma balsa de 6 pessoas.

Por outro lado, parece-nos excessiva a dotação de pirotécnicos e da farmácia de bordo. Os pirotécnicos constituem hoje um problema em todo o Mundo, por força da dificuldade em destruí-los em fim de vida. Cabe aqui uma reflexão quanto à substituição de alguns por LED's, ainda numa fase incipiente, mas já utilizáveis.

Finalmente e quanto à caixa de primeiros socorros de bordo consideramos que se deve seguir a filosofia da última revisão do RNR francês, em que se reduziu a composição da farmácia, justificando com a definição de mínimos a complementar pelos tripulantes que muitas vezes têm medicações específicas.

ÂMBITO - Fundeio nas Proximidades da Costa

A. No Regulamento da Náutica de Recreio de 2004

Art.º 47 estipula-se:

Navegação junto às praias

1 – Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 27.º, a navegação junto às praias obedece ao regime estabelecido para cada uma das seguintes zonas:

a) Zona de navegação livre é a zona distanciada da costa mais de 300 m, fora das áreas restritas e interditas, onde é permitido fundear, navegar ou praticar desportos náuticos, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo seguinte;

b) Zona de navegação restrita é a zona distanciada da costa até 300 m, fora das áreas interditas, onde só é permitida a navegação a velocidade extremamente reduzida e suficiente para o governo da ER e unicamente destinada para recolher ou largar passageiros, nas praias ou nos ancoradouros e onde não é permitido fundear e praticar desportos náuticos;

c) Zona de navegação interdita é a zona distanciada da costa até 300 m destinada exclusivamente à prática de banhos e de natação nos locais para o efeito concessionados.

B. No Projeto de Regulamento de Náutica de Recreio de 2008

Artigo 53.º. Navegação junto à costa, estipula-se:

1 – Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 32.º, a navegação junto às praias marítimas obedece ao estabelecido no respetivo plano especial de ordenamento do território, considerando as seguintes zonas:

a) Zona de navegação interdita: é a zona destinada exclusivamente à prática de banhos e de natação nas praias classificadas como zonas balneares nas águas balneares;

b) Zona de navegação restrita: é a zona, fora das zonas de navegação interdita, que corresponde aos corredores de acesso às praias marítimas, onde apenas é permitida a navegação a velocidade reduzida e suficiente para o governo da ER, sendo o trajeto efetuado sempre perpendicularmente à linha da margem;

c.) Zona de navegação livre: é a zona, fora das zonas de navegação restritas e interditas, onde é permitido fundear, navegar e praticar desportos náuticos.

2 - Sem prejuízo do estabelecido em plano especial de ordenamento do território, por razões de segurança ou de conservação de ecossistemas sensíveis, a navegação em zonas costeiras ou em praias marítimas pode ser restringida ou interdita por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, do ambiente, do ordenamento do território e dos transportes.

Proposta

Parece bem a formulação proposta no projeto de 2008

ÂMBITO - Cartas de Desportista Náutico

A. No Regulamento de Náutica de Recreio de 2004

Art.º 34

Reconhecimento de cartas estrangeiras

1 – As cartas de navegador de recreio ou os documentos equivalentes emitidos pelas administrações dos países membros da União Europeia são automaticamente reconhecidos em Portugal nos termos e para os efeitos do presente Regulamento.

2 – As cartas de navegador de recreio ou os documentos equivalentes emitidos pelas administrações de países terceiros podem ser reconhecidos pelo IPTM desde que a sua emissão tenha como pressuposto o cumprimento de requisitos análogos aos exigidos no presente Regulamento.

B. No Projeto de Regulamento de Náutica de Recreio de 2008

Artigo 40.º**Reconhecimento de cartas estrangeiras**

As cartas de navegador de recreio ou os documentos equivalentes emitidos pelas administrações de países da União Europeia ou de países terceiros podem ser reconhecidos pelo IPTM, I. P., para o governo de ER de bandeira portuguesa, desde que a sua emissão tenha como pressuposto o cumprimento de requisitos análogos aos exigidos na legislação nacional.

Proposta

Ao ter sido retirado o Ponto 1 relativo a cartas emitidas na EU pode suscitar-se a dúvida se estão automaticamente reconhecidas como constava do RNR de 2004. Com efeito, a interpretação das autoridades tem sido que o reconhecimento implica emissão de carta portuguesa.

Põe-se ainda a questão de situações como a do Reino Unido em que as cartas não são emitidas pela Administração, mas antes pela RYA.

Seria também desejável que como forma de reduzir os custos inerentes e o tempo necessário à sua obtenção, necessários à desejável dinamização e democratização do sector, à semelhança de França, fossem reduzidos para 3 os níveis de Cartas de Desportistas Náuticos, assim definidos:

- Águas abrigadas
- Costeira até X milhas, sem obrigatoriedade de ter primeiro a de águas abrigadas
- Alto-mar, como extensão da costeira, só acessível para quem tenha feito um número de horas de navegação costeira e não por tempo após obtenção da costeira.

Pode daqui resultar alguma confusão com as áreas de navegação, embora uma coisa seja a palamenta de segurança requerida na ER e outra a certificação do desportista náutico. Conviria compatibilizar o Registo e as Áreas de Navegação de acordo com a Diretiva.

Finalmente consideramos que a Carta de Patrão de Alto Mar deve incluir, obrigatoriamente, a certificação de socorrista.

ÂMBITO - Carta de Operador Radiotelefónico

A operação de rádio VHF e de outros equipamentos rádio como o NAVTEX, AIS ou Radar, apenas justifica uma formação simples que pode ser integrada nas cartas de desportista náutico.

Com a difusão crescente de equipamento de comunicações e informática na vida corrente dos cidadãos, a operação dos aparelhos de bordo banalizou-se, apenas havendo que conhecer um conjunto de regras, nomeadamente na fonia em VHF.

Assim sendo, não se justifica a complexidade da formação de operador rádio telefónico que deverá fazer parte dos cursos de desportista náutico, sendo o certificado restrito emitido em conjunto com as cartas respetivas.

Proposta

Emitir a carta de operador radiotelefónico em conjunto com a carta de desportista náutico estudando-se a possibilidade de existir um documento único, acabando-se com o exame quinquenal de operador restrito de VHF

ÂMBITO - Auxiliares

A. No Regulamento da Náutica de Recreio de 2004

Art.º 1 - Objecto e Âmbito 3

(a.) As canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300 m

Art.º 22

Utilização de embarcação de recreio com dispensa de registo

1 - As ER auxiliares, enquanto embarcações de apoio nas ligações da embarcação principal de e para terra, são dispensadas de registo, desde que o seu comprimento seja inferior a um quinto do valor resultante da soma da boca com 1,5 vezes o comprimento da ER principal.

B. No Projecto de Regulamento de Náutica de Recreio de 2008

Art.º 21

As canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de comprimento até 2,5 metros, que naveguem até à distância de 300 metros da borda de água;

Art.º 3

«ER auxiliar», a embarcação de recreio utilizada no apoio à embarcação de recreio principal e cujas dimensões permitam o seu embarque e transporte na embarcação principal;

Art.º 23

Utilização de embarcações com dispensa de registo

1 - As ER auxiliares não são sujeitas a registo.

Proposta

A interpretação da Autoridade Marítima Nacional (AMN) é a de que a um auxiliar se aplica o disposto no Art.º 1, pelo que só pode navegar a 300 m da ER principal ou da praia e não pode ter motor. Por outro lado, decorrente da interpretação anterior, impõe registo ou averbamento no livrete da ER principal, caso tenha motor.

As companhias de seguros recusam a listagem das ER auxiliares se não estiverem averbadas. Finalmente, a DGRM, considera que se trata duma ER “pequena” (zona de navegação 5?) obrigando a que as questões supervenientes sejam tratadas na Capitania.

Sugere-se que se mantenha a formulação do projeto RNR 2008, clarificando que podem usar motor até 4,5 kW, estando então sujeitas às condições de navegação junto às praias constante do Art.º 53 do projeto de 2008.

ÂMBITO - Vistorias e Inspeções

Na larguíssima maioria dos casos, a manutenção duma embarcação, nomeadamente à Vela, implica uma pintura de fundo, no máximo de 18 em 18 meses. Vêm-se, por vezes, nas marinas embarcações com muitos limos e sujas, mas não constituem padrão e estão normalmente abandonadas, não saindo do porto de recreio ou da marina.

De facto, navegar com o fundo sujo, constitui uma frustração que só quem não navega não conhece. O barco não anda e se for a motor a embarcação não plana, e tem altos consumos de combustível.

Em Lisboa, por exemplo, com os incentivos de clubes e APL às regatas, esta situação é ainda mais patente e quem visitar o estaleiro de Algés ou de Belém, pode verificar que há sempre um número significativo de embarcações em manutenção.

Se acrescentarmos o velho princípio de que “quem vai para o mar avia-se em terra”, as inspeções frequentes dos armadores, pelas razões indicadas e confirmadas pelas estatísticas de avarias em número limitado, levam-nos a propor o alargamento do prazo das vistorias para 10 anos, mas dando-lhes um cariz mais técnico-operacional e menos burocrático.

De facto, as vistorias centram-se muito nas validades de equipamentos (pirotécnicos, pilhas de lítio, medicamentos, etc....), uma vez que as condições de navegabilidade estão normalmente dentro de padrões muito razoáveis.

Proposta

Passar as vistorias para 10 anos

ÂMBITO - Tutela múltipla da Náutica de Recreio

Como sabemos, as embarcações de recreio estão sujeita a uma tutela múltipla de várias entidades:

- Registo nas capitánias
- Arqueação e vistorias nas capitánias, ou na DGRM consoante o tipo de embarcação
- Fiscalização pela PM e pela GNR
- Legislação produzida pela DGRM salvo casos particulares como os pirotécnicos, em que entra o MAI através da PSP

Resulta daqui a necessidade frequente de lidar com várias entidades, que nem sempre têm a mesma interpretação das disposições legais.

Além disso, não parece razoável que, no século XXI, com os meios informáticos e de comunicação existentes, a DGRM, as Capitánias e a PSP não ofereçam ao cidadão um serviço integrado com múltiplos pontos de contacto. Com efeito, as questões de registo são tratadas na capitania de registo, as autorizações de compra de pirotécnicos no comando distrital da PSP da área de residência, etc.

Valeria a pena analisar, à semelhança do que acontece noutros países da EU, que o registo de embarcações de recreio pudesse ser feito nas Conservatórias de Registo Automóvel, em departamento especializado a criar junto das mesmas.

Proposta

É fundamental que a DGRM, enquanto órgão legislador, emita procedimentos e interpretações que evitem que o nauta se confronte frequentemente com interpretações que não correspondem ao espírito do legislador. Neste particular, a ANC que representa cerca de 2000 armadores, poderá contribuir com um reporte anual de situações que requeiram simplificação ou clarificação.

Um conceito moderno do tipo “*Balcão do Nauta*” deveria ser implementado, alargando o conceito de Capitania-on-line aos vários intervenientes.

ÂMBITO - Taxa de Farolagem

É difícil entender a lógica subjacente à taxa de farolagem. Desde logo é uma taxa que se destina a pagar um serviço prestado pelo Estado, portanto já incluído nos impostos que todos pagamos. Por outro lado, como se explica que uma embarcação de alto-mar, que navega em zonas onde não há sinalização nem faróis, pague mais que uma embarcação de navegação local?

Por outro lado, pagando uma embarcação IUC, se fizermos o paralelismo com o sector automóvel, porquê pagar sinalização?

Proposta

Abolir a taxa de farolagem, agravando eventualmente o IUC de modo a compensar a perda de receita.

ÂMBITO - Cartas Náuticas

No estado atual de desenvolvimento não parece razoável que se obriguem as embarcações de recreio a possuir cartas e publicações náuticas, em papel, conforme interpretação do ponto 6.2 do anexo à portaria 1464/2002 ponto 6.2.

Esse ponto só estipula “cartas e publicações náuticas” e deve entender-se que é suficiente a posse de cartas digitais/eletrónicas.

Proposta

Aceitar expressamente o uso de cartas digitais/eletrónicas, desde que com a devida de-responsabilização das entidades publicas competentes.

Quadro de Síntese das propostas apresentadas

Em face do exposto nos pontos anteriores, podemos sintetizar as propostas apresentadas de acordo com o quadro abaixo:

ÂMBITO	DESCRIPTIVO DAS MEDIDAS
Definição de Embarcação de Recreio	1. Adotar a definição de ER da Diretiva 2003/44/CE 2. Não aplicar o RNR com menos de 2,5 metros 3. Permitir a utilização de motores de 4,5KW em embarcações até 2,5 metros
Nomenclatura dos Registos	4. Simplificação do registo de embarcações, fazendo constar apenas as características da embarcação fixadas na homologação CE 5. Modelo de registo de embarcações idêntico ao usado em outros países da EU
Licença de Estação - Rádio	6. Manter a Licença de Estação como autorização de uso de espectro de frequências
Áreas de Navegação/Palamenta Requerida/Portaria 16424	7. Tornar responsabilidade do Comandante da ER o cumprimento das disposições relativas a dotação de equipamentos em função das zonas de navegação e condições previstas 8. Posse da balsa em função da lotação para a área de navegação 9. Diminuir o número de pirotécnicos complementando-os com LED'S 10. Reduzir a farmácia a bordo optando pelo modelo do RNR francês, com a definição de mínimos a respeitar, complementada pelas necessidades específicas de cada tripulante
Fundeio nas Proximidades da Costa	11. Adotar a formulação já prevista para o RNR de 2008 (e não promulgado)
Cartas de Desportista Náutico	12. Reduzir para 3 o número de níveis de Cartas de Desportistas Náuticos 13. Clarificar a equiparação de Cartas Náuticas de países terceiros da EU 14. Tornar obrigatório o Curso de Socorrista na Carta de Patrão de Alto Mar
Carta de Operador Radiotelefónico	15. Emitir a Carta de Operador Radiotelefónico com a Carta de Desportista Náutico 16. Abolir o exame quinquenal de certificado restrito de operador de VHF
Auxiliares	17. Manter a formulação adotada no RNR de 2008, clarificando que podem usar motores até 4,5KW, estando sujeitas às condições de navegação junto às praias constantes do Art.º 53 do Projeto de RNR de 2008 (não promulgado)
Vistorias e Inspeções	18. Passar as vistorias para 10 anos
Tutela Múltipla do sector	19. Criação do "Balcão Único do Nauta" 20. Avaliar registo de Embarcações nas Conservatórias do Registo Automóvel 21. Cometer à ANC a responsabilidade pela elaboração de um reporte anual dirigido à DGRM/DGAM de aspetos que requeiram simplificação e/ou clarificação
Taxa de Farolagem	22. Abolir a Taxa de Farolagem
Cartas Náuticas	23. Aceitar cartas digitais/eletrónicas



As 23 propostas de medidas que aqui são elencadas têm um único objetivo em mente:

- Contribuir para Relançar e Democratizar a Marinha e a Náutica de Recreio em Portugal.

Não são, por isso, contra ninguém, mas a favor de todos os que se revêm no sector, pelo que esperamos que estas possam ter o melhor acolhimento por parte dos poderes públicos, para o que manifestamos desde já nossa mais completa abertura para as discutir, contribuindo assim para a sua futura implementação.

Lisboa, 9 de Dezembro de 2015

A Direção da ANC

