

**REPÚBLICA
PORTUGUESA**GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO,
DA ECONOMIA E TRANSIÇÃO DIGITAL

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de S. Exa.
o Secretário de Estado dos Assuntos
Parlamentares
Dra. Catarina Gamboa

SUA REFERÊNCIA
21230**SUA COMUNICAÇÃO DE**
24-06-2021**NOSSA REFERÊNCIA**
*(ver cópia superior direita)***E: 7479**

ASSUNTO: **Requerimento n.º 231/XIV/2.ª (PCP)**
Relatórios Intercalares do Grupo de Trabalho para o Acompanhamento da Animação Turística

Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe, encarrega-me S. Exa. o Ministro de Estado, da Economia e da Transição Digital de informar V. Exa. o seguinte:

Somos a informar que o grupo de trabalho produziu já dois relatórios intercalares. Entende-se que se trata de relatórios de apoio aos trabalhos, que têm por objetivo identificar os principais constrangimentos, as ações em curso e os passos seguintes. São, portanto, documentos de trabalho. Ambos os relatórios intercalares sintetizam o desenvolvimento dos trabalhos, identificam as ações em curso e identificam constrangimentos a serem abordados pelas tutelas. Os trabalhos encontram-se em desenvolvimento. Em síntese:

Com base nos trabalhos desenvolvidos, os principais constrangimentos identificados no âmbito da Atividade Animação Turística foram agrupados em nove áreas temáticas:

1. Obtenção de decisão em procedimentos específicos (registo das embarcações, reconhecimento de cartas estrangeiras e emissão e renovação de licenças de estação);
2. Taxas devidas (farolagem e balizagem; áreas portuárias, aplicação e cobrança de taxas);
3. Documentos exigidos nos procedimentos (pré-registos das embarcações de recreio e Formulário relativo à lotação de segurança);
4. Atividade turística de surf - gestão das praias em função da forte procura e uniformização de requisitos e modelos de atuação;
5. Gestão de embarcações em áreas sensíveis (táxis fluviais e sobrelotação de embarcações);
6. Infraestruturas insuficientes para apoio à atividade marítimo-turística;
7. Articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público;
8. Habilitações dos técnicos das empresas de animação turística *versus* treinadores desportivos;



9. Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Floresta Nacional.

Estes temas foram agrupados em 3 grandes temas, abordados em 3 grupos, conforme exposto supra:

1. Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Florestal Nacional;
2. Gestão de embarcações em áreas sensíveis e articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público;
3. Atividade turística de surf e habilitações dos técnicos das empresas de animação turística.

Resume-se infra, as principais ações já desenvolvidas em cada grupo.

1. **Relativamente ao Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Florestal Nacional** foi identificada como prioritária a necessidade de atualização das matrizes / tabela de cruzamento entre as atividades de animação turística e os níveis de proteção de cada POAP e georreferenciação da informação constante das mesmas. Com este passo será dado um importante contributo na clarificação da informação que decorre dos Planos POAP junto das empresas de animação turística, na uniformização de entendimentos e procedimentos relativos a autorizações para o exercício da atividade nas várias Áreas Protegidas e ainda, na disponibilização de informação para consulta pelas empresas turísticas, pese embora se continuará o exercício de análise de como simplificar e clarificar ainda mais os procedimentos.
2. **Quanto à gestão de embarcações em áreas sensíveis e articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público**, e no que que toca concretamente à gestão de embarcações em áreas sensíveis, prevê-se o desenvolvimento de um exercício em termos de definição de capacidade de carga para uma zona costeira e para uma albufeira, de modo a conseguir adequar a dimensão e características destas áreas ao número de embarcações que poderão operar. Haverá que aferir, ainda, a necessidade de definir o enquadramento legal dos processos nos casos em que o número de empresas a querer operar seja superior à capacidade de carga definida. Considera-se ainda necessário uma revisão global ao Manual de Procedimentos para a Atividade Marítimo-Turística, com versão inicial de 2016, atualizando a informação e inserindo temas/questões que se consideram pertinentes para o setor e que constitui, igualmente, uma oportunidade, ainda que indiretamente, de estabelecer fronteiras entre o transporte público e o transporte turístico, clarificando os agentes económicos quanto aos requisitos de acesso à atividade e contribuindo para uma boa execução das competências das várias entidades públicas envolvidas. A ponderar, ainda no âmbito do GT, a oportunidade de avançar com uma análise mais profunda atinente à revisão do Regulamento das



Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, dado que as entidades integrantes do GT terem já identificadas algumas matérias que carecem de ser alteradas/corrigidas. Foi ainda identificado um conjunto de pontos adicionais que se encontram em análise no âmbito do GT, continuando-se o esforço de identificação de ações que visem simplificar os procedimentos exigidos para o desenvolvimento da atividade marítimo-turística

3. **No que se refere ao desenvolvimento da atividade de surf e demais atividades de deslize pelas empresas de animação turística (EAT)**, está em desenvolvimento um exercício de mapeamento das praias de uso balnear, e de definição de capacidade de carga para a operação das entidades que realizam atividades de surf. No âmbito do trabalho de identificação de estratégias que agilizem os processos referentes à ocupação do espaço afeto à prática balnear com vista ao desenvolvimento de atividades de surf, foi já desenvolvido um documento com propostas de orientação para a gestão destas atividades nas áreas balneares, em formato de Guia, que será partilhado e validado com as associações e municípios. Quanto a habilitações dos técnicos das empresas de animação turística, o tema foi analisado no âmbito do GT, e encontra-se já em análise pelas tutelas do turismo e desporto, procurando-se uma solução de equilíbrio, tendo sempre como princípios, a garantia de que a atividade se faz em segurança e com elevados níveis de qualidade, projetando Portugal como um destino da prática e formação de surf de excelência.

Com os melhores cumprimentos,

Lea consideração formal do,

O Chefe do Gabinete

Pedro Reis

CA/AS



**GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA
1º RELATÓRIO INTERCALAR - 2021**

ÍNDICE:

ENQUADRAMENTO	2
CONSTRANGIMENTOS NA ATIVIDADE DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA	3
GRUPOS SETORIAIS	4
REUNIÕES	5
FICHAS DE TEMAS EM ACOMPANHAMENTO	6
ANEXO 1	14
ANEXO 2	16
ANEXO 3	24
ANEXO 4	27

ENQUADRAMENTO

O Despacho n.º 6951/2020, publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 130, de 7 de julho de 2020, tendo em vista o reforço da colaboração estratégica entre as diversas áreas que tutelam a gestão dos recursos naturais e culturais do território envolvidos no âmbito da atividade de Animação Turística, criou um grupo de trabalho interministerial, designado como Grupo de Trabalho para o Acompanhamento da Animação Turística – GTAAT, que tem como objetivos:

- ✓Facilitar o crescimento das empresas de animação turística, através da desburocratização de procedimentos, da eliminação de sobreposição de autorizações e da uniformização e clarificação das regras aplicáveis;
- ✓Assegurar a sustentabilidade dos recursos através da definição de critérios claros e uniformes de usufruto desses recursos;
- ✓Clarificar, nos diversos enquadramentos jurídicos, a distinção entre as atividades lúdicas desenvolvidas pelos profissionais de animação turística e as atividades que, embora exigindo competências técnicas semelhantes, configuram outros perfis profissionais, têm objetivos distintos e pertencem a outros sectores de atividade;
- ✓Facilitar o acesso das empresas de animação ao desenvolvimento de atividades na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e outras áreas classificadas, através da clarificação e simplificação de procedimentos e do incremento de uma maior cooperação entre os organismos e as empresas na preservação dos recursos naturais.

Compete ao grupo trabalho, entre outras, identificar os principais constrangimentos das atividades de animação turística, propor alterações de procedimentos, elaborar documentos de clarificação das regras aplicáveis, bem como instrumentos legais que se afigurem necessários para a resolução dos constrangimentos identificados, e apresentá-los à tutela.

Face ao disposto no seu despacho de criação, o GTAAT é composto por representantes das seguintes entidades:

- ✓Turismo de Portugal, I.P. (TdP), que coordena e assegura o apoio logístico;
- ✓Autoridade Marítima Nacional (AMN) e Ministério da Defesa Nacional (MDN);
- ✓Guarda Nacional Republicana (GNR);
- ✓Polícia de Segurança Pública (PSP);
- ✓Instituto Português Desporto e Juventude, I.P. (IPDJ);
- ✓Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA);
- ✓Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF);
- ✓Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM);
- ✓Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT).

De acordo com o Despacho acima referido, este grupo interministerial deverá levar a efeito as suas funções em estreita colaboração, com entidades representativas e relevantes para o setor, nomeadamente com a Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística

e Eventos (APECATE), a Associação Portuguesa de Agências de Viagens e Turismo (APAVT), ou outras que venham a ser identificadas como extremamente relevantes.

Com o intuito de revelar a atividade desenvolvida pelo GTAAT, cabe ao mesmo apresentar um relatório intercalar, com descrição dos trabalhos desenvolvidos, a cada 6 meses, e submeter relatório final com o trabalho produzido, no prazo máximo de 30 dias após o término do seu mandato.

CONSTRANGIMENTOS NA ATIVIDADE DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA – TEMAS DE TRABALHO

Os constrangimentos identificados no âmbito da Atividade Animação Turística e que presidiram à publicação do diploma que criou o presente grupo interministerial, foram agrupados em nove áreas temáticas, identificando as respetivas entidades que exercem competências sobre as mesmas, a saber:

DGAM/DGRM

1. Obtenção de decisão em procedimentos específicos (registo das embarcações, reconhecimento de cartas estrangeiras e emissão e renovação de licenças de estação)

DGAM/DGRM/
Adm.Portuárias

2. Taxas devidas (farolagem e balizagem; áreas portuárias, aplicação e cobrança de taxas)

DGAM

3. Documentos exigidos nos procedimentos (pré-registos das embarcações de recreio e Formulário relativo à lotação de segurança)

APA/DGAM/IDPJ

4. Atividade turística de surf – gestão das praias em função da forte procura e uniformização de requisitos e modelos de atuação

AMT/APA/DGAM

5. Gestão de embarcações em áreas sensíveis (táxis fluviais e sobrelotação de embarcações)

DGRM/DOCAPESCA
e
Adm.Portuárias

6. Infraestruturas insuficientes para apoio à atividade marítimo-turística

AMT	7. Articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público
IPDJ	8. Habilitações dos técnicos das empresas de animação turística <i>versus</i> treinadores desportivos
ICNF	9. Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Floresta Nacional

GRUPOS SETORIAIS

De acordo com o Despacho n.º 6951/2020, de 7 de julho, o Grupo de Trabalho (GTAAT) poderá organizar-se em grupos setoriais para abordar temas específicos. Assim, na primeira reunião do GTAAT, que decorreu no dia 14 de outubro de 2020, foi aprovado o regulamento de funcionamento do mesmo, no qual se estabeleceu, entre outros, que as reuniões podem ser de natureza geral ou setorial, a saber:

- ✓ As reuniões gerais têm como objetivo estabelecer a prioridade das matérias a tratar e debater as de natureza transversal;
- ✓ As reuniões setoriais, por subgrupos a constituir, sempre que necessário, destinam-se a abordar temas específicos, consoante as entidades, com posterior partilha das conclusões nas reuniões gerais.

Com base no documento previamente remetido pelo Turismo de Portugal, I.P., aos membros do GTAAT, que sistematiza um conjunto de constrangimentos existentes no âmbito da atividade de animação turística, e que tem em vista identificar as soluções possíveis que contribuam, quer para um crescimento sustentável do setor, quer para a fruição turística sustentável dos recursos naturais e culturais, foi decidido na referida reunião avançar com três grupos setoriais para o aprofundamento dos temas em causa, envolvendo as entidades com competências nas respetivas matérias, conforme a tabela seguinte:

GRUPOS SETORIAIS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ TEMAS: Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Florestal Nacional ✓ ENTIDADES: ICNF e TdP. A envolver a DGRM, em fase posterior, a propósito das áreas da Rede Natura 2000 em espaço marítimo nacional. A envolver a APA onde houver interferência com os recursos hídricos, incluindo albufeiras integradas em áreas protegidas e Rede Natura 2000
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ TEMAS: Gestão de embarcações em áreas sensíveis e articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público

- ✓ **ENTIDADES:** AMN/DGAM, DGRM, AMT, APA e TdP. A envolver o IMT, em fase posterior, quando se abordar o tema na vertente terrestre, mas também fluvial, neste caso, para os efeitos do Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho. A envolver as autoridades de segurança em fase posterior.

- ✓ **TEMAS:** Atividade turística de surf e habilitações dos técnicos das empresas de animação turística

- ✓ **ENTIDADES:** DGRM, IPDJ, APA, AMN e TdP

Sem prejuízo do acima exposto, e na interação com as associações do setor através do Turismo de Portugal, poderão ser introduzidos temas complementares que careçam de análise por parte das entidades, no âmbito deste GT.

De referir, a este propósito, que na sequência de uma reunião havida em dezembro de 2020, entre o Turismo de Portugal e a APECATE, foram identificadas questões complementares, as quais foram transmitidas pelo TdP às entidades deste GT, para efeitos de análise e acompanhamento.

REUNIÕES

Para além reunião geral do GTAAT, que decorreu no dia 14 de outubro de 2020, realizaram-se já 9 reuniões de trabalho no âmbito dos grupos setoriais (disponíveis notas das reuniões), conforme calendário abaixo:

REUNIÕES			
TEMAS	NOVEMBRO	DEZEMBRO	JANEIRO
Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Florestal Nacional	Dia 3 (ICNF)	Dia 3 (ponto de situação remetido pelo ICNF via correio eletrónico)	Dia 7 (ICNF) Abordadas também questões remetidas pela APECATE em dez./2020)
Gestão de embarcações em áreas sensíveis e articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público	Dia 4 (AMT/APA/DGAM)	Dia 4 (AMT/DGAM)	Dia 20 (DGAM/DGRM) Abordadas questões remetidas pela APECATE em dez./2020)
Atividade turística de surf e habilitações dos técnicos das empresas de animação turística	Dia 11 (APA/DGAM/DGRM/IPDJ) Dia 16 (IPDJ)	Dia 11 (APA/DGAM/DGRM/IPDJ)	Dia 21 (DGAM)

FICHAS DE TEMAS EM ACOMPANHAMENTO

TEMA: DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES TURÍSTICAS NA REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS, REDE NATURA 2000 E ÁREAS SUJEITAS AO REGIME FLORESTAL NACIONAL

DESCRIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS

Estão identificados dois tipos de constrangimentos:

a) Prazos para emissão de autorizações

Está previsto, de acordo com o nº 4 do art.º 20.º do Decreto-Lei nº186/2015, de 3 de setembro, a solicitação de parecer ao ICNF por parte das empresas de animação com reconhecimento de atividade de turismo de natureza, para a realização de atividades na Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP) e Rede Natura 2000 (RN2000). O pedido é feito através de formulário disponível no site do ICNF. <http://www2.icnf.pt/portal/icnf/formularios/tur-nat>. O *feedback* das empresas tem vindo a ser no sentido da morosidade da resposta, o que tem implicações no seu negócio.

Outro fator que tem vindo a contribuir para a dilatação dos prazos na emissão destas autorizações é o facto de, frequentemente, as atividades apresentadas pelas empresas atravessarem áreas sujeitas ao Regime Florestal Nacional. Estas áreas são as Matas Nacionais e o Perímetros florestais, que também podem coincidir com áreas territoriais detentoras de outras classificações.

Esta situação pode também justificar, nalgumas situações, a morosidade na emissão de autorizações, uma vez que envolve unidades orgânicas que gerem áreas territoriais com diferentes tipologias de classificações, por um lado a RNAP e RN2000 e por outro lado as áreas sujeitas ao Regime Florestal Nacional.

b) Informação prévia sobre os locais onde é possível realizar atividades e harmonização e agilização de procedimentos

O facto de não ser disponibilizada informação sobre os planos de ordenamento das Áreas Protegidas com indicação das atividades passíveis de serem realizadas (locais e épocas do ano), pode levar à solicitação de pedidos que são inviáveis.

Outra situação que deve ser tomada em consideração é o facto de existirem implementados vários percursos pedestres pelo ICNF nas suas áreas de jurisdição e existir em algumas situações a obrigação das empresas terem de solicitar uma autorização. Nalguns casos, o ICNF também exige às empresas que estas efetuem um pedido de autorização aos proprietários de alguns terrenos, pelos quais alguns dos percursos implementados por este organismo são atravessados, o mesmo se passa em perímetros florestais geridos por baldios. De salientar que estas situações ocorrem apenas quando se trata de atividades organizadas.

PONTO DE SITUAÇÃO

1. O ICNF tem os constrangimentos identificados internamente e, por esse motivo, está em curso uma proposta para sistematizar as questões sobre esta matéria, de forma a acelerar respostas às mesmas, com vista à disponibilização da informação, designadamente, às empresas de animação turística.
2. No âmbito dos Planos de Ordenamento das Áreas Protegidas, POAP, em 2009 foi realizado, por área protegida, um cruzamento entre as atividades de animação turística elencadas no Decreto-Lei nº 108/09, de 15 maio, na redação atual, e os níveis de proteção de cada POAP, que deram origem a matrizes ou tabelas-resumo, que permitem ter uma noção sobre o que se pode realizar com e/ou sem autorização prévia, ou emissão de parecer do ICNF.
3. Face ao tempo entretanto decorrido, surgiu a necessidade de atualizar tais matrizes em função das atividades de animação turística que foram surgindo e atento o disposto nos Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas (POAP) atualmente em vigor. Neste sentido, está em curso o

processo de atualização das mesmas. O modelo das matrizes e alguns exemplos já recolhidos, foram partilhados pelo TdP que contribuiu com algumas sugestões. O ICNF estima que este trabalho possa ser concluído, numa primeira fase, em junho de 2021.

4. A etapa seguinte passa pela georreferenciação da informação constante destas matrizes, tendo ficado acordado entre TdP e ICNF ensaiar um projeto-piloto com uma delas, georreferenciando os dados recolhidos para cada nível de proteção. A matriz escolhida foi a do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina dado o seu grau de informação e detalhe. Estima-se que este trabalho possa iniciar-se em março 2021.
5. Segundo o ICNF, a recondução dos Planos POAP a programas especiais e a transposição das suas normas de gestão sem incidência urbanística para os regulamentos de gestão está condicionada ao que atualmente já consta nos POAP, podendo-se apenas intervir, pontualmente, em eventuais situações que decorrem da experiência de anos de gestão das AP. Ou seja, os conteúdos normativos para estes novos instrumentos territoriais estão vinculados aos POAP, havendo muito pouca liberdade para criar outras normas.
6. O TdP está disponível para colaborar com o ICNF no âmbito da harmonização de conceitos, conteúdos e clarificação das normas de gestão relacionadas com as atividades de turismo de natureza. O ICNF irá reforçar, em sede das Comissões Consultivas da recondução dos POAP a Programas, as reuniões setoriais com as diferentes entidades intervenientes, entre as quais constam o TdP, e nas quais se pretende aprofundar e detalhar temas mais específicos.
7. As questões complementares, entretanto, colocadas pela APECATE (Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos) foram analisadas. Considera-se que algumas dessas questões podem ser respondidas através do trabalho que está a ser desenvolvido com a recolha de informação para as matrizes e, posteriormente, com a georreferenciação das mesmas e dos percursos sinalizados.

[\(VER ANEXO 1\)](#)

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO

DESCRIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS

Estão identificados os seguintes constrangimentos:

1. Táxis fluviais

Esta matéria tem sido abordada em conjunto com a AMT e existe um certo consenso de que esta atividade não deveria estar caracterizada no Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio, na redação atual, como uma atividade de animação turística, já que a mesma tem todas as características para ser enquadrada como uma atividade de um operador do setor dos transportes.

2. A questão dos táxis fluviais está intrinsecamente associada ao aumento da procura deste tipo de transporte, para efeitos de transporte regular público mas também por turistas, que está a provocar constrangimentos na atividade e a sobrelotação das embarcações, sendo necessário clarificar a fronteira entre o que é o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público, retomando as propostas de alteração legislativa oportunamente debatidas pela AMT e TdP.

Exemplos:

- a) O transporte fluvial nas ilhas de Faro é assegurado pelas empresas de animação turística e levanta questões de segurança ao nível da navegação e das embarcações;
- b) Passeios de barco à Ponta da Piedade para visitar as grutas: o aumento significativo das embarcações, vem colocando problemas ao nível da segurança da navegação e preservação dos valores naturais; não existem limites de horário ou de número de embarcações que efetuam as visitas diárias às grutas da Ponta da Piedade, o que coloca em risco a segurança e a qualidade do serviço prestado por parte dos operadores marítimo-turísticos.
- c) Passeios de barco a praias sem aptidão para uso balnear coloca diversos problemas em termos de segurança dos visitantes e de preservação dos valores naturais.
- d) Visitas às grutas de Benagil (Algarves) e outras da região do Algarve, colocando em risco a segurança dos visitantes.
- e) O transporte fluvial em águas interiores (albufeiras e rios) para apoio a atividades desportivas como o *Wake board*;
- f) Autarquias locais já contratam ou pretendem promover o transporte regular de passageiros através de táxis fluviais.

PONTO DE SITUAÇÃO

1. É consensual a revogação da alínea d) do n.º 2 do art.º 4º do Dec. Lei nº 108/2009, de 15 de maio, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/205, de 3 de setembro, que inclui o serviço de táxi fluvial como atividade de animação turística, o que implica uma alteração ao atual quadro legal. Assim, é necessário clarificar o respetivo enquadramento e tramitação que o agente económico fica obrigado a cumprir. Este aspeto também se revela muito importante num contexto de transferência de competências para os municípios.
2. A AMT considera que a solução de enquadramento legislativo dos táxis fluviais pode passar pela sua inclusão na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiro ou no diploma que aprova as transferências de competências para as Autarquias ou ainda no Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho, quanto ao licenciamento de armadores locais.

3. O TdP esteve a analisar, com o Departamento com competência na matéria em causa, as sugestões de alteração legislativa remetidas pela AMT, que não são de todo fechadas, mas configuram uma primeira e preliminar base de trabalho para discussão e integração de contributos e seguir num caminho evolutivo, tendo presente a concordância técnica com a exclusão dos táxis fluviais do diploma da Animação Turística ([VER ANEXO 2](#))
4. A referida exclusão dos táxis fluviais da atual legislação implica que seja retomada a questão do enquadramento legal alternativo para os táxis fluviais – matéria que não é da competência do TdP. Sobre esta matéria, as entidades competentes – APA, AMN, DGRM, AMT e ainda o Instituto da Mobilidade e dos Transportes – têm de se pronunciar quanto ao enquadramento legal dos Táxis fluviais e relativamente às normas aplicáveis (ex.: licenciamento, certificação, segurança, etc)
5. Sendo a atividade turística muito dinâmica em que os agentes podem com frequência alterar os locais onde operam em função da procura num determinado período, e atendendo ao crescimento da oferta de serviços turísticos que se tem registado, torna-se pertinente que as entidades gestoras das infraestruturas utilizadas pelas empresas desenvolvam metodologias para estabelecer capacidades de carga.
6. A APA licencia percursos de marítimo turísticas/atividades desportivas em águas interiores e instalações móveis ou fixas nos planos de água. Para o licenciamento de percursos de marítimo turísticas é requisito o prévio parecer/autorização da DGRM que ateste que a embarcação apresenta condições de segurança para a navegação.
7. A APA desenvolverá um exercício em termos de definição de capacidade de carga para uma zona costeira e para uma albufeira, de modo a conseguir adequar a dimensão e características destas áreas ao número de embarcações que poderão operar. Esse exercício tem subjacente questões de segurança e ambientais. A APA estima que este trabalho esteja concluído no início março de 2021.
8. Haverá que aferir, ainda, da necessidade de definir o enquadramento legal dos processos “concursais” nos casos em que o número de empresas a querer operar seja superior à capacidade de carga definida.
9. As questões complementares, entretanto, colocadas pela APECATE, foram analisadas. ([VER ANEXO 3](#))
10. A DGAM, a DGRM e o TdP irão efetuar uma revisão global ao Manual de Procedimentos para a Atividade Marítimo-Turística, com versão inicial de 2016, atualizando a informação e inserindo temas/questões que se consideram pertinentes para o setor e que constitui, igualmente, uma oportunidade, ainda que indiretamente, de estabelecer fronteiras entre o transporte público e o transporte turístico, clarificando os agentes económicos quanto aos requisitos de acesso à atividade e contribuindo para uma boa execução das competências das várias entidades públicas envolvidas.
11. A ponderar, ainda no âmbito do GT, a oportunidade de avançar com uma análise mais profunda atinente à revisão do Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, dado que as entidades integrantes do GT terem já identificadas algumas matérias que carecem de ser alteradas/corrigidas.

TEMA: ATIVIDADE TURÍSTICA DE SURF E HABILITAÇÕES DOS TÉCNICOS DAS EMPRESAS DE ANIMAÇÃO TURÍSTICA

DESCRIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS

No desenvolvimento da atividade de surf e demais atividades de deslize pelas empresas de animação turística (EAT) estão identificados os seguintes constrangimentos:

1. O aumento exponencial da procura pela prática de surf e consequentemente o incremento de agentes de animação turística tem revelado a urgência de compatibilizar a prática desta atividade com as dos demais utilizadores, designadamente através da definição de capacidade de carga, de modo a proporcionar a utilização sustentável dos recursos.
2. A ausência de uniformidade na interpretação das obrigações que as empresas devem cumprir, para além do registo no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT), e a que as mesmas estão obrigadas, decorrentes do facto da sua atividade se exercer em domínio público marítimo.
3. A aplicação, pelas entidades competentes, de diferentes modelos de atuação consoante a jurisdição do domínio público marítimo em que se encontram as EAT a exercer a sua atividade (como sejam, os requisitos de acesso à licença para o exercício da atividade nas praias ou aplicação de taxas pelos serviços prestados pelas entidades públicas).
4. A legislação que estabelece o regime de acesso e exercício da atividade de treinador de desporto (Lei nº 40/2012, de 28 de agosto, alterada e republicada pela Lei n.º 106/2019, de 6 de setembro), e em particular o seu artigo 2º - *Exclusões*, não esclarece que as profissões de técnico de Turismo de Ar Livre, Natureza e Aventura não estão abrangidas por essa legislação. É uma matéria sobre a qual ainda não foi possível chegar a um entendimento entre as tutelas do Turismo e do Desporto. A questão de fundo é estabelecer a diferenciação entre as atividades desenvolvidas em contexto de lazer, com objetivos turísticos e de fruição, e as atividades desportivas, bem como o enquadramento dos técnicos em cada uma das situações.

PONTO DE SITUAÇÃO

1. No âmbito das transferências de competências para as autarquias (Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, e Decreto-lei n.º 97/2018, de 27 de novembro), estas passam a ter competências em matéria de licenciamento de utilizações nas praias marítimas identificadas como águas balneares, conforme Portaria publicada anualmente para o efeito, com respeito pelos instrumentos de gestão territorial em vigor e diplomas legais aplicáveis (Lei n.º 58/2005, 29 de dezembro – Lei da Água - e diplomas complementares), nomeadamente para concessionar, licenciar e autorizar a prática de atividades desportivas e recreativas nas margens e águas até ao limite das águas costeiras (ou seja 1 milha náutica tal como definido na Lei da Água). Acresce, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 6.º do referido Decreto-Lei, que compete à Autoridade Marítima Nacional (AMN/DGAM) emitir parecer quanto às condições de segurança referentes a eventos de natureza cultural, desportiva e recreativa. Pelos diversos atos são cobradas taxas administrativas.
2. A partir de 1 de janeiro de 2021 todas as autarquias com território abrangido por zona costeira passaram a deter competências em matéria de licenciamento de atividades de recreio nas

praias identificadas como águas balneares, até à data da responsabilidade à Direção-Geral da Autoridade Marítima - DGAM (Capitanias), com parecer da APA.

3. As atividades e eventos associados aos desportos de deslize são licenciados através do TUPEM emitido pela DGRM, que sujeita a atividade em terra a parecer das entidades competentes, e outras atividades em terra a serem licenciadas por um TURH.
4. A APA esclarece que os Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), por via do Decreto-Lei n.º 80/2015 de 14 de maio, que estabelece o novo regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, estão em processo de revisão (dois já se encontram revistos e publicados), passando a ser designados por programas especiais. Estes Programas da Orla Costeira têm associado um regulamento próprio que estabelece o regime de ordenamento e gestão do domínio hídrico, nomeadamente das praias marítimas. Entre outras regras, estes estabelecem a capacidade de carga em termos de utentes, a definição de tipologias de praia e equipamentos associados, a identificação de praias com especial interesse para a prática de desportos de deslize e a identificação de corredores associados à arte xávega dando orientações gerais relativamente a outros usos, nomeadamente o do surf.
5. A APA, em articulação com a AMN e Municípios, desenvolverá um exercício em termos de definição de capacidade de carga para a operação das entidades que realizam atividades de surf, tendo também em conta o trabalho desenvolvido pelo TdP, Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos (APECATE) e Associação de Escolas de Surf de Portugal (AESP)– Gestão Sustentável das Praias Surf Spots. Acordou-se que este exercício incidirá em praias dos concelhos de Matosinhos, Mafra e Aljezur, uma vez que já houve contactos exploratórios sobre esta matéria com as referidas autarquias. A APA terá em consideração os seguintes fatores: se é ou não época balnear, a área de areal utilizável, se é uma área concessionada ou não, e uma área por pessoa. A APA estima que este trabalho esteja concluído no início de março de 2021.
6. Tendo por base a informação dos novos Programas da Orla Costeira e das águas identificadas como balneares disponibilizada no SNIAmb – Sistema Nacional de Informação de Ambiente – a APA irá mapear as praias de uso balnear, onde o surf é condicionado durante a época balnear, e as restantes praias onde não existe este tipo de condicionantes, estimando que este trabalho esteja concluído no início de março de 2021.
7. Sem prejuízo de algumas especificidades, o que vier a ser estipulado como forma de cálculo da capacidade de carga da praia associada ao surf, bem como os critérios de seleção para atribuição de licenças para os operadores de surf, e tendo em que conta que não existe enquadramento legal para o efeito, é consensual que as conclusões a que se chegar sejam vertidas em recomendações técnicas para as diferentes entidades com competência em razão da matéria (nas praias identificadas como águas balneares a competência passou a ser das autarquias, nas restantes praias marítimas mantém-se nas Capitanias e na APA).
8. Com base numa recolha e análise de editais das Capitanias e de Regulamentos Municipais, pode já avançar-se com uma proposta relativa aos elementos que as empresas de animação turística deverão apresentar para efeitos de obtenção de licenças para ocupação do espaço, assim como a informação que a entidade competente deve disponibilizar para efeitos de organização da prática do surf em cada praia ([VER ANEXO 4](#)).
9. Da reflexão havida também se levanta a questão do enquadramento legal para a definição de condições de seriação das empresas para operar na praia. As condições ou requisitos têm vindo a ser definidos através de editais ou regulamentos municipais, estabelecendo critérios e pontuações baseados em “índices” de diferentes tipos (ex: experiência das empresas, sazonalidade da atividade, sede da empresa, ...). Contudo, nos casos em que não seja possível

acolher a totalidade das empresas interessadas em operar na praia, ainda que reúnam os requisitos de acesso, levanta-se a questão do enquadramento legal específico para efeitos de seriação das empresas – matéria a aprofundar no GT.

10. Não obstante a necessidade de aferir o enquadramento legal referido no ponto anterior, salienta-se que no documento desenvolvido pelo TdP, APECATE e Associação de Escolas de Surf de Portugal – Gestão Sustentável das Praias *Surf Spots* – é apresentada uma proposta de metodologia de seleção que tem por base um índice sustentabilidade, que contemplam requisitos e meios de verificação focados nas suas três dimensões: económica, social e ambiental.
11. O IPDJ partilhou a posição do Desporto sobre as habilitações para o ensino do surf, destacando-se o seguinte entendimento: O caso do Surf, à semelhança do Mergulho, configura uma situação em que o que está em causa é proporcionar aos turistas a prática da atividade desportiva em si, incluindo a aprendizagem de técnicas e conceitos, quer numa ótica de iniciação ou de melhoria do desempenho. Neste caso, portanto, a atividade desportiva é o fim em si mesmo dos serviços prestados pela empresa de animação, na zona balnear onde atua, sem prejuízo de outras atividades complementares e experiências que possa incluir nos programas que comercializa, fora da zona balnear.

É por isso que se compreende que, neste caso do Surf, as empresas de animação usem de forma generalizada, a designação comercial de “Surf School” junto dos seus clientes internacionais e nacionais, para designar os serviços prestados. (nota: muitas empresas de animação estão inscritas na FPS como “escola de surf”).

Assim, neste caso do Surf, em que a atividade desportiva praticada na zona balnear, assente no ensino-aprendizagem, é o objeto único do serviço prestado, tem de ser assegurado o cumprimento das regras de segurança e dos preceitos técnicos inerentes a esta atividade desportiva, logo, deverá aplicar-se o enquadramento normativo inerente à atividade desportiva, no que à formação dos recursos humanos do desporto diz respeito. Isto significa que a atividade desportiva de Surf proporcionada pela empresa de animação deverá ser enquadrada por técnicos devidamente certificados com um Título Profissional de Treinador de Surf Nível 1, nos termos da legislação em vigor (Lei n.º 40/2012 de 28 de agosto com as alterações impostas pela Lei 106/2019 de 6 de setembro – *artigo 3º Atividade de treinador de desporto*).

12. Da análise técnica efetuada pelo Turismo de Portugal, ouvido o IPDJ, este entendimento para o Surf parece adequado nas situações em que a atividade proporcionada pela empresa na praia configura “aulas de surf”, ou seja, a prática desportiva em si, devendo por isso fazê-la em total segurança para os turistas que pretendem aprender ou aperfeiçoar a sua técnica. Daqui decorre, portanto, a necessidade de habilitação de “treinador desportivo”, cuja pertinência é reforçada pela crescente procura que esta atividade tem registado.
13. Para o TP, há que ter presente que sem prejuízo dessa situação, os colaboradores das empresas – diferentemente dos clubes desportivos - têm outras habilitações relevantes para o exercício da sua atividade, nomeadamente, competências de gestão de grupos, idiomas, informação turística, e também de primeiros socorros de forma a poderem prestar serviços mais qualificados e seguros aos seus clientes nacionais e/ou internacionais e assim, serem mais competitivos no mercado. Neste sentido, e tendo presente os argumentos das empresas de animação turística, é relevante distinguir as atividades que configuram “aulas de surf” de outras experiências relacionadas com o surf, sem qualquer componente de ensino ou treino desportivo.

14. Também para o TP, a concordância de princípio com este entendimento aplicável às empresas que asseguram “aulas de surf” na praia, decorre ainda da analogia com o exemplo do Mergulho onde foi necessário regulamentar de forma específica, essa atividade.
15. Sem prejuízo do acima exposto, e no que respeita aos seguros aplicáveis, também o TP considera importante ter em conta que estes não decorrem da legislação do desporto, em nenhuma circunstância, mas sim das obrigações legais das empresas de animação turística de acordo com a legislação em vigor.
16. Será também de equacionar a possibilidade e pertinência das Escolas de Hotelaria e Turismo do Turismo de Portugal, onde é ministrado o curso profissional de Turismo de Natureza e Aventura, virem a disponibilizar formação certificada para acesso ao título profissional de treinador de desporto nível I (surf), em estreita articulação com o IPDJ.
17. Trata-se de uma matéria que carece de maior aprofundamento entre as áreas do Turismo e do Desporto.

ANEXO 1

TEMA: DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES TURÍSTICAS NA REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS, REDE NATURA 2000 E ÁREAS SUJEITAS AO REGIME FLORESTAL NACIONAL

Análise das questões remetidas pela APECATE em dezembro/2020 e respostas do ICNF

1. Percursos pedestres e de bicicleta:

a) Deveria ser permitida a circulação em todos os caminhos e veredas abertas ao público, o que significa sinalizar os troços de acesso condicionado ou interdito por razões de proteção de recursos;

O ICNF está a fazer uma análise dos percursos sinalizados existentes nas áreas protegidas que permitirá atualizar a informação no que respeita a eventuais interdições e condicionantes.

De salientar que previamente ao exercício de atividades de turismo de natureza em áreas protegidas, se aconselha o contacto prévio com as respetivas áreas protegidas, para obtenção de autorizações ou informações, de modo a cumprir os respetivos planos de ordenamento

Nota complementar do TP: O número de caminhos existentes e a sua variabilidade do seu uso pelos privados implica alterações sazonais que dificulta a atualização do trabalho de sinalização.

b) Não há nada contra que, anualmente, sejam solicitados dados estatísticos sobre atividades nas Áreas Protegidas, se tal for considerado relevante e enquanto não houver monitorização digital que contabilize todos os humanos que utilizem as AP.

Nas situações em que os Planos de Ordenamento das Áreas Protegidas (POAP) condicionam todas as atividades conseguimos obter informação quando as empresas nos reportam.

Quando se tratam de atividades não condicionadas esta situação já não se verifica e não temos informação, exceto quando as empresas que nos contactam, no sentido de assegurar que o exercício das suas atividades não irá contra o estabelecido nos respetivos POAP.

Por outro lado, a monitorização digital dos utilizadores de áreas públicas só é razoável (quer em termos de custos, quer em termos éticos) em contextos específicos e relativamente localizados no espaço ou no tempo.

O ICNF irá aprofundar com o TP o tema sobre a melhor forma de obter informação sobre as AP onde as empresas preferencialmente atuam – informação que é útil tanto para a monitorização das AP como para a gestão do negócio das empresas.

Nota complementar do TP: Poderá equacionar-se a recolha dessa informação, nomeadamente no contexto da elaboração da nova Portaria do Reconhecimento como Turismo Natureza das atividades e empreendimentos turísticos.

2. Outras atividades não motorizadas

a) Considera-se fundamental que haja uma definição, em colaboração com os nossos empresários especializados nestas áreas, sobre locais onde é proibido realizar escalada, o canyoning ou a espeleologia;

O ICNF está a rever e a atualizar as matrizes que fazem o cruzamento entre as atividades de animação turística e as classes de espaço dos POAP, com o objetivo de melhorar a informação disponibilizada sobre os respetivos planos de ordenamento, tendo ainda como objetivo a sua georreferenciação. Finalizado este trabalho, será possível verificar se o comentário da APECATE justificará posteriores reflexões ao nível dos próprios regulamentos de algumas das áreas protegidas.

b) Nestas atividades é muito evidente a discrepância entre as atividades organizadas e as informais: a proibição é para as empresas e quem não está sujeito a parecer faz o que lhe apetece porque não há fiscalização adequada. A proibição ou permissão deveria ser igual para todos os utilizadores destes territórios, quer se trate de atividades organizadas ou não.

A fiscalização é realizada pelo ICNF, mas infelizmente não cobre uniformemente todos os locais. A lei é para cumprir e claro que quanto mais informação houver mais facilmente é cumprido o

Análise das questões remetidas pela APECATE em dezembro/2020 e respostas do ICNF

que está estabelecido em normativos legais. Neste sentido, o ICNF conta, obviamente, com a ajuda dos agentes de animação turística.

3. Atividades motorizadas

a) Defende-se o mesmo princípio enunciado no ponto 1, com exceção de casos a equacionar em função de critérios como, eventualmente, acautelar um número considerado excessivo de viaturas em determinadas áreas de proteção;

b) Cabe às empresas que organizam passeios em todo-o-terreno contactar os proprietários sempre que existam situações de necessidade de autorização; não compete ao ICNF pedir às empresas comprovativos de que fizeram o que devem fazer;

c) A APECATE considera que os problemas do todo o terreno que possam ser invocados têm a ver com os clubes e os grupos informais de amigos e não com as atividades organizadas por empresas que, na sua maioria, operam com as suas frotas, necessariamente reduzidas, em passeios com condutor;

d) Não faz qualquer sentido a emissão de pareceres para passeios em viaturas automóveis que se desenvolvem em estradas nacionais e municipais abertas ao público em geral – deviam ser abolidos de imediato

O *Todo o Terreno*, enquanto atividade motorizada organizada, é condicionada em todas as AP, sendo inclusivamente interdita em algumas áreas protegidas.

Já não é exigido que as empresas comprovem junto do ICNF a autorização dos proprietários dos terrenos. Continua, no entanto, a ser necessário obter a prévia autorização junto dos proprietários. Esta alteração deve ser interpretada como um aumento da responsabilidade dos operadores e não como uma abolição de condicionantes.

A emissão de pareceres para atividades motorizadas em estradas nacionais e municipais é sempre exigível pois há disposições legais que assim o exigem quer ao abrigo dos POAP como na Rede Natura 2000, e em áreas submetidas ao regime florestal.

O ICNF considera que os maiores problemas são os grupos informais, mas é uma situação que não se controla facilmente, atendendo à permeabilidade dos nossos territórios.

4. Síntese dos pontos da proposta de melhoria no decorrer das atividades nas Áreas Protegidas (em terra) - Os pareceres devem ser a exceção e não a regra. Para que tal seja possível, torna-se necessário:

a) Definição do interdito e condicionado, assumindo-se o princípio de que o que não é proibido e condicionado é permitido; b) esta definição deverá ser feita com a participação de representantes da APECATE que operam nas AP, com grande conhecimento do terreno e das atividades que são desenvolvidas em cada uma (desenvolver uma experiência piloto com esta metodologia seria muito interessante); c) produção de informação de leitura acessível e plano de difusão das regras que venham a ser definidas – esta informação deve ser pedagógica, valorizando os bens que se pretende proteger com as proibições e condicionamentos; d) Informação e sinalização no terreno e respetiva manutenção; e) Fiscalização adequada (as Empresas de Animação Turística devem ser olhadas como parceiras na defesa dos recursos e ser instadas a sinalizar situações consideradas atentatórias, como aliás estão obrigadas na Portaria das Boas Práticas

Através da atualização das matrizes do ICNF que fazem o cruzamento entre as atividades de animação turística e as classes de espaço dos planos de ordenamento, ficará melhor clarificada a questão das atividades proibidas/condicionadas/permitidas. Estas matrizes também permitirão agilizar e uniformizar os procedimentos internos, bem como tornar a informação mais acessível e transparente para as empresas. Poderá ainda, facilitar a fiscalização.

O ICNF considera as empresas como parceiras na proteção e valorização dos valores naturais das AP.

ANEXO 2

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO		
- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -		
Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09	Propostas de Alteração AMT	Comentários TdP
<p>Artigo 4.º- Tipo de atividades</p> <p>1 - (...)As atividades de animação turística desenvolvidas em áreas classificadas ou outras com valores naturais designam-se por atividades de turismo de natureza, desde que sejam reconhecidas como tal pelo Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P. (ICNB, I. P.), nos termos previstos no capítulo v.</p> <p>2 - As atividades de animação turística desenvolvidas mediante utilização de embarcações com fins lucrativos designam-se por atividades marítimo-turísticas e integram as seguintes modalidades:</p> <p>a) Passeios marítimo-turísticos;</p> <p>b) Aluguer de embarcações com tripulação;</p> <p>c) Aluguer de embarcações sem tripulação;</p> <p>d) Serviços efetuados por táxi fluvial ou marítimo;</p> <p>e) Pesca turística;</p> <p>f) Serviços de natureza marítimo-turística prestados mediante a utilização de embarcações atracadas ou fundeadas e sem meios de propulsão próprios ou selados;</p> <p>g) Aluguer ou utilização de motas de água e de pequenas embarcações dispensadas de registo;</p> <p>h) Outros serviços, designadamente os respeitantes a serviços de reboque de equipamentos de carácter recreativo, tais como bananas, para-quedas, esqui aquático.</p> <p>3 - As embarcações, com ou sem propulsão, e demais meios náuticos utilizados na atividade marítimo-turística estão sujeitos aos requisitos e procedimentos técnicos,</p>	<p><i>Artigo 4.º- Tipo de atividades</i></p> <p>1 - [...].</p> <p>2 - [...].</p> <p>a) [...].</p> <p>b) [...].</p> <p>c) [...].</p> <p>d) <i>Serviços efetuados por táxi fluvial ou marítimo;</i> <i>[REVOGAR]</i></p> <p>e) [...].</p> <p>f) [...].</p> <p>g) [...].</p> <p>h) [...].</p> <p>3 - [...].</p>	<p><i>Caso se opte pela revogação da alínea d) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 108/2009, também terão de ser revogadas todas as referências a táxi fluvial inseridas no DL n.º 149/2014, de 10.10, que aprova Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo - Turística: al. j) do art.º 2.º, n.º 3 do art.º 4.º.</i></p> <p><i>Numa alteração do diploma neste sentido, deverá ser acautelada a situação dos agentes de animação turística que se encontram registados no RNAAT (existem atualmente 392 táxis fluviais). Em todo o caso, deverá sempre ser ouvida a associação do setor.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO		
- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -		
Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09	Propostas de Alteração AMT	Comentários TdP
designadamente em termos de segurança, regulados por diploma próprio.		
	<p><i>Propostas de alteração ao DL 197/98, de 10.07, que darão resposta à articulação com o transporte turístico e reclassificação do táxi fluvial, mas será necessária a consulta ao IMT, pois poderá implicar revisão mais profunda do diploma, designadamente, quanto à atualização de várias disposições:</i></p> <p><i>Artigo 2.º (Definições)</i></p> <p><i>Para efeitos do presente diploma entende-se por:</i></p> <p><i>a) [...];</i></p> <p><i>b) «Navegação local» a navegação efetuada em águas lacustres fluviais ou em vias navegáveis interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima ou de outras entidades competentes;</i></p> <p><i>c) «Embarcações de tráfego local» as embarcações de comércio registadas como embarcações de tráfego local, em conformidade com as normas de registo convencional ou ao abrigo do regime de registo temporário, e destinadas a operar dentro dos portos e respetivos rios, rias, lagos, lagoas e esteiros e, em geral, dentro das vias navegáveis interiores, interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima em que estão registadas ou de outras entidades competentes;</i></p> <p><i>d) «Serviço público de transporte de passageiros regular» o serviço público conforme definido na alínea v) do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela lei n.º 52/2015, de 9 de junho;</i></p>	<p><i>Ficando revogada a alínea d) do artigo 4.º do Decreto-Lei nº 186/2015, de 3 de setembro 2015, esta alteração não estará no âmbito das competências do TP.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

<p align="center">TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO</p> <p align="center">- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -</p>		
<p>Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09</p>	<p align="center">Propostas de Alteração AMT</p>	<p align="center">Comentários TdP</p>
	<p><i>e) «Transporte turístico de passageiros» o transporte de passageiros exercido por pessoa singular ou coletiva legalmente registada como empresa de animação turística ou como operador marítimo-turístico, através de meio de transporte habilitado de acordo com a lei, nomeadamente os passeios marítimo-turísticos, nos termos do Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio;</i></p> <p><i>f) «Via navegável interior» uma massa de água que não faz parte do mar e seja interior e navegável, natural ou artificial, ou um sistema de massas de água interligadas, utilizadas para o transporte, tais como lagos, albufeiras, rios, estuários, canais ou qualquer combinação destes, tal como previsto no Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril;</i></p> <p><i>2 – Incluem-se no serviço público de transporte de passageiros regular os serviços efetuados por táxi fluvial ou marítimo.</i></p>	
	<p><i>Artigo 4.º Embarcações a explorar</i></p> <p><i>1 – [...]</i></p> <p><i>2 - Em caso de comprovada insuficiência, podem ser utilizadas embarcações não registadas no tráfego local, nacionais ou estrangeiras, quer por armadores de tráfego local, quer por armadores nacionais, inscritos no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P (IMT).</i></p> <p><i>3 – [...]</i></p> <p><i>4 - A autorização a que se refere o número anterior será comunicada pelo IMT, às administrações portuárias, Autoridade Marítima Nacional e autoridades de transportes com jurisdição na área em causa e a outras</i></p>	<p><i>Esta alteração não estará no âmbito das competências do TP.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

<p align="center">TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO</p> <p align="center">- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -</p>		
<p>Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09</p>	<p align="center">Propostas de Alteração AMT</p>	<p align="center">Comentários TdP</p>
	<p><i>entidades competentes envolvidas, como seja a Agência Portuguesa do Ambiente.</i></p> <p><i>Artigo 5.º Navegação costeira nacional</i></p> <p>1 - [...]</p> <p>2 - [...]</p> <p>3 - [...].</p> <p>4 – O IMT comunicará à Autoridade Marítima Nacional as autorizações que venha a conceder.</p> <p><i>Artigo 7.º Requisitos de inscrição</i></p> <p>1 - [...]</p> <p>2 - [...]</p> <p>3 - O serviço público de transporte regular de passageiros está sujeito ao cumprimento de requisitos e procedimentos técnicos, na competência da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) Autoridade Marítima nacional e Agência Portuguesa do Ambiente (APA), nos termos dos seguintes diplomas, em função do tipo de embarcações e da área de navegação:</p> <p>a)...</p> <p>b)....</p> <p>c)....(aqui seria de incluir requisitos relativos a embarcações e profissionais)</p>	
	<p><i>Artigo 12.º Obrigações do armador de tráfego local</i></p> <p>1 - O armador de tráfego local comunica ao IMT:</p> <p>a) [...];</p> <p>b) [...];</p> <p>c) [...]</p> <p>d) [...]</p>	<p><i>Esta alteração não estará no âmbito das competências do TP.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO		
- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -		
Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09	Propostas de Alteração AMT	Comentários TdP
	<p><i>e) [...]</i> <i>2 – No que se refere às alíneas c), d) e), quanto esteja em causa serviço público regular de transporte de passageiros, a informação é reportada nos termos do artigo 22.º do RJSPTP.</i> <i>Artigo 13.º Fiscalização da atividade</i> <i>A fiscalização da atividade de transporte com embarcações de tráfego local compete ao IMT, AMN,, às administrações portuárias, à DGRM e à APA, conforme as respetivas competências legais.</i></p>	
<p>Artigo 26º - Utilização de meios de transporte 1 - Na realização de passeios turísticos ou transporte de clientes no âmbito das suas atividades, e quando utilizem veículos automóveis com lotação superior a nove lugares, as empresas de animação turística devem estar licenciadas para a atividade de transportador público rodoviário de passageiros ou recorrer a entidade habilitada para o efeito nos termos da legislação aplicável. 2 - Os veículos automóveis utilizados no exercício das atividades previstas no número anterior com lotação superior a nove lugares devem ser sujeitos a prévio licenciamento pelo Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), ou estar abrangidos por licença europeia emitida em qualquer Estado-Membro de estabelecimento, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro, ou, quando a utilização se restrinja a operações de cabotagem, cumprir os requisitos respetivos, nos termos daquele Regulamento.</p>	<p><i>1 – As empresas abrangidas pelo presente diploma exercem a título principal atividades de animação turística, podendo proceder ao transporte de passageiros, como atividade secundária ou acessória e direta e comprovadamente relacionada com o transporte de clientes no âmbito das suas atividades.</i> <i>2 – Está vedada às empresas abrangidas pelo presente diploma a realização de transporte público de passageiros, tal como definido na Lei n.º 52/2005, de 9 de junho, a menos que cumpram os requisitos de contratualização dos respetivos serviços, nos termos ali previstos ou, conforme o caso:</i> <i>a) No Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, quanto à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível</i> <i>b) No Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, quanto ao serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores;</i> <i>c) No Decreto-lei nº 140/2019, de 18 de setembro, que regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso;</i></p>	<p><i>Sugere-se que a proposta para o nº 1 passe a nº 1 do artigo 26.º.</i> <i>Apenas não se entende o que se pretende com a atividade «direta», sugere-se a sua retirada.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO		
- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -		
Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09	Propostas de Alteração AMT	Comentários TdP
<p>3 - Na realização de passeios turísticos ou transporte de clientes no âmbito das suas atividades, o transporte em veículos automóveis com lotação até nove lugares pode ser efetuado pelas próprias empresas de animação turística, desde que os veículos utilizados sejam da sua propriedade, ou objeto de locação financeira, aluguer de longa duração ou aluguer operacional de viaturas (renting), se a empresa de animação turística for a locatária, ou ainda quando recorram a entidades habilitadas para o transporte.</p> <p>4 - Nos transportes de passeios turísticos ou transporte de clientes em veículos com lotação até nove lugares, o motorista deve ser portador do seu horário de trabalho e de documento que contenha a identificação da empresa, a especificação do evento, iniciativa ou projecto, a data, a hora e o local de partida e de chegada, que exhibirá a qualquer entidade competente</p>	<p><i>d) Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, quanto ao transporte escolar.</i></p>	
	<p>Aditar Artigo 26.º-A Transporte rodoviário</p> <p><i>1 - Os veículos automóveis utilizados no exercício das atividades previstas no presente diploma com lotação superior a nove lugares devem ser sujeitos a prévio licenciamento pelo Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), ou estar abrangidos por licença europeia emitida em qualquer Estado-Membro de estabelecimento, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro, ou, quando a utilização se restrinja a operações de cabotagem, cumprir os requisitos respetivos, nos termos daquele Regulamento.</i></p> <p><i>2 - Na realização de passeios turísticos ou transporte de clientes no âmbito das suas atividades, o transporte em</i></p>	<p><i>O registo no Turismo de Portugal, I.P., apenas habilita as empresas de animação turística ao exercício da sua própria atividade de animação turística, admitindo-se acessória e exclusivamente a atividade de transporte no caso do acompanhamento ou assistência aos seus clientes, de ou para as respetivas atividades.</i></p> <p><i>Nos termos do artigo 11.º n.º 3 f), as empresas de animação turística têm de apresentar, aquando da mera comunicação prévia, uma declaração de compromisso em como os equipamentos e as instalações, quando existam, satisfazem os requisitos legais, incluindo-se obviamente nestes requisitos legais de homologação, ou outros, de segurança, etc.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

<p align="center">TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO</p> <p align="center">- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -</p>		
<p>Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09</p>	<p>Propostas de Alteração AMT</p>	<p>Comentários TdP</p>
	<p><i>veículos automóveis com lotação até nove lugares pode ser efetuado pelas próprias empresas de animação turística, desde que os veículos utilizados sejam da sua propriedade, ou objeto de locação financeira, aluguer de longa duração ou aluguer operacional de viaturas (renting), se a empresa de animação turística for a locatária, ou ainda quando recorram a entidades habilitadas para o transporte.</i></p> <p><i>3 - Nos transportes de passeios turísticos ou transporte de clientes em veículos com lotação até nove lugares, o motorista deve ser portador do seu horário de trabalho e de documento que contenha a identificação da empresa, a especificação do evento, iniciativa ou projeto, a data, a hora e o local de partida e de chegada, que exhibirá a qualquer entidade competente que o solicite.</i></p> <p>Aditar Artigo 26.º-B Transporte em vias navegáveis</p> <p><i>1 – As embarcações utilizadas no exercício das atividades previstas no presente diploma estão sujeitas ao do registo de armador local, nos termos do Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho, junto do IMT, I.P. bem como ao cumprimento aos requisitos e procedimentos técnicos, na competência da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), Autoridade Marítima nacional (AMN) e Agência Portuguesa do Ambiente (APA), nos termos dos seguintes diplomas, em função do tipo de embarcações e da área de navegação:</i></p> <p><i>a)...</i></p> <p><i>b)...</i></p> <p><i>c)...</i></p>	<p><i>Relativamente ao transporte em veículos automóveis, há que especificar porquanto existe uma diferenciação quanto à lotação: até 9 pax aplicam-se umas regras, com lotação superior, aplicam-se outras. Ora não existindo diferenciação nos restantes meios de transporte, aplicam-se as regras gerais, não fazendo sentido especificar nesta sede, já que sempre se correria o risco de excluir algum, dada a diversidade de tipos de animação turística existentes.</i></p> <p><i>Assim, discorda-se da inclusão destas propostas.</i></p>

GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA - 1º RELATÓRIO INTERCALAR

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO		
- Análise às propostas de alteração legislativas da AMT -		
Redação Atual – Dec. Lei nº 108/2009, de 15/05, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/2015, de 03/09	Propostas de Alteração AMT	Comentários TdP
	<i>(aqui seria de incluir requisitos relativos a embarcações e profissionais)</i>	
<p>Artigo 30.º Competência para a fiscalização</p> <p>1 – Sem prejuízo das competências próprias das entidades intervenientes nos procedimentos previstos no presente decreto-lei, e das demais entidades competentes em razão da matéria ou área de jurisdição, compete à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) fiscalizar a observância do disposto no presente decreto-lei.</p> <p>2 – As autoridades administrativas em razão da matéria, bem como as autoridades policiais cooperam com os funcionários da ASAE no exercício das funções de fiscalização.</p> <p>3 – Aos funcionários em serviço de inspeção devem ser facultados os elementos justificadamente solicitados.</p>	<p><i>Artigo 30.º Competência para a fiscalização</i></p> <p><i>1 – [...]</i></p> <p><i>2 – [...]</i></p> <p><i>3 – [...]</i></p> <p><i>4 – A ASAE e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, no que se refere ao transporte de passageiros, colaboram na prestação de informação relativa a procedimentos contraordenacionais e reclamações apresentadas, nos termos de protocolo a celebrar entre ambas as entidades.</i></p>	<p><i>Questão que transcende o carácter técnico da proposta. Deverá ser ouvida a ASAE.</i></p> <p><i>O TP não tem quaisquer funções de fiscalização nesta matéria, nem tampouco de receção de reclamações, sendo que as reencaminha quando lhe são dirigidas, por desconhecimento, para as entidades competentes, dependendo da matéria.</i></p> <p><i>Este diploma não regula o transporte de passageiros, mas apenas de transporte de turistas para que possam usufruir duma atividade de animação turística.</i></p>

ANEXO 3

TEMA: QUESTÕES COMPLEMENTARES – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise das questões remetidas pela APECATE em janeiro/2021 e respostas da DGAM e DGRM

a) *Na atividade marítimo-turística as embarcações de recreio não perdem a sua natureza base (embarcação de recreio) apenas pelo facto de estarem afetas a esta atividade e por isso devem ser geridas e taxadas em conformidade. Neste assunto inserem-se as licenças de estação e taxa de farolagem por exemplo.*

DGAM: Considera-se que a atividade marítimo-turística deverá caminhar para uma atividade profissional, em detrimento de uma atividade lúdica/recreio. Nesse contexto, matérias como a formação dos seus profissionais, registos de embarcações para atividades profissionais, vistorias, deverá ser um objetivo a atingir.

DGRM: A Licença de Estação tem sido sempre emitida para o tipo de embarcação considerada a atividade exercida. A este propósito a MT exercida por ERs foi, a partir de certa altura, diferenciada no valor das LEs, à semelhança de outra atividade: a Pesca. A atividade destas embarcações é, de facto, de natureza comercial e não de lazer, pelo que distingui-la de todas as outras embarcações que exercem MT não é, de todo, adequado.

b) *Os procedimentos e critérios devem ser utilizados de forma coerente. Mesmo dentro da DGAM existem vários critérios para as mesmas situações em capitánias diferentes.*

DGAM: A uniformização de procedimentos dentro da AMN e em especial nos seus órgãos Locais da Autoridade Marítima é uma preocupação permanente. Nos últimos anos têm sido implementados mecanismos no sentido de mitigar as diferenças encontradas. É nesse contexto que se insere o projeto que se prevê implementar de uniformização dos requisitos a garantir no ato técnico de vistoria. De qualquer forma, deverá a APECATE sempre que tenha conhecimento de situações concretas, fazer chegá-las à DGAM, para que as mesmas possam ser analisadas.

c) *O Manual da Procedimentos para a Atividade Marítimo-Turística deve ser retomado e terminado por todas as partes envolvidas (processo iniciado em 2016). A DGAM fez na altura FAQs ([ver AQUI](#)) que precisam de atualização.*

DGAM: As FAQ's disponíveis na página da internet da AMN estão a ser sujeitas a um processo de atualização/revisão.

d) *No documento de levantamento de constrangimentos, com correções introduzidas no ponto A.1. alíneas c) Emissão e renovação de licenças de estação e d) Autorizações policiais para a compra de pirotécnicas, a questão da licença de estação deve ser complementada com o facto da DGRM entender que as embarcações de recreio afetas à atividade MT não devem ter as licenças de estação vitalícias por, segundo afirmam, a atividade MT ser objeto de legislação própria. Ora se a legislação da atividade MT (2104) é anterior à da Náutica de Recreio (2018), se a taxa é aplicada à embarcação de recreio e não à atividade, entende a APECATE que esta licença deve ser igualmente vitalícia para as embarcações de recreio afetas à atividade MT (ver anexo com circular da DGRM).*

e) *Vistorias das embarcações MT devem passar para 2 anos uma vez que não se justificam vistorias anuais.*

DGAM: Considera-se que a atividade marítimo-turística deverá caminhar para uma atividade profissional, em detrimento de uma atividade lúdica/recreio. Nesse contexto, matérias como a formação dos seus profissionais, registos de embarcações para atividades profissionais, vistorias, deverá ser um objetivo a atingir.

Análise das questões remetidas pela APECATE em janeiro/2021

DGRM: A validade destas vistorias segue o princípio de todas as outras embarcações (Auxiliares, de pesca, rebocadores, etc) e corresponde à validade da navegabilidade que é de 1 ano, tendo obrigatoriamente as embarcações que irem a seco de 2 em 2 anos, excetuando-se o caso das embarcações de madeira (todas) que terão que ir a seco todos os anos. Na certificação a navegabilidade pretende-se, entre outros, aferir da boa condição das embarcações nos diversos aspetos relacionados com a segurança, em particular das pessoas que lá podem ir. Pedir-se que as embarcações de Recreio que exercem MT tenham um regime de exceção não parece o mais adequado, nem seria curial relativamente a todas as outras embarcações MT.

f) Processo de vistorias para abate e alteração de motores deve ser agregado e simplificado de modo a evitar perdas de tempo e duplicação de taxas.

DGAM: Não se percebe o contexto desta observação, pelo que se solicita à APECATE que clarifique para melhor entendimento e análise.

NOTA - Para além das respostas às questões apresentadas pela APECATE, a DGRM procedeu a uma análise comparativa, em que identifica alguns requisitos de segurança, entre as embarcações de recreio utilizadas na atividade marítimo-turística e outras embarcações utilizadas na mesma atividade:

	Situação Existente	ERs	Outras Embarcações	Comentário - DGRM
1.	Lotação	Máx.18	Max.12	As ERs em MT têm uma situação de exceção porque só são consideradas embarcações de passageiros se transportarem mais de 18p, contrariamente a todas as outras embarcações, em que o limite é de 12p
2.	Jangadas pneumáticas	Portaria 1464/2002	DL 191/98 alterado pelo 9/2011	No caso das jangadas pneumáticas não existe qualquer obrigatoriedade das ERs efetuarem a revisão das jangadas todos os anos à semelhança das outras embarcações, sendo, portanto, uma situação de exceção
3.	Coletes de Salvação	Prescrições do DL 9/2011	DL 191/98 alterado pelo 9/2011	Contudo, permite que possam ser utilizados os coletes que cumprem com a Norma ISO 12402-3, sendo este caso uma situação de exceção face às restantes embarcações
4.	Radioelétricos	Ers Tipo 5 não precisam de instalação radioelétricos	Todas carecem de instalação radioelétrica	AS ER Tipo 5 não carecem de qualquer instalação radioelétrica, em contraponto com todas as outras embarcações Locais, que carecem de instalação de comunicações fixa. - Em Nota refira-se que a RAA, no que aos radioelétricos e aos meios de salvação diz respeito, equiparou as embarcações de recreio que exercem MT às embarcações

				<i>Auxiliares - (Despacho Sec. RegTurTransp n.º 905/2016)</i>
5.	Farmácias	As ERs 1 – 5 apenas carecem da farmácia definida na Portaria 1464/2002	Carecem de farmácias nos termos do DL 274/95, regulamentado pela Portaria 6/97	As ERs utilizadas em MT dispõem de um regime relativo às farmácias que é extremamente beneficiado em relação a todas as outras embarcações. Contudo, não se deverá esquecer que estas embarcações transportam passageiros

ANEXO 4

TEMA – DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA DE SURF – PRAIAS MARÍTIMAS		
	Documentos a solicitar às empresas para efeitos de licenciamento	Especificações a definir pela entidade competente (Capitania ou Município)
<p>Proposta de trabalho desenvolvida entre TdP e DGAM</p> <p>Guião Orientador</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Cópia do cartão de cidadão, do requerente ou do sócio-gerente (tratando-se de pessoa coletiva) ✓ Indicação do nº de registo no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística, RNAAT (a entidade competente tem acesso ao RNAAT, podendo verificar as atividades autorizadas a exercer e a informação sobre os seguros associados) ✓ Declaração da empresa com lista de colaboradores que vão exercer atividade durante o período de vigência da licença, respetivas funções e atestando os colaboradores com habilitações profissionais de treinadores de desporto habilitados e reconhecidos nos termos da Lei n.º 40/2012, de 28 de agosto* ✓ Certificado (s) de formação em primeiros socorros/ salvamento aquático e suporte básico de vida aplicável aos colaboradores da empresa que vão exercer atividade durante o período de vigência da autorização ✓ Plano de Gestão de Risco, Emergência e Segurança para a atividade ✓ Autorização/concordância do concessionário – nos casos de área concessionada, durante a época balnear ✓ Comprovativos de situação regularizada emitidos pela Segurança Social e Autoridade Tributária (ou comprovativo do pedido de regularização da situação contributiva) <p>*nota TP – nas situações aplicáveis às empresas que proporcionam “aulas de surf” na praia</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de licenças/praia ✓ Número de corredores de surf/praia (a definição destes números deve ter em conta a época balnear e fora da época balnear) ✓ Identificar períodos/horários de utilização de cada corredor (um determinado corredor afeto ao Surf pode ser usado por várias empresas, por exemplo, dias de semana / fins-de-semana e manhãs / tarde) ✓ Definição da largura dos corredores e distância entre os mesmos ✓ Sinalização dos corredores – bandeiras identificativas com o nome legível do operador ✓ Utilização de lycras coloridas (participantes + técnicos) com a identificação do operador ✓ Estabelecer duração máxima de cada aula (em função da procura da praia*) ✓ Identificar rácio de participante por idade/técnico da Empresa* <p>*a ver com IPDJ se há orientações a transmitir sobre estas matérias</p>



**GRUPO DE TRABALHO DE ACOMPANHAMENTO DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA
2º RELATÓRIO INTERCALAR**

JULHO DE 2021

ÍNDICE:

ENQUADRAMENTO	2
CONSTRANGIMENTOS NA ATIVIDADE DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA – TEMAS DE TRABALHO	3
GRUPOS SETORIAIS	4
REUNIÕES	5
FICHAS DE TEMAS EM ACOMPANHAMENTO	6
ANEXO 1	16

ENQUADRAMENTO

O Despacho n.º 6951/2020, publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 130, de 7 de julho de 2020, tendo em vista o reforço da colaboração estratégica entre as diversas áreas que tutelam a gestão dos recursos naturais e culturais do território envolvidos no âmbito da atividade de Animação Turística, criou um grupo de trabalho interministerial, designado como Grupo de Trabalho para o Acompanhamento da Animação Turística – GTAAT, que tem como objetivos:

- ✓Facilitar o crescimento das empresas de animação turística, através da desburocratização de procedimentos, da eliminação de sobreposição de autorizações e da uniformização e clarificação das regras aplicáveis;
- ✓Assegurar a sustentabilidade dos recursos através da definição de critérios claros e uniformes de usufruto desses recursos;
- ✓Clarificar, nos diversos enquadramentos jurídicos, a distinção entre as atividades lúdicas desenvolvidas pelos profissionais de animação turística e as atividades que, embora exigindo competências técnicas semelhantes, configuram outros perfis profissionais, têm objetivos distintos e pertencem a outros sectores de atividade;
- ✓Facilitar o acesso das empresas de animação ao desenvolvimento de atividades na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e outras áreas classificadas, através da clarificação e simplificação de procedimentos e do incremento de uma maior cooperação entre os organismos e as empresas na preservação dos recursos naturais.

Compete ao grupo trabalho, entre outras, identificar os principais constrangimentos das atividades de animação turística, propor alterações de procedimentos, elaborar documentos de clarificação das regras aplicáveis, bem como instrumentos legais que se afigurem necessários para a resolução dos constrangimentos identificados, e apresentá-los à tutela.

Face ao disposto no seu despacho de criação, o GTAAT é composto por representantes das seguintes entidades:

- ✓Turismo de Portugal, I.P. (TdP), que coordena e assegura o apoio logístico;
- ✓Autoridade Marítima Nacional (AMN) e Ministério da Defesa Nacional (MDN);
- ✓Guarda Nacional Republicana (GNR);
- ✓Polícia de Segurança Pública (PSP);
- ✓Instituto Português Desporto e Juventude, I.P. (IPDJ);
- ✓Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA);
- ✓Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF);
- ✓Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM);
- ✓Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT).

De acordo com o Despacho acima referido, este grupo interministerial deverá levar a efeito as suas funções em estreita colaboração, com entidades representativas e relevantes para o setor, nomeadamente com a Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística

e Eventos (APECATE), a Associação Portuguesa de Agências de Viagens e Turismo (APAVT), ou outras que venham a ser identificadas como extremamente relevantes.

Com o intuito de revelar a atividade desenvolvida pelo GTAAT, cabe ao mesmo apresentar um relatório intercalar, com descrição dos trabalhos desenvolvidos, a cada 6 meses, e submeter relatório final com o trabalho produzido, no prazo máximo de 30 dias após o término do seu mandato.

CONSTRANGIMENTOS NA ATIVIDADE DA ANIMAÇÃO TURÍSTICA – TEMAS DE TRABALHO

Os constrangimentos identificados no âmbito da Atividade Animação Turística e que presidiram à publicação do diploma que criou o presente grupo interministerial, foram agrupados em nove áreas temáticas, identificando as respetivas entidades que exercem competências sobre as mesmas, a saber:

DGAM/DGRM	1. Obtenção de decisão em procedimentos específicos (registo das embarcações, reconhecimento de cartas estrangeiras e emissão e renovação de licenças de estação)
DGAM/DGRM/ Adm.Portuárias	2. Taxas devidas (farolagem e balizagem; áreas portuárias, aplicação e cobrança de taxas)
DGAM	3. Documentos exigidos nos procedimentos (pré-registos das embarcações de recreio e Formulário relativo à lotação de segurança)
APA/DGAM/IDP J	4. Atividade turística de surf – gestão das praias em função da forte procura e uniformização de requisitos e modelos de atuação
AMT/APA/DGAM	5. Gestão de embarcações em áreas sensíveis (táxis fluviais e sobrelotação de embarcações)
DGRM/DOCAPESCA e Adm.Portuárias	6. Infraestruturas insuficientes para apoio à atividade marítimo-turística

AMT	7. Articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público
IPDJ	8. Habilitações dos técnicos das empresas de animação turística <i>versus</i> treinadores desportivos
ICNF	9. Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Floresta Nacional

GRUPOS SETORIAIS

De acordo com o Despacho n.º 6951/2020, de 7 de julho, o Grupo de Trabalho (GTAAT) poderá organizar-se em grupos setoriais para abordar temas específicos. Assim, na primeira reunião do GTAAT, que decorreu no dia 14 de outubro de 2020, foi aprovado o regulamento de funcionamento do mesmo, no qual se estabeleceu, entre outros, que as reuniões podem ser de natureza geral ou setorial, a saber:

- ✓ As reuniões gerais têm como objetivo estabelecer a prioridade das matérias a tratar e debater as de natureza transversal;
- ✓ As reuniões setoriais, por subgrupos a constituir, sempre que necessário, destinam-se a abordar temas específicos, consoante as entidades, com posterior partilha das conclusões nas reuniões gerais.

Com base no documento previamente remetido pelo Turismo de Portugal, I.P., aos membros do GTAAT, que sistematiza um conjunto de constrangimentos existentes no âmbito da atividade de animação turística, e que tem em vista identificar as soluções possíveis que contribuam, quer para um crescimento sustentável do setor, quer para a fruição turística sustentável dos recursos naturais e culturais, foi decidido na referida reunião avançar com três grupos setoriais para o aprofundamento dos temas em causa, envolvendo as entidades com competências nas respetivas matérias, conforme a tabela seguinte:

GRUPOS SETORIAIS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ TEMAS: Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Florestal Nacional ✓ ENTIDADES: ICNF e TdP. A envolver a DGRM, em fase posterior, a propósito das áreas da Rede Natura 2000 em espaço marítimo nacional. A envolver a APA onde houver interferência com os recursos hídricos, incluindo albufeiras integradas em áreas protegidas e Rede Natura 2000
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ TEMAS: Gestão de embarcações em áreas sensíveis e articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público + Constrangimentos dos operadores marítimo-turísticos*

- ✓ **ENTIDADES:** AMN/DGAM, DGRM, AMT, APA e TdP. A envolver o IMT, em fase posterior, quando se abordar o tema na vertente terrestre, mas também fluvial, neste caso, para os efeitos do Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho. A envolver as autoridades de segurança em fase posterior.

- ✓ **TEMAS:** Atividade turística de surf e habilitações dos técnicos das empresas de animação turística

- ✓ **ENTIDADES:** DGRM, IPDJ, APA, AMN e TdP

Sem prejuízo do acima exposto, e na interação com as associações do setor através do Turismo de Portugal, poderão ser introduzidos temas complementares que careçam de análise por parte das entidades, no âmbito deste GT.

De referir, a este propósito, que na sequência de reuniões havidas em dezembro de 2020, fevereiro e março de 2021, entre o Turismo de Portugal e a APECATE, foram identificadas questões complementares, as quais foram transmitidas pelo TdP às entidades deste GT, para efeitos de análise e acompanhamento, nomeadamente no que respeita a constrangimentos dos operadores marítimo-turísticos.

REUNIÕES

Para além reunião geral do GTAAT, para efeitos de aprovação do 1º relatório intercalar que decorreu no dia 15 de fevereiro de 2021, realizaram-se neste período 6 reuniões de trabalho no âmbito dos grupos setoriais conforme calendário abaixo:

REUNIÕES		
TEMAS	ABRIL	JUNHO
Desenvolvimento de atividades turísticas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, Rede Natura 2000 e Áreas Sujeitas ao Regime Florestal Nacional	Dia 15 (ICNF)	Dia 25 (ICNF)
Gestão de embarcações em áreas sensíveis e articulação entre o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público		Dia 17 (AMT/IMT) Dia 25 (DGAM/DGRM)
Atividade turística de surf e habilitações dos técnicos das empresas de animação turística	Dia 8 (APA/DGAM/DGRM/ IPDJ)	Dia 9 (APA/DGAM/DGRM/ IPDJ)

FICHAS DE TEMAS EM ACOMPANHAMENTO

TEMA: DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES TURÍSTICAS NA REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS, REDE NATURA 2000 E ÁREAS SUJEITAS AO REGIME FLORESTAL NACIONAL

DESCRIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS

Estão identificados dois tipos de constrangimentos:

a) Prazos para emissão de autorizações

Está previsto, de acordo com o nº 4 do art.º 20.º do Decreto-Lei nº186/2015, de 3 de setembro, a solicitação de parecer ao ICNF por parte das empresas de animação com reconhecimento de atividade de turismo de natureza, para a realização de atividades na Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP) e Rede Natura 2000 (RN2000). O pedido é feito através de formulário disponível no site do ICNF. <http://www2.icnf.pt/portal/icnf/formularios/tur-nat>. O *feedback* das empresas tem vindo a ser no sentido da morosidade da resposta, o que tem implicações no seu negócio.

Outro fator que tem vindo a contribuir para a dilatação dos prazos na emissão destas autorizações é o facto de, frequentemente, as atividades apresentadas pelas empresas atravessarem áreas sujeitas ao Regime Florestal Nacional. Estas áreas são as Matas Nacionais e o Perímetros florestais, que também podem coincidir com áreas territoriais detentoras de outras classificações.

Esta situação pode também justificar, nalgumas situações, a morosidade na emissão de autorizações, uma vez que envolve unidades orgânicas que gerem áreas territoriais com diferentes tipologias de classificações, por um lado a RNAP e RN2000 e por outro lado as áreas sujeitas ao Regime Florestal Nacional.

b) Informação prévia sobre os locais onde é possível realizar atividades e harmonização e agilização de procedimentos

O facto de não ser disponibilizada informação sobre os planos de ordenamento das Áreas Protegidas com indicação das atividades passíveis de serem realizadas (locais e épocas do ano), pode levar à solicitação de pedidos que são inviáveis.

Outra situação que deve ser tomada em consideração é o facto de existirem implementados vários percursos pedestres pelo ICNF nas suas áreas de jurisdição e existir em algumas situações a obrigação das empresas terem de solicitar uma autorização. Nalguns casos, o ICNF também exige às empresas que estas efetuem um pedido de autorização aos proprietários de alguns terrenos, pelos quais alguns dos percursos implementados por este organismo são atravessados, o mesmo se passa em perímetros florestais geridos por baldios. De salientar que estas situações ocorrem apenas quando se trata de atividades organizadas.

PONTO DE SITUAÇÃO

1. O ICNF tem os constrangimentos identificados internamente e, por esse motivo, está em curso uma proposta para sistematizar as questões sobre esta matéria, de forma a acelerar respostas às mesmas, com vista à disponibilização da informação, designadamente, às empresas de animação turística.
2. No âmbito dos Planos de Ordenamento das Áreas Protegidas, POAP, em 2009 foi realizado, por área protegida, um cruzamento entre as atividades de animação turística elencadas no Decreto-Lei nº 108/09, de 15 maio, na redação atual, e os níveis de proteção de cada POAP, que deram origem a matrizes ou tabelas-resumo, que permitem ter uma noção sobre o que se pode realizar com e/ou sem autorização prévia, ou emissão de parecer do ICNF.
3. Face ao tempo entretanto decorrido, surgiu a necessidade de atualizar tais matrizes em função das atividades de animação turística que foram surgindo e atento o disposto nos Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas (POAP) atualmente em vigor. Neste sentido, está em curso o processo de atualização das mesmas. O modelo das matrizes e alguns exemplos já recolhidos,

foram partilhados pelo TdP que contribuiu com algumas sugestões. O ICNF estima que este trabalho possa ser concluído, numa primeira fase, em junho de 2021.

4. A etapa seguinte passa pela georreferenciação da informação constante destas matrizes, tendo ficado acordado entre TdP e ICNF ensaiar um projeto-piloto com uma delas, georreferenciando os dados recolhidos para cada nível de proteção. A matriz escolhida foi a do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina dado o seu grau de informação e detalhe. Estima-se que este trabalho possa iniciar-se em março 2021.
5. Segundo o ICNF, a recondução dos Planos POAP a programas especiais e a transposição das suas normas de gestão sem incidência urbanística para os regulamentos de gestão está condicionada ao que atualmente já consta nos POAP, podendo-se apenas intervir, pontualmente, em eventuais situações que decorrem da experiência de anos de gestão das AP. Ou seja, os conteúdos normativos para estes novos instrumentos territoriais estão vinculados aos POAP, havendo muito pouca liberdade para criar outras normas.
6. O TdP está disponível para colaborar com o ICNF no âmbito da harmonização de conceitos, conteúdos e clarificação das normas de gestão relacionadas com as atividades de turismo de natureza. O ICNF irá reforçar, em sede das Comissões Consultivas da recondução dos POAP a Programas, as reuniões setoriais com as diferentes entidades intervenientes, entre as quais constam o TdP, e nas quais se pretende aprofundar e detalhar temas mais específicos.
7. As questões complementares, entretanto, colocadas pela APECATE (Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos) foram analisadas. Considera-se que algumas dessas questões podem ser respondidas através do trabalho que está a ser desenvolvido com a recolha de informação para as matrizes e, posteriormente, com a georreferenciação das mesmas e dos percursos sinalizados.
8. Face ao ponto anterior a APECATE apresentou mais contributos ao Turismo de Portugal, que foram partilhados e analisados pelo ICNF, e debatidos no âmbito das reuniões regulares do GTAAT. Da sua análise, reitera-se a verificação de que alguns constrangimentos identificados podem ser mitigados através do trabalho que está a ser desenvolvido pelo ICNF, com a recolha de informação para as matrizes e, posteriormente, a georreferenciação das mesmas, para clarificação da informação e uniformização de entendimentos; por outro lado, as propostas que, não sendo compatíveis com o atual enquadramento legal dos instrumentos de gestão territorial (IGT), nomeadamente os Planos de Ordenamento das Áreas Protegidas, transcendem o âmbito da missão do GTAAT, pelo menos, nesta fase, em que se revela necessário desenvolver soluções exequíveis com impacte positivo na atividade das empresas.
9. Atendendo ao ponto 3 o ICNF concluiu a revisão das 25 matrizes previstas, tendo acolhido os contributos do TdP para as mesmas. O ICNF conta poder disponibilizá-las no seu sítio da internet brevemente. Assim que estejam disponíveis online, o link será partilhado com o TdP para que este efetue também a sua divulgação nos meios julgados mais adequados.
10. O processo de georreferenciação das matrizes está a ser alvo de várias experiências para aferir qual o formato mais adequado para servir o propósito final, que é agilizar e consulta de informação por parte dos operadores para programar as suas atividades (eventualmente pondera-se disponibilizar para as atividades como maior procura/AP por parte dos operadores). Assim que o ICNF tenha disponível a georreferenciação em versão beta, considera que estão em condições de a partilhar com a APECATE para colher contributos, perceber melhor a utilidade do projeto e incorporar os ajustes possíveis. Prevê-se que esta versão beta possa ser partilhada durante o mês de setembro.

11. Sobre o trabalho em curso, o GTAAT (TP e ICNF) considera que é dado um importante contributo na clarificação da informação que decorre dos Planos POAP junto das empresas de animação turística, na uniformização de entendimentos e procedimentos relativos a autorizações para o exercício da atividade nas várias Áreas Protegidas e ainda, na disponibilização de informação para consulta pelas empresas turísticas.
12. Sobre esta matéria, não está identificada, portanto, a necessidade de envolvimento das tutelas.

TEMA: GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS E ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO + CONSTRANGIMENTOS DOS OPERADORES MARÍTIMO-TURÍSTICOS (*SUB-TEMA INCLUÍDO DECORRENTE DAS REUNIÕES HAVIDAS ENTRE O TdP E A APECATE E DE ENVIO DE DOCUMENTO SÍNTESE)

DESCRIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS

Estão identificados os seguintes constrangimentos:

1. Táxis fluviais
Esta matéria tem sido abordada em conjunto com a AMT e existe um certo consenso de que esta atividade não deveria estar caracterizada no Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio, na redação atual, como uma atividade de animação turística, já que a mesma tem todas as características para ser enquadrada como uma atividade de um operador do setor dos transportes.
2. A questão dos táxis fluviais está intrinsecamente associada ao aumento da procura deste tipo de transporte, para efeitos de transporte regular público, mas também por turistas, que está a provocar constrangimentos na atividade e a sobrelotação das embarcações, sendo necessário clarificar a fronteira entre o que é o transporte de passageiros de âmbito turístico e de âmbito público, retomando as propostas de alteração legislativa oportunamente debatidas pela AMT e TdP.

Exemplos:

- a) O transporte fluvial nas ilhas de Faro é assegurado pelas empresas de animação turística e levanta questões de segurança ao nível da navegação e das embarcações;
 - b) Passeios de barco à Ponta da Piedade para visitar as grutas: o aumento significativo das embarcações, vem colocando problemas ao nível da segurança da navegação e preservação dos valores naturais; não existem limites de horário ou de número de embarcações que efetuam as visitas diárias às grutas da Ponta da Piedade, o que coloca em risco a segurança e a qualidade do serviço prestado por parte dos operadores marítimo-turísticos.
 - c) Passeios de barco a praias sem aptidão para uso balnear coloca diversos problemas em termos de segurança dos visitantes e de preservação dos valores naturais.
 - d) Visitas às grutas de Benagil (Algarves) e outras da região do Algarve, colocando em risco a segurança dos visitantes.
 - e) O transporte fluvial em águas interiores (albufeiras e rios) para apoio a atividades desportivas como o *Wake board*;
 - f) Autarquias locais já contratam ou pretendem promover o transporte regular de passageiros através de táxis fluviais.
3. A APECATE remeteu ao TdP, em março de 2021, um documento síntese com identificação de constrangimentos, e respetivas propostas, no âmbito da atividade marítimo-turística, nomeadamente sobre taxas (farolagem, registo, manutenção), licenças de estação, certificados de lotação e vistorias, que foi analisado pela DGAM e DGRM.

PONTO DE SITUAÇÃO - ARTICULAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE ÂMBITO TURÍSTICO E DE ÂMBITO PÚBLICO

1. É consensual a revogação da alínea d) do n.º 2 do art.º 4º do Dec. Lei nº 108/2009, de 15 de maio, alterado e republicado pelo Dec. Lei nº 186/205, de 3 de setembro, que inclui o serviço de táxi fluvial como atividade de animação turística, o que implica uma alteração ao atual quadro legal. Assim, é necessário clarificar o respetivo enquadramento e tramitação que o agente económico fica obrigado a cumprir. Este aspeto também se revela muito importante num contexto de transferência de competências para os municípios.
2. A AMT considera que a solução de enquadramento legislativo dos táxis fluviais pode passar pela sua inclusão na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiro ou no diploma que aprova as transferências de competências para as Autarquias ou ainda no Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho, quanto ao licenciamento de armadores locais.
3. O TdP esteve a analisar, com o Departamento com competência na matéria em causa, as sugestões de alteração legislativa remetidas pela AMT, que não são de todo fechadas, mas configuram uma primeira e preliminar base de trabalho para discussão e integração de contributos e seguir num caminho evolutivo, tendo presente a concordância técnica com a exclusão dos táxis fluviais do diploma da Animação Turística.
4. A referida exclusão dos táxis fluviais da atual legislação implica que seja retomada a questão do enquadramento legal alternativo para os táxis fluviais – matéria que não é da competência do TdP. Sobre esta matéria, as entidades competentes – APA, AMN, DGRM, AMT e ainda o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) – têm de se pronunciar quanto ao enquadramento legal dos Táxis fluviais e relativamente às normas aplicáveis (ex.: licenciamento, certificação, segurança, etc)
5. O IMT foi convidado a participar nesta reflexão, podendo permitir avançar numa proposta mais concreta de enquadramento legal de tipologias de embarcações de passageiros como é o caso dos “táxis fluviais” que, atualmente, se enquadram na legislação da animação turística.
6. Para a ponderação da solução por via da eliminação do táxi fluvial e marítimo como modalidade da atividade marítimo turística, através da revogação da alínea d) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 108/2009, bem como das referências ao táxi fluvial inseridas no Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10.10 (cfr. al. j) do art.º 2.º e n.º 3 do art.º 4.º), que aprova Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo -Turística, importa coligir os requisitos técnicos aplicáveis aos diferentes tipos de embarcações, em função das áreas de navegação e entre transporte público e turístico, em especial, quanto aos táxis fluviais e marítimos, bem como acautelar a situação dos agentes de animação turística que se encontram atualmente registados no RNAAT.
7. Face ao acima indicado, encontra-se em elaboração um documento que reflete os contributos reunidos no âmbito do presente GT, com as entidades com competência no setor e que visa, para habilitação de uma tomada de decisão, sistematizar as regras aplicáveis aos procedimentos de licenciamento e certificação de embarcações e profissionais em táxis fluviais e marítimos, enquanto transporte turístico; bem como as regras que se podem aplicar

aos procedimentos de licenciamento e certificação de embarcações e profissionais em táxis fluviais e marítimos, enquanto transporte público. Esse documento será submetido à tutela, para decisão de próximos passos a tomar.

PONTO DE SITUAÇÃO - GESTÃO DE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS SENSÍVEIS

8. Sendo a atividade turística muito dinâmica em que os agentes podem com frequência alterar os locais onde operam em função da procura num determinado período, e atendendo ao crescimento da oferta de serviços turísticos que se tem registado, torna-se pertinente que as entidades gestoras das infraestruturas utilizadas pelas empresas desenvolvam metodologias para estabelecer capacidades de carga.
9. A APA licencia percursos de marítimo turísticas/atividades desportivas em águas interiores e instalações móveis ou fixas nos planos de água. Para o licenciamento de percursos de marítimo turísticas é requisito o prévio parecer/autorização da DGRM que ateste que a embarcação apresenta condições de segurança para a navegação.
10. A APA desenvolverá um exercício em termos de definição de capacidade de carga para uma zona costeira e para uma albufeira, de modo a conseguir adequar a dimensão e características destas áreas ao número de embarcações que poderão operar. Esse exercício tem subjacente questões de segurança e ambientais. A APA estima que este trabalho esteja concluído no início março de 2021.
11. Haverá que aferir, ainda, da necessidade de definir o enquadramento legal dos processos “concurrais” nos casos em que o número de empresas a querer operar seja superior à capacidade de carga definida.

PONTO DE SITUAÇÃO - CONSTRANGIMENTOS DOS OPERADORES MARÍTIMO-TURÍSTICOS

12. As questões complementares, entretanto, colocadas pela APECATE, decorrentes da reunião de dezembro de 2020, foram analisadas.
13. A DGAM, a DGRM e o TdP irão efetuar uma revisão global ao Manual de Procedimentos para a Atividade Marítimo-Turística, com versão inicial de 2016, atualizando a informação e inserindo temas/questões que se consideram pertinentes para o setor e que constitui, igualmente, uma oportunidade, ainda que indiretamente, de estabelecer fronteiras entre o transporte público e o transporte turístico, clarificando os agentes económicos quanto aos requisitos de acesso à atividade e contribuindo para uma boa execução das competências das várias entidades públicas envolvidas.
14. A ponderar, ainda no âmbito do GT, a oportunidade de avançar com uma análise mais profunda atinente à revisão do Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, dado que as entidades integrantes do GT terem já identificadas algumas matérias que carecem de ser alteradas/corrigidas.
15. Relativamente ao ponto 12, e na sequência da reunião entre o TdP e a APECATE em março, o TdP enviou a esta associação uma versão revista e atualizada da estrutura do Guia de Apoio à Atividade Marítimo-Turística, para recolha de contributos e de novas questões que considerem relevantes constar no mesmo, que aguardamos, de modo que seja submetida à DGAM e DGRM para apoiar nas respostas/procedimentos. Este Guia tem como objetivo

agregar e sistematizar um conjunto de informações relevantes para os operadores marítimo-turísticos, cujo exercício da atividade e especificidades inerentes, dependem do cumprimento de vários requisitos nos quais intervém diversas entidades.

16. Ainda no seguimento da reunião mencionada anteriormente com a APECATE e dos constrangimentos identificados no âmbito dos operadores marítimo-turísticos, bem como sugestões de resolução apresentadas, as mesmas foram analisadas pela DGRM e DGAM e sistematizadas em documento. [\(VER ANEXO 1\)](#)
17. A informação constante do Anexo 1, no que diz respeito à posição da DGAM e DGRM sobre as matérias analisadas, deverá ser apreciada pela tutela, no sentido de aferir que próximos passos poderão vir a ser dados, em articulação com as tutelas envolvidas – Ministério da Defesa Nacional (DGAM) e Ministério do Mar (DGRM), nomeadamente na ponderação de eventuais alterações legislativas.

TEMA: ATIVIDADE TURÍSTICA DE SURF E HABILITAÇÕES DOS TÉCNICOS DAS EMPRESAS DE ANIMAÇÃO TURÍSTICA

DESCRIÇÃO DOS PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS

No desenvolvimento da atividade de surf e demais atividades de deslize pelas empresas de animação turística (EAT) estão identificados os seguintes constrangimentos:

1. O aumento exponencial da procura pela prática de surf e conseqüentemente o incremento de agentes de animação turística tem revelado a urgência de compatibilizar a prática desta atividade com as dos demais utilizadores, designadamente através da definição de capacidade de carga, de modo a proporcionar a utilização sustentável dos recursos.
2. A ausência de uniformidade na interpretação das obrigações que as empresas devem cumprir, para além do registo no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística (RNAAT), e a que as mesmas estão obrigadas, decorrentes do facto da sua atividade se exercer em domínio público marítimo.
3. A aplicação, pelas entidades competentes, de diferentes modelos de atuação consoante a jurisdição do domínio público marítimo em que se encontram as EAT a exercer a sua atividade (como sejam, os requisitos de acesso à licença para o exercício da atividade nas praias ou aplicação de taxas pelos serviços prestados pelas entidades públicas).
4. A legislação que estabelece o regime de acesso e exercício da atividade de treinador de desporto (Lei nº 40/2012, de 28 de agosto, alterada e republicada pela Lei nº 106/2019, de 6 de setembro), e em particular o seu artigo 2º - *Exclusões*, não esclarece que as profissões de técnico de Turismo de Ar Livre, Natureza e Aventura não estão abrangidas por essa legislação. É uma matéria sobre a qual ainda não foi possível chegar a um entendimento entre as tutelas do Turismo e do Desporto. A questão de fundo é estabelecer a diferenciação entre as atividades desenvolvidas em contexto de lazer, com objetivos turísticos e de fruição, e as atividades desportivas, bem como o enquadramento dos técnicos em cada uma das situações.

PONTO DE SITUAÇÃO - ATIVIDADE TURÍSTICA DE SURF

1. No âmbito das transferências de competências para as autarquias (Lei nº 50/2018, de 16 de agosto, e Decreto-lei nº 97/2018, de 27 de novembro), estas passam a ter competências em

matéria de licenciamento de utilizações nas praias marítimas identificadas como águas balneares, conforme Portaria publicada anualmente para o efeito, com respeito pelos instrumentos de gestão territorial em vigor e diplomas legais aplicáveis (Lei n.º 58/2005, 29 de dezembro – Lei da Água - e diplomas complementares), nomeadamente para concessionar, licenciar e autorizar a prática de atividades desportivas e recreativas nas margens e águas até ao limite das águas costeiras (ou seja 1 milha náutica tal como definido na Lei da Água). Acresce, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 6.º do referido Decreto-Lei, que compete à Autoridade Marítima Nacional (AMN/DGAM) emitir parecer quanto às condições de segurança referentes a eventos de natureza cultural, desportiva e recreativa. Pelos diversos atos são cobradas taxas administrativas.

2. A partir de 1 de janeiro de 2021 todas as autarquias com território abrangido por zona costeira passaram a deter competências em matéria de licenciamento de atividades de recreio nas praias identificadas como águas balneares, até à data da responsabilidade à Direção-Geral da Autoridade Marítima - DGAM (Capitanias), com parecer da APA.
3. As atividades e eventos associados aos desportos de deslize são licenciados através do TUPEM emitido pela DGRM, que sujeita a atividade em terra a parecer das entidades competentes, e outras atividades em terra a serem licenciadas por um TURH.
4. A APA esclarece que os Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), por via do Decreto-Lei n.º 80/2015 de 14 de maio, que estabelece o novo regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, estão em processo de revisão (dois já se encontram revistos e publicados), passando a ser designados por programas especiais. Estes Programas da Orla Costeira têm associado um regulamento próprio que estabelece o regime de ordenamento e gestão do domínio hídrico, nomeadamente das praias marítimas. Entre outras regras, estes estabelecem a capacidade de carga em termos de utentes, a definição de tipologias de praia e equipamentos associados, a identificação de praias com especial interesse para a prática de desportos de deslize e a identificação de corredores associados à arte xávega dando orientações gerais relativamente a outros usos, nomeadamente o do surf.
5. A APA, em articulação com a AMN e Municípios, desenvolverá um exercício em termos de definição de capacidade de carga para a operação das entidades que realizam atividades de surf, tendo também em conta o trabalho desenvolvido pelo TdP, Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística e Eventos (APECATE) e Associação de Escolas de Surf de Portugal (AESP) – Gestão Sustentável das Praias Surf Spots. Acordou-se que este exercício incidirá em praias dos concelhos de Matosinhos, Mafra e Aljezur, uma vez que já houve contactos exploratórios sobre esta matéria com as referidas autarquias. A APA terá em consideração os seguintes fatores: se é ou não época balnear, a área de areal utilizável, se é uma área concessionada ou não, e uma área por pessoa. A APA estima que este trabalho esteja concluído no início de março de 2021.
6. Tendo por base a informação dos novos Programas da Orla Costeira e das águas identificadas como balneares disponibilizada no SNIAmb – Sistema Nacional de Informação de Ambiente – a APA irá mapear as praias de uso balnear, onde o surf é condicionado durante a época balnear, e as restantes praias onde não existe este tipo de condicionantes, estimando que este trabalho esteja concluído no início de março de 2021.
7. Sem prejuízo de algumas especificidades, o que vier a ser estipulado como forma de cálculo da capacidade de carga da praia associada ao surf, bem como os critérios de seleção para atribuição de licenças para os operadores de surf, e tendo em que conta que não existe enquadramento legal para o efeito, é consensual que as conclusões a que se chegar sejam vertidas em recomendações técnicas para as diferentes entidades com competência em razão

da matéria (nas praias identificadas como águas balneares a competência passou a ser das autarquias, nas restantes praias marítimas mantém-se nas Capitánias e na APA).

8. Com base numa recolha e análise de editais das Capitánias e de Regulamentos Municipais, pode já avançar-se com uma proposta relativa aos elementos que as empresas de animação turística deverão apresentar para efeitos de obtenção de licenças para ocupação do espaço, assim como a informação que a entidade competente deve disponibilizar para efeitos de organização da prática do surf em cada praia.
9. Da reflexão havida também se levanta a questão do enquadramento legal para a definição de condições de seriação das empresas para operar na praia. As condições ou requisitos têm vindo a ser definidos através de editais ou regulamentos municipais, estabelecendo critérios e pontuações baseados em “índices” de diferentes tipos (ex: experiência das empresas, sazonalidade da atividade, sede da empresa, ...). Contudo, nos casos em que não seja possível acolher a totalidade das empresas interessadas em operar na praia, ainda que reúnam os requisitos de acesso, levanta-se a questão do enquadramento legal específico para efeitos de seriação das empresas – matéria a aprofundar no GT.
10. Não obstante a necessidade de aferir o enquadramento legal referido no ponto anterior, salienta-se que no documento desenvolvido pelo TdP, APECATE e Associação de Escolas de Surf de Portugal – Gestão Sustentável das Praias *Surf Spots* – é apresentada uma proposta de metodologia de seleção que tem por base um índice sustentabilidade, que contemplam requisitos e meios de verificação focados nas suas três dimensões: económica, social e ambiental.
11. Atendendo aos pontos 5, 7 e 8 acima referidos, o TdP, APA, DGAM, DGRM e IPDJ procederam à elaboração de documento com propostas de orientação para a gestão destas atividades nas áreas balneares, em formato de Guia. As orientações constantes deste documento baseiam-se na definição de corredores para a prática das atividades de *surfing*, realizada por diversos tipos de operadores, quer seja em contexto de atividade de animação turística de surf, ensino ou treino desportivo. Identificam-se também um conjunto de boas práticas para o exercício da atividade de surf e outras atividades de deslize, a observar pelos operadores. Para além disso, fornece orientações a ter em conta no âmbito do licenciamento do uso e ocupação de espaço afeto à prática balnear, apresenta uma proposta de requisitos e de metodologia de seriação dos operadores quando estes ultrapassem o número de corredores definidos para uma determinada área balnear.
12. De referir que o documento – Guia contempla a matéria das habilitações dos técnicos das empresas de animação turística, a qual (ver ponto seguinte) está em análise na tutela do turismo.
13. Sobre este documento – Guia – sugere-se à tutela do turismo que se venha a recolher contributos dos Municípios, através da respetiva tutela – Ministério da Modernização do Estado e da Administração Pública (Secretaria de Estado da Descentralização e Administração Local), assim como das Associações (ex. APECATE, Associação Escolas de Surf de Portugal), no sentido de vir a consensualizar os procedimentos e, em sequência, divulgar o Guia Orientador.
14. O documento – Guia – faz parte integrante do presente Relatório.

PONTO DE SITUAÇÃO - HABILITAÇÕES DOS TÉCNICOS DAS EMPRESAS DE ANIMAÇÃO TURÍSTICA

15. O IPDJ partilhou a posição do Desporto sobre as habilitações para o ensino do surf, destacando-se o seguinte entendimento: O caso do Surf, à semelhança do Mergulho, configura uma situação em que o que está em causa é proporcionar aos turistas a prática da atividade desportiva em si, incluindo a aprendizagem de técnicas e conceitos, quer numa ótica de iniciação ou de melhoria do desempenho. Neste caso, portanto, a atividade desportiva é o fim em si mesmo dos serviços prestados pela empresa de animação, na zona balnear onde atua, sem prejuízo de outras atividades complementares e experiências que possa incluir nos programas que comercializa, fora da zona balnear.

É por isso que se compreende que, neste caso do Surf, as empresas de animação usem de forma generalizada, a designação comercial de “Surf School” junto dos seus clientes internacionais e nacionais, para designar os serviços prestados. (nota: muitas empresas de animação estão inscritas na FPS como “escola de surf”).

Assim, neste caso do Surf, em que a atividade desportiva praticada na zona balnear, assente no ensino-aprendizagem, é o objeto único do serviço prestado, tem de ser assegurado o cumprimento das regras de segurança e dos preceitos técnicos inerentes a esta atividade desportiva, logo, deverá aplicar-se o enquadramento normativo inerente à atividade desportiva, no que à formação dos recursos humanos do desporto diz respeito. Isto significa que a atividade desportiva de Surf proporcionada pela empresa de animação deverá ser enquadrada por técnicos devidamente certificados com um Título Profissional de Treinador de Surf Nível 1, nos termos da legislação em vigor (Lei n.º 40/2012 de 28 de agosto com as alterações impostas pela Lei 106/2019 de 6 de setembro – *artigo 3º Atividade de treinador de desporto*).

16. Da análise técnica efetuada pelo Turismo de Portugal, ouvido o IPDJ, este entendimento para o Surf parece adequado nas situações em que a atividade proporcionada pela empresa na praia configura “aulas de surf”, ou seja, a prática desportiva em si, devendo por isso fazê-la em total segurança para os turistas que pretendem aprender ou aperfeiçoar a sua técnica. Daqui decorre, portanto, a necessidade de habilitação de “treinador desportivo”, cuja pertinência é reforçada pela crescente procura que esta atividade tem registado.

17. Para o TP, há que ter presente que sem prejuízo dessa situação, os colaboradores das empresas – diferentemente dos clubes desportivos - têm outras habilitações relevantes para o exercício da sua atividade, nomeadamente, competências de gestão de grupos, idiomas, informação turística, e também de primeiros socorros de forma a poderem prestar serviços mais qualificados e seguros aos seus clientes nacionais e/ou internacionais e assim, serem mais competitivos no mercado. Neste sentido, e tendo presente os argumentos das empresas de animação turística, é relevante distinguir as atividades que configuram “aulas de surf” de outras experiências relacionadas com o surf, sem qualquer componente de ensino ou treino desportivo.

18. Também para o TP, a concordância de princípio com este entendimento aplicável às empresas que asseguram “aulas de surf” na praia, decorre ainda da analogia com o exemplo do Mergulho onde foi necessário regulamentar de forma específica, essa atividade.

19. Sem prejuízo do acima exposto, e no que respeita aos seguros aplicáveis, também o TP considera importante ter em conta que estes não decorrem da legislação do desporto, em nenhuma circunstância, mas sim das obrigações legais das empresas de animação turística de acordo com a legislação em vigor.

20. Será também de equacionar a possibilidade e pertinência das Escolas de Hotelaria e Turismo do Turismo de Portugal, onde é ministrado o curso profissional de Turismo de Natureza e Aventura, virem a disponibilizar formação certificada para acesso ao título profissional de treinador de desporto nível I (surf), em estreita articulação com o IPDJ.
21. Trata-se de uma matéria que carece de maior aprofundamento entre as áreas do Turismo e do Desporto, pelo que no dia 17 de maio o TdP remeteu uma exposição à tutela do Turismo sobre o tema da diferenciação entre atividades turísticas e desportivas e a consequente identificação e exigência de competências técnicas e profissionais exigidas para a sua prática, a propósito da atividade de Surf, mas que também se coloca para outras modalidades/atividades. De referir que esta matéria tem impacto no Guia acima referido (cfr. ponto 12), sendo que o entendimento a que se chegar terá de ser vertido naquele documento.

ANEXO 1

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021

1. A integração da atividade marítimo-turística (AMT) no subsector da Animação Turística, que, substituindo o licenciamento da atividade económica por um Registo desmaterializado em Balcão Único (Turismo de Portugal IP), facilitou o acesso à atividade e evitou duplos licenciamentos. É de sublinhar que a solução adotada neste âmbito vem na senda da legislação comunitária relativa ao setor dos serviços no que respeita à criação de “balcões únicos” e à simplificação e desmaterialização de procedimentos.
2. Esta integração clarificou a tutela da atividade marítimo-turística enquanto atividade económica que, de acordo com a Diretiva Europeia dos Serviços, é uma atividade não regulamentada, limitando-se a regulamentação às embarcações e às competências técnicas dos seus operadores. Daqui decorreu, em 2014 a publicação do **Regulamento das Embarcações** Utilizadas na Atividade MT (REUAMT) por oposição ao anterior **Regulamento da Atividade MT (RAMT)**, que visa simplificar os procedimentos relativos à utilização das embarcações afetas à atividade MT, por via designadamente da eliminação de certas exigências previstas no anterior Regulamento que se consideraram injustificadas, do alargamento da tipologia das embarcações que possam estar afetas à AMT, bem como da possibilidade de exercício de todas as modalidades MT com embarcações de recreio, liberalizando-se o exercício da atividade, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento da economia do mar e do turismo.
3. A utilização de embarcações de recreio (ER) na AMT permitiu a criação de centenas de novas empresas MT. A AMT é uma atividade profissional, do setor do turismo que cria valor para Portugal e para os turistas que nos visitam, proporcionando atividades de lazer em todo o território.
4. Segundo a APECATE, não estando em causa a regulamentação da AMT, mas sim, as ER usadas nessa atividade, importa ter presente que estas estão dimensionadas e equipadas para a área de navegação e lotação que lhes são definidas e são operadas por profissionais com as credenciais oficialmente exigidas para o comando dessas embarcações.
5. A DGRM destaca, contudo, que as ER podem ou não ser afetas à AMT, pelo que é necessário adequar as condições de segurança das ER à respetiva utilização por passageiros/turistas.
6. Segundo a APECATE, a boa prestação dos operadores é responsável pela satisfação dos seus clientes e garante o crescimento da procura; por outro lado, do conhecimento disponível, a AMT regista uma percentagem pouco significativa de acidentes, quando comparada com a própria náutica de recreio e com atividades de outra natureza.
7. A DGAM e DGRM não confirmam a percentagem pouco significativa de acidentes/incidentes. Reforçam, aliás, a necessidade de uma formação adequada, mais completa e profissional, para a AMT, havendo uma diferença na condução de uma ER própria para fins de lazer, em que a condução é mais “descontraída ou uma ER destinada a uma utilização profissional, para fazer passeios com turistas. Atualmente a formação mínima exigida é a mesma, quer seja para utilização em lazer/particular, ou para a atividade MT.
8. A segurança dos turistas e das embarcações são de particular importância para os operadores que exercem a atividade. Mais de 90% da AMT desenvolvida em Portugal é realizada com ER e dentro de zonas portuárias ou até 1 ou 2 milhas da costa.
9. Sem prejuízo de existirem áreas de melhoria, é importante realçar que a segurança das embarcações e o profissionalismo da AMT são questões que o setor considera estarem acauteladas na prática das empresas, de acordo com a APECATE.

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021

10. A necessária articulação entre as várias entidades competentes e as empresas, na clarificação dos entendimentos, na aplicação dos procedimentos e na identificação de práticas que, pelo desenvolvimento tecnológico e do mercado, carecem de atualização – é um fator determinante para assegurar experiências seguras e de qualidade aos turistas que recorrem a serviços AMT.
11. A DGAM e DGRM consideram que, por força da publicação do Decreto-Lei nº 93/2018 de 13 de novembro, que estabelece o Regime Jurídico da Náutica de Recreio, e que revogou o Decreto-lei n.º 124/2004, de 25 de maio, é necessária a revisão do Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo -Turística, publicado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, com vista a acautelarem-se matérias respeitantes à formação dos operadores marítimos turísticos, bem como à segurança das embarcações.
12. De acordo com as mesmas entidades, importa referir que desde a publicação do Decreto-Lei n.º 149/2014 de 10 de outubro, que remonta a 2014, a atividade MT sofreu um aumento exponencial em operadores e consequentemente em embarcações no mar, que por força do garante da segurança de pessoas e bens, necessita de uma maior regulamentação e aproximação dos referenciais de formação e segurança das embarcações às outras atividades de cariz profissional, que se desenvolvem em ambiente marítimo.
13. Também realçam a necessidade de tal revisão contemplar a atualização e o total esclarecimento das remissões legais constantes naquele Regulamento referentes ao revogado Decreto-Lei n.º 124/2004, para clarificação das normas aplicáveis em face do disposto no Decreto-Lei nº 93/2018, de 13 de novembro.

TAXAS	Fundamentação APECATE	Posição DGAM e DGRM
Licença de Estação	<p>O regulamento da atividade marítimo-turística, no seu artigo 7º alínea 1 refere que: <i>“Sem prejuízo do artigo 20º, às embarcações de recreio utilizadas na actividade marítimo-turística é aplicável o disposto no presente regulamento e, subsidiariamente, o disposto no Regulamento da Náutica de Recreio, aprovado pelo Decreto-Lei Nº 124/2004, de 25 de Maio.”</i></p> <p>Tendo este último Regulamento sido revogado e substituído pelo Decreto-Lei Nº 93/2018 de 13 de Novembro, não fica claro a aplicação da circular Nº 55 da DGRM onde é referido que <i>“Mais se informa que ficam excluídas da aplicação do disposto no artigo 51.º do RNR as embarcações de recreio com exploração comercial (Atividade Marítimo Turística), considerando que de acordo com o n.º3 do artigo 2º a utilização de embarcações de recreio com fins comerciais, nomeadamente na atividade marítimo-turística, é regulada por legislação própria.”</i></p>	<p>DGAM - Nos termos do artigo 51º do Decreto-Lei n.º 93/2018 de 13 de novembro, a competência para a emissão da licença de estação, é da DGRM.</p> <p>DGRM – O DL 93/2018 é explícito quando refere que o RJANR não é aplicável às ERs que sejam utilizadas em MT (artigo 2.º n.º 3) Assim sendo, o normativo relativo à emissão de Licenças de Estação aplicável é o DL 73/2007, de 27 de Março.</p>

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021		<p>Tal como consta do artigo 7º alínea 1 do DL 149/2014, é aplicável subsidiariamente o disposto no RNR e, neste regulamento, a licença de estação das ER passou a vitalícia pelo que, independentemente da atividade exercida pela ER, a licença de estação deve ser vitalícia para todas as ER.</p> <p>Sugestão: aplicar a licença vitalícia às ER da AMT.</p>	
	Taxa de Farolagem	<p>Também neste caso, a taxa deveria ser aplicada à embarcação e não à atividade e por isso, devia ser aplicada de acordo com o tipo de embarcação. Atualmente, a Taxa de Farolagem é aplicada, de acordo com a Portaria 63/2019, com uma taxa fixa de 50€ por ano para qualquer embarcação afeta à atividade MT até 50 tAB (grande maioria das embarcações MT) independentemente do seu tipo de registo. Por exemplo, uma pequena embarcação tipo 5 com 5m de comprimento e lotação de 5 pessoas paga o mesmo que um mega-iate de 20m de comprimento, tipo 1 e lotação para 18. Existe uma desproporcionalidade no critério aplicado.</p> <p>Assim, deveria ser aplicada uma taxa de acordo com o tipo de embarcação.</p> <p>Sugestão: Criar 2 escalões intermédios de arqueação bruta, até 10tAB e até 25tAB.</p>	<p>DGAM - Criado pelo Decreto-Lei n.º 12/97, de 16 de janeiro, e constituindo um regime específico que decorre da contrapartida por um serviço público que o Estado presta a embarcações nacionais e não nacionais no âmbito do assinalamento marítimo e da segurança da navegação, apenas em 2002 se procedeu a uma revisão dos valores da taxa de farolagem e balizagem inicialmente estabelecidos em 1997, não obstante este diploma estabelecer que o padrão de atualização seria anual. Em 2019, procedeu-se a uma revisão dos valores, considerando o anteriormente referido, e pelo facto que os valores das taxas vigentes se encontravam notoriamente desatualizadas, procedendo-se a publicação da Portaria n.º 63/2019 de 18 de fevereiro.</p> <p>No sentido de evitar a assunção de um fator de correção relativo à última década e meia que resultaria da aplicação da taxa de inflação sucessivamente verificada, o qual constituiria um montante algo oneroso para os proprietários das embarcações, optou-se por definir valores ponderados e que visam atenuar o impacto da presente medida corretiva.</p> <p>No quadro de atualização ora estabelecido, e em resultado da experiência ocorrida durante</p>

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021			<p>estes mais de 20 anos de vigência da taxa, teve-se em consideração quer os fatores de ponderação a aplicar a embarcações nacionais e às de bandeira não nacional, bem como a necessidade de introduzir equilíbrios corretivos nas verbas a aplicar às embarcações que exercem atividades de cariz profissional e as que se dedicam a atividades lúdicas.</p> <p>Por outro lado, e prosseguindo uma linha de ação que visa privilegiar medidas destinadas a incentivar a potenciação económica de atividades diretamente relacionadas com o desenvolvimento turístico do país, e considerando o acentuado acréscimo que, na última década e meia, a atividade marítimo-turística vem tendo, em especial numa configuração do exercício e âmbito local utilizando-se embarcações de média e reduzida dimensão, foi decidido alterar o regime e valores aplicáveis àquelas embarcações, corrigindo-se, desta forma, também, uma aplicação da verba que ainda se mantinha desde o último processo de revisão ocorrido em 2002, ou seja foram introduzidos escalões considerando a dimensão das embarcações afetas à atividade MT.</p> <p>A sugestão agora apresentada, poderá ser ponderada, na próxima revisão da Taxa de Farolagem e Balizagem.</p>
	Taxa de registo e manutenção	Com a implementação do novo Regulamento da Náutica de Recreio através do DL 93/2018, e com o alargamento do período de vistorias às embarcações de recreio, a AMN aumentou significativamente o custo das taxas associadas ao registo e manutenção das ER, que se traduz num aumento significativo dos encargos dos operadores MT.	DGAM - Estando em curso a revisão da Portaria n.º 506/2018 de 02 de outubro, que aprovou o Regulamento dos Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima Nacional, os aspetos referidos serão objeto de análise.

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021

		<p>Por outro lado, não está clara a necessidade de existirem 2 taxas para a vistoria a nado e para a vistoria a seco quando estas são realizadas num mesmo ato e ao mesmo tempo.</p> <p>Sugestão: Reduzir as taxas associadas ao registo e vistorias de manutenção das ER e eliminação de taxas duplicadas (a seco e a nado).</p>	
Certificado de lotação	de	<p>Os certificados de lotação de segurança de embarcações de recreio tipo 1, 2 e 3, da responsabilidade da DGRM, são englobados genericamente numa rubrica “3.1 – Até 50 passageiros” e tem um custo de 103,70€.</p> <p>De referir que este certificado é de emissão automática e sempre igual para as ER de acordo com o seu tipo, embora possa ser pedido pelo operador algo diferente, desde que devidamente justificado. Mais uma vez, não parece estar justificado equiparar as ER a embarcações de transporte de passageiros quando têm uma lotação de quase 1/5 do primeiro escalão definido.</p> <p>Sugestão: Sendo que a grande maioria das ER tem lotação até 12 passageiros e algumas até 18, entende-se ser pertinente criar mais 1 ou eventualmente 2 escalões de certificados de lotação, com valores mais baixos para lotações até 12 e 18 passageiros.</p>	<p>DGRM – o DL 149/2014 conseguiu que as ERs utilizadas em MT só fossem consideradas navios de passageiros se transportassem mais de 18 passageiros. Internacionalmente uma embarcação de passageiros é a que transporta mais de 12 passageiros.</p> <p>Considera-se que o que está em causa é o princípio da equidade: Tanto paga uma embarcação MT de recreio como uma embarcação MT que não seja de recreio, uma vez que a utilização da embarcação é para o mesmo fim – atividade MT.</p> <p>A DGRM equaciona a revisão da tabela dos escalões para prever o seu desdobramento. Esta revisão, a existir, será refletida na portaria geral das taxas.</p>
	VISTORIAS	FUNDAMENTAÇÃO APECATE	Posição DGAM e DGRM
Para o exercício da AMT		<p>Atualmente, os termos de vistoria para exercício da AMT tem a validade de um ano, sendo que, de 2 em 2 anos, as embarcações têm de ser vistoriadas a seco.</p> <p>Tendo em conta a experiência acumulada ao longo dos anos de aplicação deste procedimento, consideram-se desnecessárias as vistorias anuais, provocando este facto um acréscimo de custos para os operadores sem que daqui</p>	<p>DGAM - A concretização do agora sugerido, só pode ser implementado/analísado, no âmbito da revisão do Decreto-Lei n.º 149/2014 de 10 de outubro, que aprova o Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística. De qualquer forma, importa realçar que cada vez mais a atividade MT deverá ser regulada como uma atividade profissional, e nesse contexto, aproximar os</p>

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

<p>Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021</p>		<p>decorra um proveito prático concreto.</p> <p>Sugestão: À semelhança do que foi feito para as embarcações de recreio, onde as vistorias de manutenção passaram para o dobro do tempo – eram de 5 em 5 anos e passaram para 10 anos nas embarcações recentes - sugere-se que o mesmo seja aplicado às embarcações afetas à AMT, passando a existir vistoria a nado a cada 2 anos e a seco a cada 4 anos. Sugere-se ainda que, no caso de todas as embarcações novas com certificado de conformidade CE, a primeira vistoria de registo e afetação à AMT seja eliminada, mais uma vez à semelhança do que é feito nas novas embarcações de recreio, aquando do registo. O Certificado CE em qualquer embarcação nova atesta que a embarcação cumpre com os critérios europeus para construção de embarcações, o que por si só deveria ser considerado suficiente para prescindir da primeira vistoria de afetação à AMT.</p>	<p>referenciais de formação dos seus profissionais e embarcações utilizadas, às restantes atividades profissionais similares, como por exemplo o transporte de passageiros em ambiente marítimo.</p> <p>DGRM - Sendo estas embarcações utilizadas para fins comerciais, deverão estar no mesmo patamar de exigência quanto a segurança e verificação dos requisitos técnicos que as demais embarcações de utilização comercial. O Livrete de uma ER é, neste momento, apenas um documento que confirma a propriedade da embarcação. Consideramos, isso sim, que as ERs que exercem MT devem ser abrangidas pela obrigatoriedade de Certificado de Navegabilidade como forma de garantir que todo o equipamento visto é identificado, atendendo que pelo DL 93/2019 a palamenta nem sequer é mencionada no Livrete. Quanto à sugestão relativa ao certificado europeu (designado como Declaração UE de conformidade da ERs) este só se refere à construção e não é extensivo a equipamento nem à utilização. Têm sido inúmeros os casos de ERs novas, que na vistoria para MT, se verifica que não possuem qualquer equipamento ou que a palamenta não existe na quantidade necessária.</p>
	<p>Desanexação de motor e abate de embarcação</p>	<p>Desde há cinco anos que é exigida pelas Capitánias, uma vistoria de desanexação de motor de embarcação. Sendo que é necessária uma vistoria para anexar um novo motor, não parece fundamentada a necessidade de vistoria de desanexação, a qual acarreta custos para os operadores, não só da vistoria em si, mas de eventual trabalho de mecânica nos casos em que houve tentativa de</p>	<p>DGAM - Relativamente à desanexação de motores, a orientação que existe da DGAM para as Capitánias é coincidente com a sugestão, ou seja, nos casos em que a desanexação de motor seja sucedida de anexação de outro, apenas é efetuada uma vistoria.</p>

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021		<p>reparação do motor antigo e concluiu-se que a reparação não seria viável.</p> <p>Nestes casos, é exigido que o motor seja novamente montado e colocado na embarcação para a vistoria e posteriormente, colocado o novo motor com nova vistoria. Esta prática é recente, não sendo claro o enquadramento legal para o efeito. Anteriormente, era necessário efetuar o requerimento a solicitar a declaração de desanexação de motor, prevista com o pagamento de 8€ na Portaria 506/2018. No mesmo diploma não se identifica rúbrica de vistoria para desanexação de motor.</p> <p>Sugestão: nos casos indicados de substituição de motores, considerar apenas a vistoria após montagem do novo motor, não obrigando a vistoria de desanexação (sendo esta a consequência da montagem do novo motor).</p> <p>O mesmo procedimento deveria ser seguido para abate de embarcação em fim de vida, de modo a ser necessária apenas uma vistoria com a efetiva demolição da embarcação e não 2 vistorias (uma antes e outra após processo de demolição).</p>	<p>Se há situações diferentes registadas, as mesmas devem ser relatadas junto da DGAM.</p> <p>Relativamente ao processo de abate de embarcações, o mesmo está previsto nos artigos 90º e seguintes do Decreto-Lei n.º 265/72 de 31 de julho, que aprova o Regulamento Geral das Capitánias, onde está previsto o processo a seguir conducente ao abate de registo, onde a vistoria inicial está prevista no artigo 92º, que tem como objetivo: “A autoridade a quem for dirigido o requerimento mandará vistoriar a embarcação por dois peritos para avaliar das suas condições de navegabilidade e determinar o seu valor.”</p> <p>A determinação do seu valor tem como objetivo a concretização do previsto no artigo 93º - Citação de credores e interessados.</p> <p>DGRM – a sugestão de uma única vistoria é plausível nos casos em que na mesma embarcação se retira um motor e é instalado outro. Lamentavelmente, casos que não correm muito bem são os que envolvem o retirar do motor da embarcação A para o colocar na embarcação B.</p>
	OUTROS TEMAS	FUNDAMENTAÇÃO APECATE	Posição DGAM e DGRM
	NOMENCLATURA	<p>O decreto-lei n.º 149 / 2014, de 10 de outubro no ponto 9 do artigo 8º do anexo diz o seguinte: “<i>Na atividade marítimo -turística todas as pessoas embarcadas nas embarcações de boca aberta devem manter permanentemente envergados os respetivos coletes de salvação quando tal tenha sido prévia e formalmente determinado pelas entidades com jurisdição no respetivo domínio hídrico.</i>”</p> <p>No mesmo diploma na alínea d) do artigo 2º define o que são</p>	<p>DGRM - A declaração UE de conformidade para ER, define se é uma embarcação fechada, semifechada ou aberta. Para as declarações UE anteriores à atual diretiva tem de se pedir essa informação ao construtor. Assim, estes documentos permitem ultrapassar a existência de diferentes interpretações.</p>

TEMA: CONSTRANGIMENTOS E PROPOSTAS – ATIVIDADE MARÍTIMO-TURÍSTICA

Análise dos constrangimentos e propostas remetidas pela APECATE em março/2021

embarcações de boca aberta:
 “«Embarcação de boca aberta», a embarcação sem convés estanque de proa à popa.”

Definição de convés estanque:
 “Convés estanque - convés construído de modo a que este seja perfeitamente estanque à água, tanto de cima para baixo, como de baixo para cima.”

A definição e interpretação de **embarcação aberta** não é uniforme, sendo muitas vezes confundida com embarcações sem superestruturas, o que não é necessariamente a mesma coisa. Uma embarcação aberta é uma embarcação com o casco e convés isolados um do outro, permitindo que a água não passe entre eles, quer de baixo para cima e de cima para baixo.

Estas definições suscitam alguma confusão, especialmente nas embarcações de reboque ou *parasailing*, onde as Capitánias Locais obrigam os seus tripulantes a envergar colete salva-vidas. Este facto aumenta o risco de acidente tendo em conta os equipamentos utilizados (cabos de reboque ou *parasailing*) que se podem prender nos coletes e provocar ferimentos nos tripulantes.

Sugestão: normalização de conceitos e nomenclatura que identifique claramente a definição de embarcação de boca aberta, não obrigando os seus tripulantes a envergar colete apenas por a embarcação não ter qualquer superestrutura.

