

# Operadores marítimo-turísticos em risco de fechar portas

DIREITOS RESERVADOS

Empresas queixam-se que autoridade marítima está a fazer exigências que implicam aumento de custos incontroláveis

PAULA GOUVEIA  
pgouveia@acorianoriental.pt

Os operadores marítimo-turísticos da Região estão a ser confrontados com exigências das capitânicas que, de acordo com os mesmos, por implicarem um aumento de despesas incontroláveis, podem pôr em causa a viabilidade de muitas empresas de observação de cetáceos e de mergulho nos Açores.

Há já empresas que estão impossibilitadas de operar, porque não passaram nas vistorias, por não cumprirem os requisitos exigidos pela autoridade marítima.

É o caso da Águia Tours, na Terceira, que possui três embarcações e se submeteu, esta semana, a uma vistoria, mas não conseguiu renovar o certificado de navegabilidade. A empresa tinha saídas para o mar programadas para este fim de semana, mas não vai conseguir cumprir os compromissos com as agências de viagens, o que, explicou Paulo Aguiar, põe em causa o pagamento, no fim do mês, da licença de observação de cetáceos e o pagamento a funcionários. Desse modo, poderá estar em causa a sustentabilidade da própria empresa.

A autoridade marítima está a exigir aos operadores a aquisição de balsas que, além de serem mais caras, têm de ser vistoriadas mais frequentemente (todos os anos), sendo o preço destas vistorias também mais elevado do que as feitas para as balsas simplificadas.

Os operadores estão também a ser informados pelas capitânicas que, para trabalharem à noite, têm de colocar radares nas embarcações.

Os operadores não compreendem porque razão a autoridade marítima dos Açores está a alterar as suas exigências em relação às embarcações que se dedicam a atividades marítimo-turísticas. “Exigências que não fazem sentido”, diz Paulo Aguiar, tanto do ponto de vista legal, porque “as nossas embarcações são equivalentes às embarcações de recreio,

e estão a exigir que tenhamos meios de embarcações costeiras ou auxiliares”; como do ponto de vista da segurança, uma vez que “nós trabalhamos muito perto da costa e, havendo um problema somos socorridos rapidamente; e o que está a ser exigido é para grandes distâncias”.

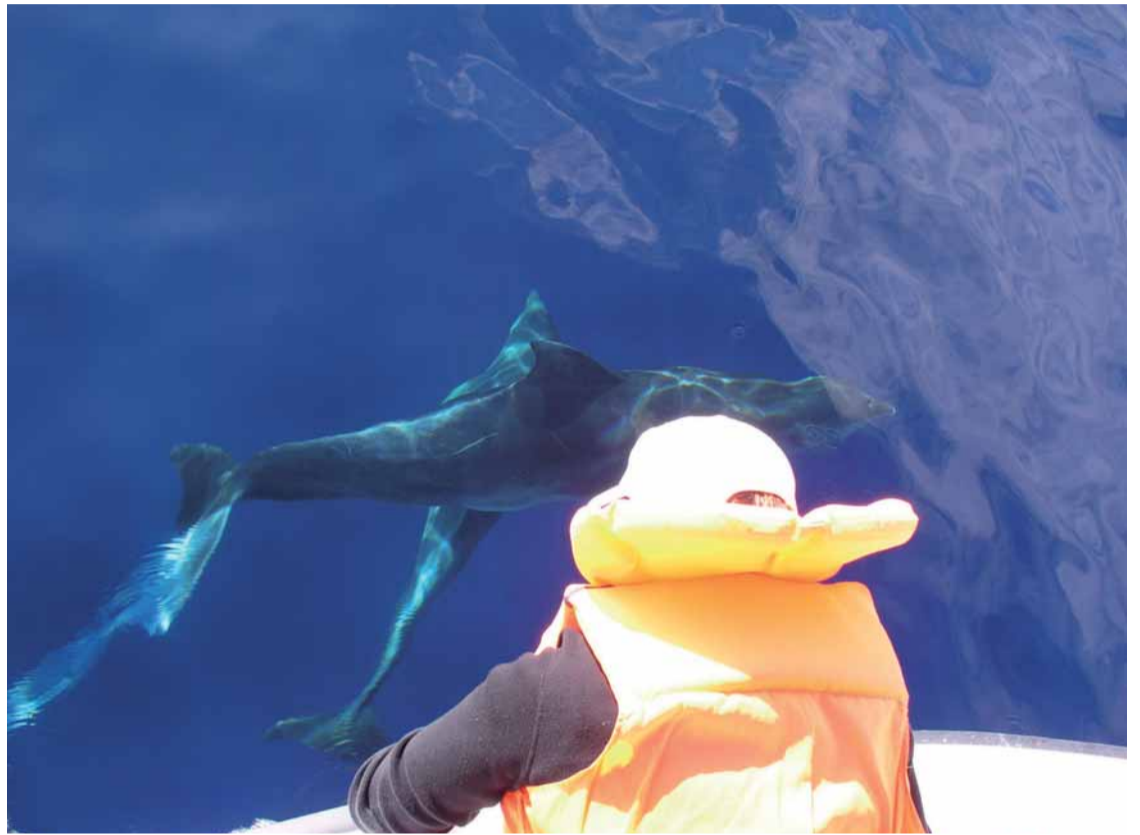
Um outro operador que preferiu manter o anonimato levanta uma outra questão: os barcos estrangeiros estão a ter tratamento diferenciado, pois a sua vistoria compete à Direção Geral dos Assuntos do Mar (antigo IPTM) e, de acordo com o mesmo, esta entidade considera que estas embarcações que se dedicam a atividades marítimo-turísticas são do tipo de recreio, não tendo de cum-

**“Não compreendemos o porquê de embarcações que nos últimos 10 a 12 anos que estiveram legais, já não estarem”**

prir com as exigências que estão a ser feitas pelas capitânicas nos Açores. Assim, “se o barco for matriculado no estrangeiro gasta 4000 euros a licenciar o barco, nós se estivermos registados cá, temos de gastar 10 mil euros por barco”, diz o mesmo operador.

“Não compreendemos a posição da Marinha, o porquê de embarcações que nos últimos 10 a 12 anos que estiveram legais, já não estarem legais”, afirma, invocando o Regulamento Autónomo para a Atividade Marítimo-Turística dos Açores - RAMTA (artigo 21º) que determina que “as embarcações de recreio são vistoriadas enquanto embarcações de recreio e depois são autorizadas a desenvolverem atividades marítimo-turísticas”.

“Estamos todos em modo de pânico”, diz o mesmo operador que dá conta da indignação que se vive atualmente entre os operadores. “Temos aqui duas soluções, ambas vergonhosas: ou fechamos a porta e entregamos os barcos, muitos deles subsidiados pelo Governo Regional, por não termos capacidade para operar com as exigências da Marinha; ou vamos ter de registar os barcos num país europeu qualquer, porque a nossa marinha considera que não temos condições para operar, quando temos um passa-



Comando da Zona Marítima invoca legislação que define os requisitos de segurança para barcos da atividade marítimo-turística

## Outras queixas dos operadores marítimo-turísticos da Região

Os operadores da atividade turístico-marítima dos Açores têm outras queixas em relação a exigências que dizem ser diferentes das feitas às embarcações do continente.

“Nos Açores há capitânicas que pedem rol de tripulação e no continente nunca ninguém ouviu falar de rol de tripulação para embarcações de recreio”, exemplifica um operador, explicando que isso cria problemas aos skeepers freelancer

que ganham ao dia, “e se se matricularem na empresa A não podem no dia a seguir trabalhar na empresa B – têm de ir à capitania para se desmatricular do rol da tripulação da empresa A, têm de pagar para se matricular no rol de tripulação da empresa B; e dois dias depois se a empresa A precisar dos seus serviços outra vez terá de fazer o mesmo”, refere.

do digno, sem incidentes relacionados com segurança e de entreajuda entre os operadores e inclusive com a marinha, colaborando em operações de busca e salvamento”.

**“Estamos todos em modo de pânico (...) ou fechamos a porta (...) ou vamos ter de registar os barcos num país europeu”**

Autoridade marítima invoca a legislação em vigor  
Matos Nogueira, segundo co-

mandante do Comando da Zona Marítima dos Açores, explica que as exigências da autoridade marítima fundamentam-se no decreto-lei 191 de 1998, republicado em 2011, que trata das embarcações na atividade marítimo-turística, independentemente de serem embarcações de recreio, de pesca, auxiliares ou outras.

“Existe uma atividade marítimo-turística, em que as pessoas pagam para poderem usufruir dessa atividade e, independentemente do tipo de embarcação em que estejam, a legislação exige que nessa atividade determinados requisitos de segurança”, sublinha.

Em relação ao RAMTA, o comandante Matos Nogueira afirma que este “regulamenta a atividade

e não os requisitos de segurança”, até porque “não fazia sentido uma embarcação ter no continente uns requisitos de segurança e nos Açores outros”.

Confrontado com a diferente interpretação da lei, feita pela DGAM, Matos Nogueira diz não ter conhecimento dessa situação, acrescentando que “vai colocar esse assunto à DGAM”. Salvaguarda, contudo, que lhe “custa muito a acreditar que haja outro ponto de vista que não o que vem na lei que, no regulamento dos meios de salvagem (capítulo 4), define quais os equipamentos que as embarcações registadas na atividade marítimo-turística têm de ter”.

Em relação ao facto da lei ser antiga, o comandante admite que a lei é de 1998, mas lembra que a sua revisão em 2011 “trouxe algumas mudanças”. De qualquer forma, garante que “a maior parte das embarcações já cumprem estes requisitos”. Em São Miguel, exemplifica, não foram detetadas irregularidades em relação às balsas, mas apenas quanto aos radares.

### Reunião na segunda-feira

De acordo com o que nos foi possível apurar, a Autoridade marítima, operadores marítimo-turísticos e Governo Regional reúnem-se, na próxima segunda-feira, com este assunto na agenda. ♦