



Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Produtos e Destinos

22ª Reunião do Grupo de Trabalho de Turismo Náutico

04 de fevereiro de 2014

Brasília-DF

1. Identificação da Reunião

Data da Reunião: 04/02/2014	Horário: 09h30 às 17h	Local: Sala Plenária: Ministério do Turismo – 9º andar (manhã) e Embratur (tarde)
Coordenador Técnico do GT Náutico: Wilken Souto		Telefone: (61) 2023-8165
Ordem do dia: <ul style="list-style-type: none">✓ Agenda Comercial de Participação em Eventos Internacionais (Embratur)✓ Proposta de Prorrogação da Portaria SPU Nº 404/2012✓ Avaliação de Candidaturas do Processo Seletivo de Novas Entidades para compor o GTT✓ Proposta de Confeção de Guia de Boas Práticas Ambientais para a Construção de Marinas e Portos✓ Apresentação de Resoluções e Normativas de Órgãos Públicos Federais: atualização (1ª parte – órgãos públicos federais)✓ Lei 11.771/2008, Decreto 7381/2010 e Portaria MTur 311/2013: legislação turística		

2. Identificação do Documento

Relator do Documento: Girlaine Cardoso	Data de Preparação: 13/03/2014
---	---------------------------------------

3. Participantes da Reunião

Representantes dos seguintes órgãos componentes do GTT-Náutico: Antaq, Anvisa, Brasilcruise, Clia-Abremar Brasil, Embratur, MTE, MPA, MMA, PF, SPU/MP, Grupo de Trabalho de Turismo Náutico do Paraná, Instituto de Marinas do Brasil, Marinha do Brasil, MTur (DEPROD, DIETU e DFPIT).

Representantes de outros órgãos: MRE, Anepe, Acobar, Fenamar, FNTTAA, INEA, UFPA, Semar.

Lista de participantes anexa.

4. Síntese da Reunião

A abertura da reunião foi realizada às 9h30 pelo Coordenador-Geral de Segmentação do Ministério do Turismo, Wilken Souto, que explanou brevemente sobre os assuntos propostos para a reunião, assim como a respeito do processo seletivo que foi aberto pelo Ministério do Turismo para preenchimento de até seis vagas para composição do GTT-Náutico. Informou que quatro das onze entidades candidatas defenderiam sua candidatura como membro do GTT-Náutico naquela oportunidade: Acobar, Fenamar, FNTTAA e Anepe. Logo em seguida, solicitou a todos os presentes que se apresentassem e passou para o primeiro ponto da pauta: agenda Comercial de participação em eventos internacionais (Embratur).

Marco Lomanto (Embratur) ressaltou a importância do turismo Náutico para promoção do Brasil no Exterior, expondo a necessidade de se encontrar meios para conseguir desenvolver esse segmento, diante de diversas dificuldades. Lomanto falou brevemente do acordo de cooperação técnica estabelecido com o Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA) vislumbrando o desenvolvimento da pesca esportiva oceânica. Passou, então, a palavra a Kelven Lopes (MPA), que complementou dizendo como se deu o surgimento do acordo, seus objetivos, tempo de duração e parcerias. Marco Lomanto (Embratur), concluiu falando da importância da participação no projeto de associações como o Bureau Náutico Brasileiro e o Instituto de Marinas do Brasil, a fim de se criar um diagnóstico das marinas e dos gargalos existentes, especialmente a infraestrutura deficiente. Na sequência, Marco Lomanto expôs a agenda de promoção comercial do Brasil no Exterior, focando nas feiras segmentadas que abordam o turismo náutico. Após serem feitos alguns questionamentos pelos presentes, passou-se para a segunda demanda da pauta: proposta de prorrogação da Portaria SPU Nº 404/2012.

Coube ao representante da Secretaria de Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, André Nunes, abordar o assunto explicando como se deu a construção da portaria, a qual busca simplificar a legislação para regularização dos empreendimentos náuticos, ao longo da costa brasileira. Sobre a proposta de ampliação do prazo para regularização, Nunes informou que a SPU, junto a sua secretaria executiva, consultoria jurídica, outros órgãos do governo e entidades privadas, decidiram pela não ampliação do prazo, uma vez que a mesma já possuía três anos de existência, com ampla divulgação, não sendo conveniente para o poder público a sua prorrogação. Salientou, contudo, que havendo interesse público na manutenção de determinado empreendimento em situação “irregular”, não será aplicada multa, havendo um prazo para que esse empreendimento se regularize. Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) ressaltou a necessidade de se resolver a problemática da infraestrutura náutica ao longo da costa brasileira, salientando que a preocupação com a portaria é a de legitimar os empreendimentos irregulares existentes e criar segurança jurídica para novos empreendedores. Alegou que tinha proposto a prorrogação por considerar que o GTT-Náutico fez um excelente trabalho, mas com uma divulgação inadequada, e que a proposta também foi feita por não saber a postura atual da SPU referente aos empreendimentos irregulares que possuam interesse público. Ricardo Voivodic (Instituto Estadual de Meio Ambiente/RJ) e Luís Henrique (ACOBAR) corroboraram a defesa para a prorrogação do prazo. Klaus Petters (Sindicato de Marinas do Estado do Rio de Janeiro) considerou interessante a proposta de prorrogação do prazo da portaria, mas

discordou quando se falou que a divulgação não foi bem feita. Afirmou que um grande problema existente na atividade náutica é a dependência dos licenciamentos ambientais para que os órgãos consigam obter da SPU a cessão de uso do espelho d'água. Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) ressaltou o fato do GTT-Náutico ter conseguido, que os órgãos obtenham suas licenças independentes uns dos outros, e também endossou as palavras de Petters referente ao licenciamento ambiental. Reinaldo Redorat (SPU), falou da importância de se levar o assunto da regularização da atividade náutica para o plano federal, evitando dissonâncias entre os estados, já que existem estados mais avançados que outros. Considera que suas contribuições devem auxiliar na formação de um marco regulatório, partindo da premissa que as atividades do turismo náutico e suas embarcações são bens de capital da "indústria do turismo", geradora de serviços e renda. Salientou ainda duas preocupações: a primeira referente à divulgação da portaria. Redorat considera que ela pode ter sido eficaz em alguns setores, como no caso dos grandes empreendimentos, e em alguns estados, mas que para os empreendimentos de menor porte e para estados como o Amazonas, pode ter ocorrido realmente de forma inadequada. A segunda preocupação refere-se a obtenção da licença ambiental, por ser um dos documentos exigidos para que os empreendimentos consigam a sua regularização. Devido ao grande volume de pedidos, alguns órgãos não conseguiram emitir o documento devido à falta de capacidade operacional, ficando, assim, a sugestão de se encaminhar o caso para a SPU, a fim de se resolver a situação dos empreendimentos que foram prejudicados por esse fato. Eduardo Brandão (Universidade Federal do Pará) solicitou um encaminhamento ao GTT-Náutico para que fosse construído um sistema de indicadores, que possam mensurar a sustentabilidade dos empreendimentos náuticos, a fim de que estes possam ser considerados de interesse público, econômico e cultural, já que na esfera ambiental já existem estes indicadores. José Esteves (Antaq), sugeriu que fosse realizada em Brasília, uma reunião que envolvesse os órgãos federais que regulamentam a área ambiental, e que dessa reunião fossem produzidos informativos para o público em geral. Salomar Mafaldo (MMA) corroborou com a sugestão de Esteves, e ressaltou dois exemplos de boas práticas já existentes referentes à atividade náutica. Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) perguntou o que aconteceria com os empreendimentos que não estão regularizados, mas continuam exercendo a atividade náutica. Diante do questionamento, André Nunes (SPU), respondeu que para que isso não ocorra deve haver implementação e ampliação da fiscalização. Ao final das ponderações Wilken Souto (MTUR), sintetizou os encaminhamentos surgidos ao longo da pauta: o prazo da portaria é improrrogável; pode haver uma flexibilização das multas, diante do respeito à legislação ambiental e do interesse público; com relação à divulgação da portaria, foi informado que houve sim uma divulgação, mas que em alguns lugares devido a questões específicas da região, recomenda-se um fortalecimento da divulgação; a SPU ficou responsável por discutir internamente a forma de como vai ser aceita a regularização dos empreendimentos náuticos, e trazer respostas para a próxima reunião; referente às solicitações dos encaminhamentos dos representantes da UFPA e MMA, ficaria para ser discutido no horário da tarde, aprofundando o assunto quando se abordar o manual de boas práticas.

Não havendo mais considerações relativas à portaria, Cristiano Borges (MTur) fez um preâmbulo a respeito do processo seletivo que foi aberto para escolha de novas entidades que irão compor o GTT-Náutico. Informou que as inscrições foram abertas em janeiro, tendo onze candidatos aptos, dos quais dez concorrem para as cinco vagas reservadas para associações, federações, sindicatos e entidades de classe, e um concorre à vaga destinada a instituição de

ensino. Salientou que o GTT-Náutico irá decidir se todas as vagas serão preenchidas ou se deverá surgir um número maior de vagas. Explicou como se daria o processo de defesa das candidaturas – sendo destinados dez minutos para a apresentação de cada um deles e mais dez minutos para debates -, bem como o processo de votação. Logo em seguida foi aberto o espaço para a defesa das quatro primeiras candidaturas. A ordem das apresentações foi definida pela data do envio das inscrições, ficando assim estabelecida: ACOBAR (Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos), FENAMAR (Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima), FNTTAA (Federação Nacional dos Trabalhadores e Transportes Aquaviários e Afins) e ANEPE (Associação Nacional de Ecologia e Pesca Esportiva). Finalizadas as apresentações, foi aberto espaço para perguntas e considerações. Encerrados os questionamentos, os membros do grupo se reuniram em sessão fechada e decidiram que a escolha pelos candidatos aprovados se daria depois que todos os inscritos fizessem as suas defesas, ficando a definição das entidades que irão compor o GT Náutico para uma próxima reunião, a qual se dará em caráter extraordinário, apenas para decidir o assunto das candidaturas, a ocorrer antes da 23ª reunião.

Retomada a reunião no período da tarde, já na sede da Embratur, Wilken Souto (MTur) informou a todos os presentes a decisão tomada pelos membros do grupo em sessão fechada. Em seguida, sugeriu uma inversão da pauta, por questões operacionais, colocando em discussão a proposta de elaboração de um guia de boas práticas e orientação para a construção de marinas e portos. Souto informou que o grupo deveria decidir na reunião se criaria um subgrupo específico para discutir o conteúdo do guia. Indagou, ainda, sobre como ele seria composto e qual seria sua estratégia de trabalho. Ricardo Voivodic (INEA/RJ) falou sobre uma experiência que seu órgão possui com relação à construção de um guia de boas práticas e se colocou à disposição para disponibilizar esse material aos membros do grupo. Karla Baeta (Anvisa) ressaltou que em reunião anterior foi sugerido por ela e acatado pelo grupo, que o guia deveria ser denominado “guia de boas práticas ambientais e sanitárias”. Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) concordou com a sugestão de Márcio Vantil (MTur) de haver uma adaptação no guia, que deveria abordar questões não só operacionais, mas também pré-operacionais. Wilken Souto (MTur) sugeriu aos membros do grupo que fosse criado um subgrupo temporário para discutir a construção do guia, com órgãos específicos, aproveitando as práticas já existentes. Todos os presentes concordaram com a sugestão. Cláudio Amaral (Instituto de Marinas do Brasil) ressaltou a importância de haver um workshop sobre o guia em pauta, extensivo não só ao subgrupo, mas que possa abranger as secretarias estaduais de meio ambiente, por meio do MMA, aproveitando para divulgar o “verdadeiro conceito de marina”. Salomar Mafaldo (MMA) apoiou a sugestão feita por Amaral e se colocou à disposição para contribuir. Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) questionou a SPU sobre como o assunto “marinas” vem sendo tratado pela instituição, sugeriu que o guia aborde especificamente “marinas” e que as reuniões referentes a ele sejam realizadas em lugares distintos, Reinaldo Redorat (SPU), diante da provocação, informou que a SPU já possui um grupo de trabalho responsável por tratar do tema marinas, o qual, com o apoio dos Estados de São Paulo e Espírito Santo, produziu material a fim de construir uma normativa, mas que tal grupo foi suspenso. Contudo, se colocou à disposição para trazer ao grupo o material produzido sobre o tema. Referente a sugestão sobre o local das reuniões, Reinaldo apoiou a sugestão e ressaltou que o desconhecimento de grande parte das instituições federais a respeito da atividade náutica e sua importância é um grande problema para o desenvolvimento do segmento. Karla Baeta (Anvisa) alertou que a proposta é a confecção de

um manual não só para marinas, mas para portos em geral. Salomar Mafaldo (MMA) falou que o subgrupo, responsável pela produção do guia, precisa definir o recorte, o que vai ser possível fazer, em qual tempo, qual recurso a ser utilizado, o assunto e os participantes que o irão compor. Wilken Souto (MTur), sugeriu que o subgrupo a ser criado defina o escopo para apresentar para aos membros do GT, considerando ações já existentes sobre o tema, buscando focar em determinado assunto, pois, devido a diversidade de objetos a serem discutidos, poderá haver a necessidade de se desenvolver mais de um guia. Sérgio Oliveira (Antaq) informou que o órgão possui em sua estrutura uma gerência de meio ambiente, que pode colaborar na elaboração do guia, salientando que a elaboração deve ser feita de forma segmentada, podendo ser por um mesmo grupo, mas por objetos distintos. Questionou se a formação de um subgrupo seria realmente interessante para a construção do guia. Wilken Souto (MTur) falou que concorda que a elaboração do guia é responsabilidade de todo o GTT-Náutico, mas que a constituição de um subgrupo é, por uma questão operacional-metodológica, indicada para uma melhor organização. Wilken colocou para o grupo definir se preferia a criação de apenas um subgrupo, o qual poderia abordar produtos diferentes, ou se deveriam ser criados grupos distintos. Lorena Dantas (Brasilcruise) concordou com a criação de subgrupos e guias distintos para se trabalhar, com propriedade, objetos com muitas particularidades. Eduardo Brandão (UFPA) reforçou a importância e a necessidade de o guia levar em consideração as diversidades existentes a respeito das marinas. José Esteves (Antaq) propôs que a definição da estruturação do subgrupo para elaboração do guia, ficasse para uma próxima reunião, após apresentação das práticas já existentes em alguns órgãos. Em contraponto, Wilken Souto (MTur) considerou que, se ficasse para uma próxima reunião, se perderia muito tempo para dar início ao trabalho de elaboração. Ponderações feitas, decidiu-se que, apenas após a apresentação de resoluções e normativas dos órgãos federais presentes referentes às atividades náuticas é que seria definida a estruturação do subgrupo. Caminhou-se, então, para a pauta seguinte, referente às resoluções e normativas de órgãos públicos federais: atualização.

A primeira a se apresentar foi a representante da Anvisa, Karla Baeta, que trouxe, inicialmente, uma rápida abordagem a respeito de sua instituição: missão, valores, visão, parcerias, estrutura. Posteriormente adentrou na legislação referente a embarcações e portos. Falou da RDC nº 72/2009, que trata da promoção da saúde nos postos de controle sanitário, instalados em território nacional, e embarcações que por ele transitam. Cabendo nesse caso tanto porto organizado como terminal privativo que possua perfil epidemiológico. Carlos Eduardo (Brasilcruise) perguntou o porquê de o “porto sem papel” não ser instituído em todos os portos que possuem intenso fluxo de embarcações. Karla Baeta (Anvisa) apoiou as colocações da Brasilcruise, falando do benefício que traria a ampliação do “porto sem papel”, já que não há condições de o órgão se fazer presente em todos os portos, seja de cruzeiros ou terminais de carga, e a única forma de melhorar e qualificar o atendimento seria por meio de um sistema informatizado. Falou também da previsão que foi feita na publicação dessa RDC da construção de um manual, um guia, o qual está disponível desde 2009. Esse manual passa por atualizações anuais, a fim de que qualquer embarcação esteja ciente das normas de fiscalização brasileiras. O manual encontra respaldo legal, por estar previsto no regulamento técnico da Anvisa. Karla fez uma breve explanação a respeito do programa nacional de vigilância sanitária em navios de cruzeiros, suas diretrizes e produtos, e finalizou exibindo para o grupo o *hotsite* da Anvisa.

A apresentação seguinte foi feita pelo representante da Antaq, Sérgio Augusto Nogueira de Oliveira, com enfoque direcionado para a mudança do marco regulatório, mais especificamente para as instalações portuárias, objeto de autorização, através da Lei 12.815, dispondo sobre a exploração direta e indireta dos portos pela união. A Lei 12.815 revogou a lei 8.630, e é regulamentada pelo Decreto 8.033, abordando além de outros assuntos, o tema obtenção de autorização de instalação portuária. Apresentou a resolução 1556, que está sendo modificada pela resolução 3066, a qual já foi para audiência pública e está em fase final de contribuições. Carlos Eduardo Bueno (Brasilcruise) perguntou se as proposições e contribuições feitas pelo GTT-Náutico na resolução 1556 foram incorporadas à resolução 3066. Sérgio Augusto (Antaq) respondeu que a forma de contribuição era através do próprio *site* ou pela audiência presencial, e que o escopo da 3066 obedeceu a um marco regulatório totalmente diferente na 1556. A nova resolução (3066) trata dentro de suas modalidades, da estação de transbordo de carga, terminal de uso privado (não mais chamado de privativo) e a instalação pública de pequeno porte, chamado IP-4. Houve uma sintetização das exigências nessa nova norma. Informou que todos os anúncios públicos estão disponíveis no site da Antaq. Aproveitou o momento para detalhar como funciona a estrutura desses anúncios. Depois de serem sanadas algumas dúvidas, foi passada para a apresentação da representante da Polícia Federal Nelbe Freitas, a qual fez uma síntese apresentando o estatuto do estrangeiro Lei 6815/80, art 9º e art. 11º, e seu regulamento o Decreto 86.715/81. Assim como dois normativos internos, que abordam a questão da imigração: a IN 72/2013, que disciplina o controle migratório realizado pela PF, especificamente em seu art. 52º, trazendo os documentos exigidos nos portos de fiscalização do transportador ou de seu representante legal e do tripulante estrangeiro; e a IN 10/01 referente ao cadastramento e a vistoria anual de empresas que atuam no transporte internacional aéreo, marítimo, fluvial e terrestre de cargas e/ou passageiros. Abordou também a respeito do cartão de entrada e saída, tarjeta. Pércles (Marinha), falou um pouco do “Porto sem Papel”, explicando que o órgão faz parte do grupo de trabalho de implantação desse projeto, que inicialmente contemplou 35 portos públicos e por volta de 150 terminais de uso privativo, estando em estudo pela casa civil para uma implantação posterior. Afirmou se tratar de um trabalho extremamente complexo, que em dezembro de 2013 envolveu o adestramento das capitânicas de portos. Entretanto o órgão esbarrou em problemas surgidos na utilização do sistema, de maneira que sua implantação, prevista para janeiro de 2014, fosse postergada para março do ano corrente, uma vez que o desenvolvedor do sistema precisou estudá-lo a fim de solucionar estes problemas. Também comentou sobre a ideia que surgiu em 2008/2009 quando começou a se discutir o projeto “porto sem papel”, que foi o desenvolvimento de um Sistema de Despacho de Embarcações via internet, o qual foi concluído em dezembro/2013. Assim o que o “Porto Sem Papel” não contemplar, o Sistema de Despacho o fará, fazendo com que todo o universo de despacho de embarcações em águas brasileiras seja feito via internet. A perspectiva é que esse sistema comece a ser implantado no primeiro semestre de 2014, e após a sua implantação, o próximo passo é que ocorra a redução da burocracia, havendo uma unificação de procedimentos nesse ambiente de despacho de embarcações, o que deve ocorrer ainda esse ano.

Dúvidas sanadas, foi passada para a pauta seguinte com a apresentação do Coordenador-Geral de competitividade e inovação do MTur, Jair Galvão, responsável pelo Cadastur, abordando a fiscalização de empreendimentos turísticos, em especial naquilo que compete ao turismo náutico. Galvão tratou da Lei nº 11.771/2008, que estabelece a política nacional de turismo e que dá competências ao Ministério do Turismo, dentre elas a de disciplinar e

regulamentar as prestações de serviços turísticos, as empresas e as pessoas jurídicas que atuam no setor. Dessa atribuição de competência surgiu o Cadastur, cadastro oficial do governo federal dos prestadores de serviços turísticos, dos quais alguns são obrigados a ter e outros não. Dos que são obrigados a se cadastrar no MTur, a lei menciona as agências de turismo, os meios de hospedagem, as transportadoras turísticas, os parques temáticos, os guias de turismo, os acampamentos turísticos e as organizadoras de eventos. O Decreto nº 7.381/2010, que regulamenta a lei 11.771/2008, define os tipos de prestadores de serviços turísticos, inclusive os direitos, deveres e obrigações. Já a portaria 197/2013 desobriga a apresentação do alvará de funcionamento e dá outras providências no que se refere ao cadastro dos prestadores de serviços turísticos (Cadastur), ao passo que a portaria nº 311/2013 trata da fiscalização desses prestadores. No que se refere ao turismo náutico, as agências de turismo, com frota própria ou com veículos vinculados, e as transportadoras turísticas são obrigadas a ter o cadastro no Ministério do Turismo, estando os documentos básicos necessários para tal relacionados na portaria 197/2013. Retomando o tema fiscalização, Galvão explicou que essa passou a ter efeito prático com a regulamentação da portaria 311/2013. Antes dessa normativa não havia procedimentos administrativos que a estruturasse, não existia nada que desse ao ministério o poder efetivo de fiscalizar os prestadores de serviços turísticos. A fiscalização existente era feita por meio de sensibilização, de maneira que a publicação dessa portaria veio suprir essa falta, instituindo os procedimentos e a forma de executá-la, estando a portaria organizada em cinco capítulos.

Terminado o assunto, Wilken Souto (MTur) fez um resumo dos avanços obtidos, bem como dos compromissos assumidos pelo grupo naquele dia, e os seus encaminhamentos, sugerindo a formação de apenas um subgrupo que ficaria responsável por trazer na reunião extraordinária uma proposta de estrutura do documento para elaboração do guia de boas práticas, ou da necessidade de se criar mais um grupo. Enfim, o subgrupo deve reunir instrumentos que possibilitem uma análise mais profunda, com a estruturação de conteúdos para ser submetido à aprovação do GTT-Náutico. Foi levado ao grupo para aprovação a data da reunião extraordinária, a qual ficou estabelecida para o dia 18 de março do corrente ano. Também foi proposto que fosse feita a indicação dos membros que formariam o subgrupo, ficando inicialmente formado pelo Instituto de Marinas do Brasil, MMA e Anvisa. A Antaq ficou de discutir internamente a possibilidade de fazer parte do grupo, e também seria feito o convite a Secretaria Especial de Portos para participar do mesmo. Finalmente, Wilken Souto (MTur) encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos.

5. Encaminhamentos

Nº	Encaminhamento	Responsável	Data
01	Convocação de reunião extraordinária, em 18 de março, para defesa das candidaturas das demais concorrentes ao processo seletivo para compor o GTT-Náutico	CGPIV/MTur	Reunião Extraordinária
02	Discutir internamente a forma como será tratada a regularização dos empreendimentos náuticos e informar aos membros na próxima reunião do GTT-Náutico.	SPU/MP	-
03	Definir escopo e estruturação do Guia de Boas Práticas Ambientais e Sanitárias e submeter à aprovação do GTT Náutico	Subgrupo (Instituto de Marinas do Brasil, MTur, MMA e Anvisa)	Próxima reunião do GTT-Náutico.
04	Convidar Secretaria Especial de Portos para compor o subgrupo	MTur	Antes da próxima reunião do GTT-Náutico.
05	Discutir internamente a possibilidade de compor o subgrupo para discussão do guia de boas práticas	Antaq	Antes da próxima reunião do GTT-Náutico.