



GUIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DOS CRITÉRIOS PARA EMBARCAÇÕES DE TURISMO



INSTITUTO
AMBIENTES
EM REDE



As informações e outros materiais deste manual se destinam exclusivamente para o uso das empresas inscritas no Programa Bandeira Azul. A cópia ou utilização dos critérios ou outro material do programa para qualquer outro propósito está sujeita à aprovação do Operador Nacional Bandeira Azul (Instituto Ambientes em Rede).

Blue Flag International

Scandiagade 13

2450 Copenhagen SV, Denmark

Sophie Bachet Granados, International Blue Flag Director

www.blueflag.global

Tradução:

Bandeira Azul Brasil

Instituto Ambientes em Rede

Leana Bernardi, Coordenadora Nacional Bandeira Azul

E-mail: coordenacao@bandeiraazul.org.br · Website: www.bandeiraazul.org.br

© *Blue Flag International, 2016. All rights reserved.*

Conteúdo

1. Introdução	2
2. Oue são Embarcações de Turismo BA?.....	3
3. Como foram desenvolvidos os critérios?.....	5
4. O processo de certificação e prazos.....	6
5. Taxas.....	7
6. Exemplos de boas práticas.....	7
7.Considerações	29
8. Glossário.....	30

1. Introdução

Desde o seu lançamento em 1985 na França, Bandeira Azul tornou-se um programa cada vez maior, não só no que diz respeito ao número de países membros e locais certificados, mas também na sua experiência na promoção de boas práticas ambientais em ambientes marinhos e de água doce. A revisão constante dos seus critérios, bem como o compartilhamento e promoção de práticas modernas fazem do Bandeira Azul um selo altamente dinâmico que leva em consideração mudanças constantes e novos desafios. Dessa forma, Bandeira Azul dá em 2016 um novo passo ao estender seu programa para atividades turísticas embarcadas.

Cada vez mais turistas estão interessados em aprender sobre a cultura e natureza em seus destinos de férias, e preferem produtos que garantem práticas e experiências responsáveis. A oferta de produtos de turismo sustentável está crescendo na mesma proporção. No entanto, excursões e experiências que possam ser promovidos como "verdes" nem sempre cumprem as suas promessas. Para ajudar turistas a encontrar os operadores turísticos que de fato operam de forma ambientalmente amigável, e para adicionar um valor educativo ambiental à sua experiência, Bandeira Azul premiará também atividades de turismo embarcado.

Até então, Bandeira Azul apenas fornecia orientações para proprietários de barcos particulares clientes de marinas Bandeira Azul, o que significa que estes barcos não eram auditados, desta forma não eram consideradas embarcações certificadas. O compromisso ambiental era acordado com a assinatura de um código de conduta. Em 2013, no entanto, um grupo de trabalho foi criado para desenvolver novos critérios, mais rigorosos para operadores de embarcações de turismo, que se destinam a ter o mesmo significado que os critérios para praias e marinas. Isto significa que os operadores turísticos que solicitam a Bandeira Azul estarão sujeitos aos mesmos procedimentos e auditorias como praias e marinas são. Com este passo, Bandeira Azul tem a intenção de criar um rótulo ecológico forte para operadores de barcos de turismo que pretendem implementar práticas ambientalmente amigáveis e que colocam um esforço para oferecer produtos de turismo responsável e sustentável.

Como este é um novo e extenso campo de trabalho para os operadores nacionais do Programa Bandeira Azul, este manual foi desenvolvido para ajudá-los a explicar os novos critérios e para ajudar a implementá-los. Bandeira Azul Internacional está ciente de que os operadores nacionais terão de enfrentar muitos desafios novos e que os primeiros anos da sua aplicação será um processo de aprendizagem para toda a equipe. No entanto, trabalhando em estreita colaboração com a indústria e os outros operadores nacionais os novos critérios têm um grande potencial para ajudar o programa Bandeira Azul reforçar e promover práticas de turismo sustentável em ambientes marinhos e de água doce.

2. O que são Embarcações de Turismo BA?

Existe uma grande variedade de atividades que podem ser desenvolvidas por Embarcações de Turismo. São consideradas atividades como a observação da natureza, passeios e esporte. Além disso, muitos turistas decidem alugar um barco para desfrutar do prazer de estar na água. Por conseguinte, há também uma grande variedade de tipos de embarcações utilizadas para oferecer experiências de turismo, que vão desde grandes navios de cruzeiro que levam milhares de turistas até pequenos barcos de borracha motorizados que muitas vezes só carregam uma mão cheia de passageiros.

Mas o que faz um operador turístico ser sustentável? E qual operador de turismo pode requerer a Bandeira Azul?

Olhando para o turismo sustentável, a OMT define-o como *"O turismo que tem plenamente em conta os seus impactos econômicos, sociais e ambientais atuais e futuros, abordando as necessidades dos visitantes, da indústria, do meio ambiente e da comunidade local."*

Considerando esta definição, bem como ideia central da Bandeira Azul para conectar o público com os seus arredores e incentivá-los a aprender mais sobre o meio ambiente, todos os operadores barcos de turismo que:

- Entendam a educação ambiental como parte integrante dos seus produtos turísticos;
- Avaliam e fazem um esforço para reduzir os impactos negativos sobre o ambiente econômico, social e natural;
- Consideram as necessidades dos turistas, seus funcionários e do ambiente;
- Contribuem para o desenvolvimento e disseminação de práticas sustentáveis

... podem requerer a Bandeira Azul.



As embarcações podem variar muito em sua forma e tamanho. Enquanto alguns operadores turísticos usam barcos infláveis rígidos (ver imagem) para os seus passeios, outros usam embarcações maiores, com vários pavimentos.

Somente barcos **motorizados e conduzidos por um capitão qualificado** podem hastear a Bandeira Azul. Assim estão excluídos caiaques, canoas e outros barcos movidos manualmente. A ideia por trás disso é ter certeza de que os critérios não sejam violados pelos clientes, uma vez que eles dificilmente podem ser fiscalizados se estiverem por conta própria.

Estão excluídos também os navios de cruzeiro, pelo seu elevado impacto ambiental, bem como por suas instalações requerem critérios específicos de hospedagem e serviços que não estão contemplados no novo conjunto para embarcações de turismo.

Embarcações utilizadas para passeios de observação de baleias na Islândia



3. Como foram desenvolvidos os critérios?

A ideia de desenvolver critérios para embarcações turísticas surgiu durante uma visita de Bandeira Azul Internacional na Islândia em 2013. Juntamente com o Operador Nacional do Bandeira Azul da Islândia e representantes da Elding (operador turístico de observação de baleias), Sophie Bachet Granados (diretora Blue Flag) discutiu o potencial de um selo ecológico para atividades embarcadas de observação da natureza.

O Programa Bandeira Azul internacional salienta a importância em diferenciar embarcações de turismo e embarcações particulares. A quantidade de turistas que utilizam passeios de operadores de turismo embarcado pode ser comparada com a quantidade de turistas que utilizam as praias e marinas, e, portanto, representam uma excelente oportunidade de promover mudança de comportamento através da educação ambiental.

Como resultado, a Bandeira Azul Internacional decidiu criar um grupo de trabalho para o desenvolvimento de novos critérios para atividades de turismo embarcado em 2013. Nesta fase, a ideia foi não só considerar observação de baleias, mas incluir todos tipos de atividades observação da natureza, o que levou o nome de "critérios para barcos de turismo ecológico". A intenção era assumir um novo desafio na história da gestão do meio marinho e costeiro, agora que o programa está tão bem implementado e conhecido pelas suas praias e marinas.

No Encontro de Operadores Nacionais em 2014 em Chania, Ilha de Creta (Grécia), o primeiro esboço dos novos critérios foi apresentado e discutido. Muitos operadores nacionais se juntaram ao grupo de trabalho e ajudaram a desenvolver e testar os critérios nos meses seguintes.

Os critérios são baseados em diferentes diretrizes e legislações (nacionais e internacionais) para atividades de observação da vida selvagem como observação de baleias, de aves e de focas foram cuidadosamente revistos e comparados ao longo dos meses de desenvolvimento. O resultado deste trabalho foi apresentado aos operadores turísticos das respectivas atividades que não só deram o seu feedback sobre os critérios, mas contribuíram ativamente para o desenvolvimento futuro. Além disso, as partes interessadas relevantes, como a IUCN, PNUMA e OMT estiveram envolvidos na revisão dos critérios. De junho a agosto de 2015 foi solicitado aos operadores turísticos testar os critérios na prática para comprovar a sua viabilidade.

Uma mudança importante nos critérios foi feita em agosto de 2015, quando o Conselho da FEE juntamente com a coordenação internacional Bandeira Azul decidiu mudar o nome de "barcos de turismo ecológico" para "operadores de barco de turismo sustentável". Com este passo, ficou assegurado que não só os barcos serão avaliados, mas toda a empresa. Isso encoraja-os a investigar e melhorar o seu desempenho ambiental em uma escala mais ampla. Além disso, o novo nome abre a porta para que operadores de embarcações de turismo convencional possam receber a Bandeira Azul.

Em setembro 2015, Bandeira Azul Internacional visitou o operador turístico Elding na Islândia para fazer a primeira auditoria de um operador piloto de barco de turismo sustentável. A ideia era não só verificar a viabilidade dos critérios, mas também coletar exemplos de boas práticas.

4. O processo de certificação e prazos

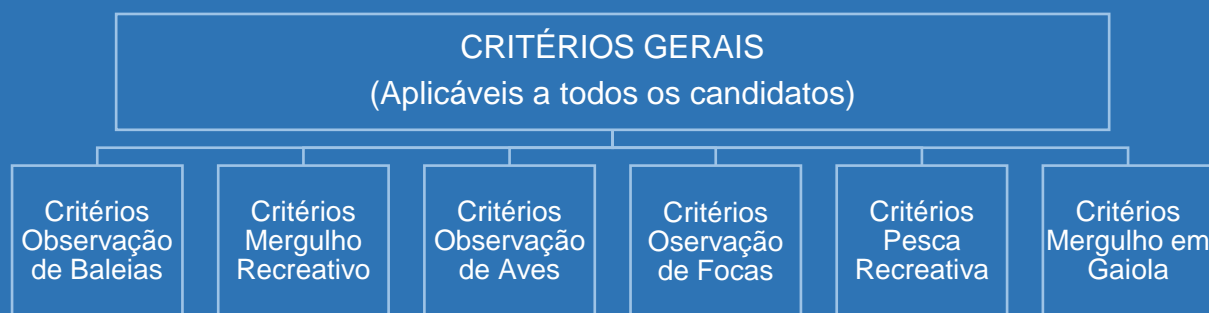
Os novos critérios para Embarcações de Turismo irão ter o mesmo peso que os critérios de praias e marinas. Isto significa, que as embarcações premiadas terão as mesmas obrigações que os gestores de praias e marinas e que as suas instalações estão sujeitas aos mesmos procedimentos de auditoria.

Operadores de turismo interessados deverão entrar em contato com o Operador Nacional do Programa Bandeira Azul para obter o formulário de inscrição. O Operador Nacional é responsável por acolher e revisar a inscrição e dar encaminhamento para as avaliações dos Júris Nacional e Internacional, da mesma forma que se procede com os pedidos de praias e marinas.

Todos os operadores turísticos no Hemisfério Norte que cumpram os critérios serão avaliados na Reunião Júri Internacional de abril, todos os operadores turísticos no Hemisfério Sul serão avaliados na reunião de setembro. Antes devem ser aprovados pelo Júri Nacional em julho. A certificação é válida por um ano.

As embarcações premiadas serão apresentadas no site da Bandeira Azul Nacional e Internacional e seu status atual será indicada no mapa (em temporada / fora de temporada).

Ao solicitar a Bandeira Azul, o operador turístico deve indicar quais atividades são oferecidas pela embarcação. Independentemente da atividade oferecida, no entanto, **todos os operadores turísticos devem cumprir todos os critérios gerais**. Dependendo das atividades, o operador turístico também deve cumprir os critérios adicionais. Até o momento, há seis subconjuntos de critérios adicionais. **Se o operador turístico oferece várias atividades para as quais subconjuntos de critérios disponíveis, o operador turístico tem de cumprir todos os critérios adicionais.**



O mesmo se aplica aos passeios que são uma combinação de atividades, por exemplo, a observação de baleias e observação de aves, etc. No entanto, os critérios adicionais se aplicam somente se o operador turístico promove as atividades combinadas. Um barco de observação de baleias que, ocasionalmente, encontra aves por exemplo, não tem que marcar observação de aves como uma atividade oferecida em seu formulário de inscrição se esta não for a motivação de vendas de seu pacote.

As embarcações de turismo premiadas recebem uma placa da Bandeira Azul para seu escritório e uma bandeira 'Bandeira Azul' para cada um dos barcos. Há dois tamanhos diferentes de bandeiras disponíveis para os barcos. Se os barcos são muito pequenos ou não têm as instalações para hastear uma bandeira, receberão adesivos com o logotipo da bandeira azul incluindo o ano em curso sobre ele.

Podem ocorrer casos onde as operadoras de turismo possuem vários barcos e nem todos cumprem plenamente os critérios. Nestes casos, o operador somente será autorizado a hastear a Bandeira Azul **nas embarcações que cumprem os critérios** se apresentar um plano de adequação da (s) embarcação (ões) que ainda não cumprem completamente os critérios. Esta situação somente será admitida em casos onde o não cumprimento aos critérios não representem um perigo para a saúde e a segurança dos passageiros do barco, do pessoal ou para o meio ambiente. O operador turístico deve nestes casos apresentar um plano claro para a adequação deste (s) barco (s), ou um plano para encerrar as suas atividades dentro de um prazo razoável, que será acompanhado pelo Operador Nacional.

5. Taxas

O pagamento da taxa é anual e cada barco será considerado como uma Bandeira Azul, exatamente como uma praia ou uma marina. O operador nacional é responsável por determinar a taxa nacional para a aplicação e prêmio. A composição do valor definido considerou os custos administrativos e de trabalho para a manutenção do programa no Brasil.

Apresentar mais de uma atividade não indicará aumento no valor da taxa. A composição do valor da taxa se dá pelo tamanho da embarcação e não pelas atividades que a mesma realiza.

6. Exemplos de boas práticas

Para ajudar aos operadores de embarcações de turismo sustentável a identificar e promover boas práticas segue uma compilação de exemplos de boas práticas retiradas dos barcos de observação de baleias e também algumas recomendações da Bandeira Azul Internacional para "alguns" dos critérios do Programa.

INFORMAÇÃO AMBIENTAL

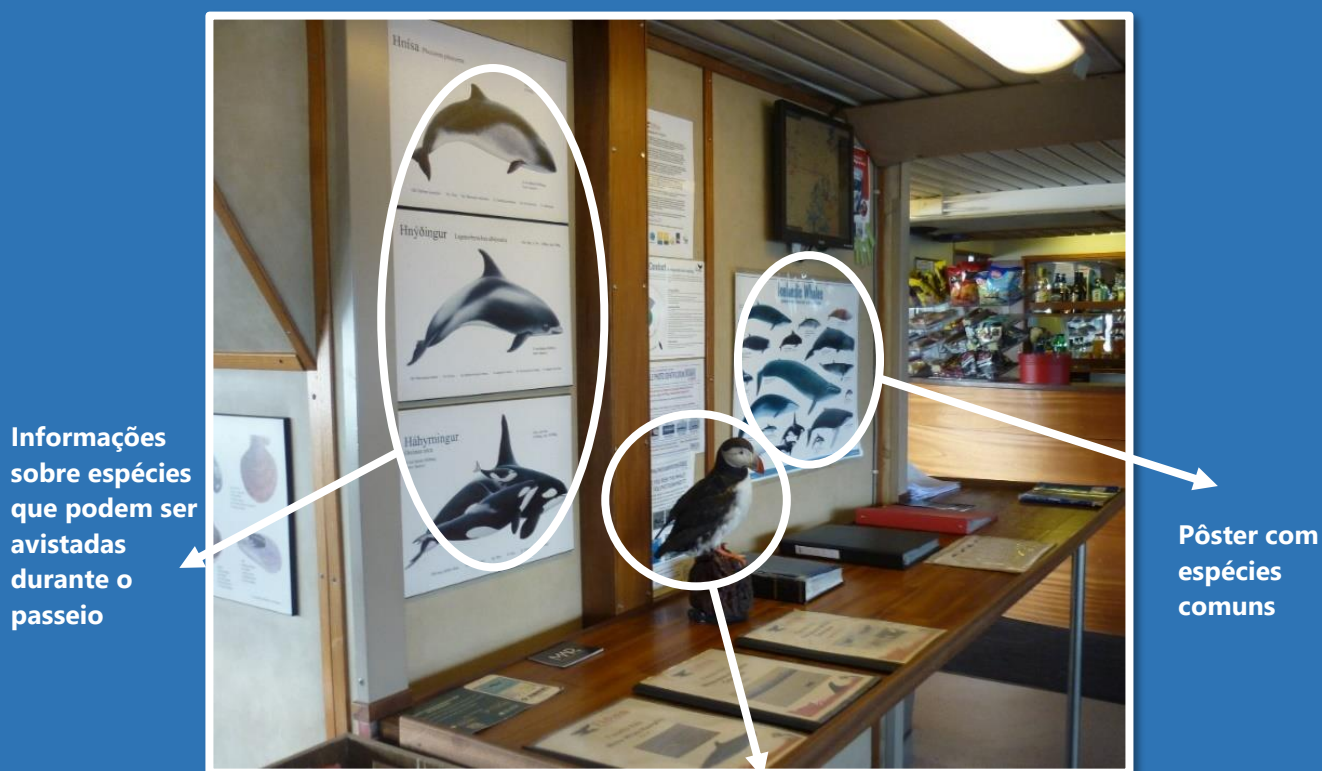
"Critério 1. As informações relativas aos ecossistemas locais e fenômenos ambientais devem ser apresentados para os turistas. O operador turístico também deve fornecer um mapa e informações sobre a área de atuação e, se for o caso, sobre Unidades de Conservação na área que estão operando".

Como em praias e marinas Bandeira Azul, informação ambiental deve estar disponível para todos os turistas que comprem um passeio com um operador de embarcações de turismo sustentável. Se possível em mais de um idioma.

Existem muitas razões pelas quais as atividades de turismo embarcado oferecem oportunidade para educar os turistas sobre o meio ambiente e as ameaças que enfrenta. Devido ao espaço limitado nos barcos os passageiros estarão de certa forma cara a cara com a informação apresentada sobre o ambiente a ser visitado. Além disso, especialmente no caso de ver animais selvagens muitos turistas já estão altamente interessados em aprender sobre a natureza e sua proteção.

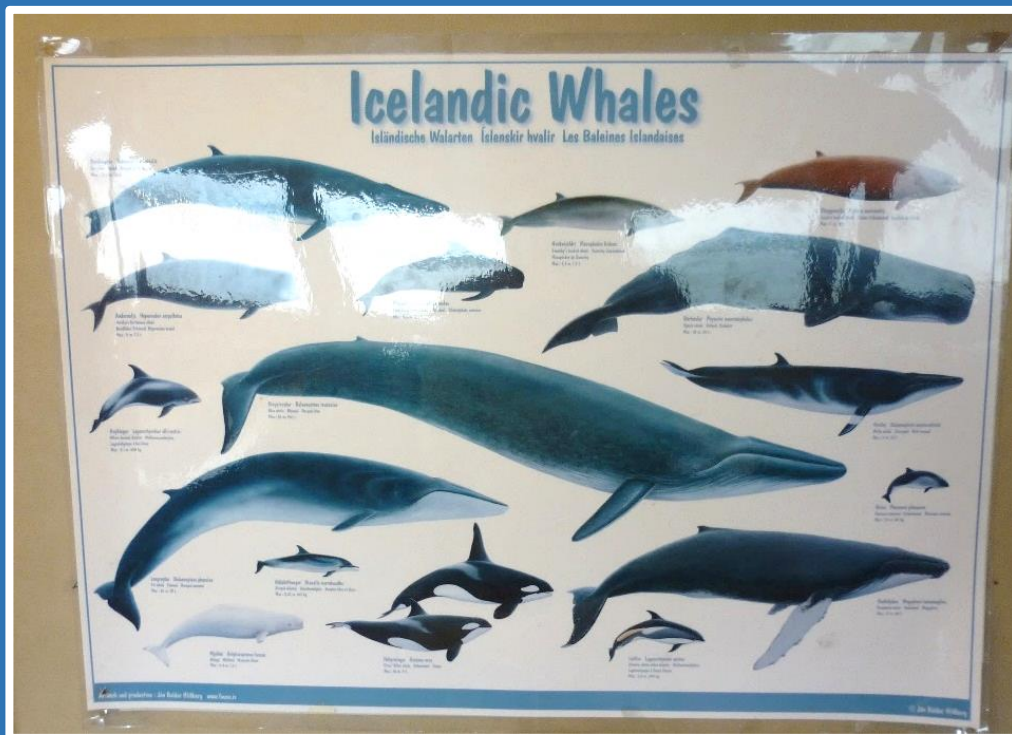
A informação ambiental deve incluir detalhes sobre a área operacional e área marinha protegida (se dentro da área de operação). As informações poderiam incluir as espécies que podem ser encontradas na área, cultura local, pontos de interesse cultural, informações sobre a topografia, informações sobre a vegetação e outros fenômenos ambientais.

Há muitas opções de como a informação ambiental pode ser fornecida aos turistas nos barcos. As imagens a seguir são alguns exemplos.



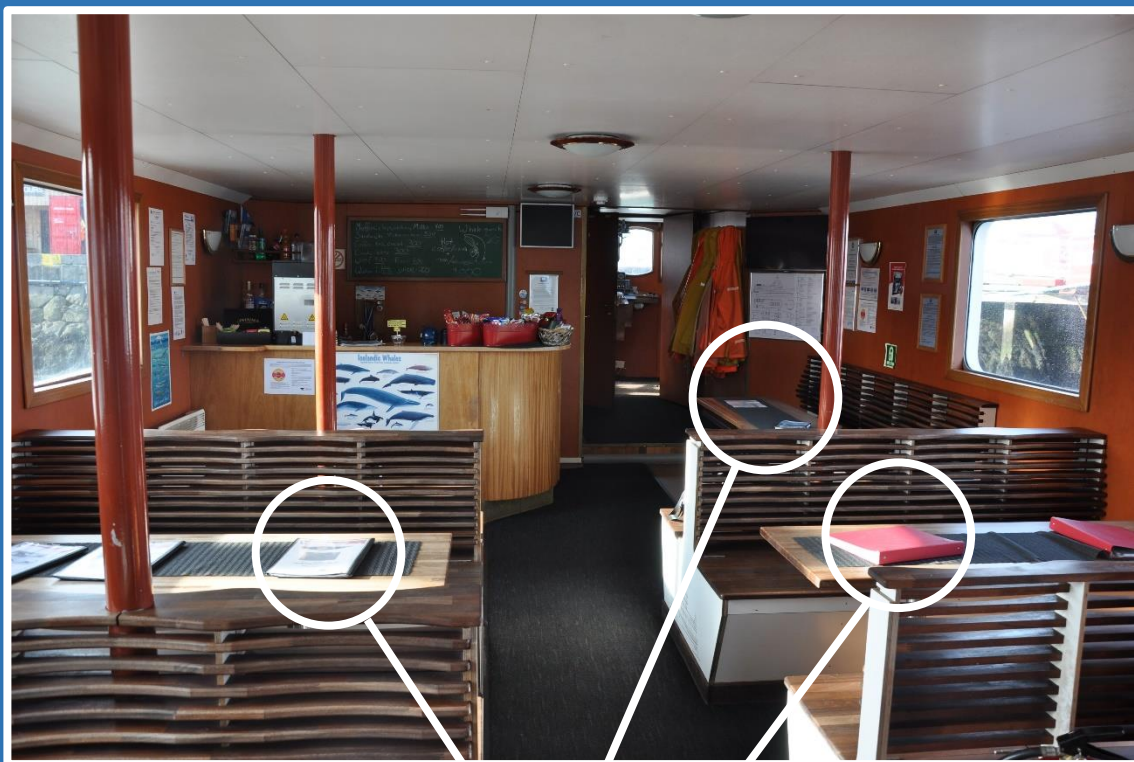
Exemplo de uma ave comum na área de operação da embarcação

Pôster das espécies de baleia encontradas na Islândia



Osso de barbatana de baleia.

**Mais informações sobre
outras espécies.**



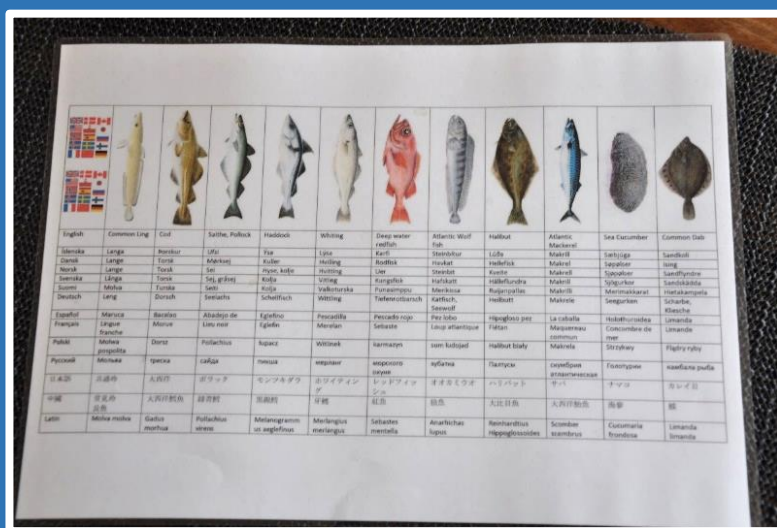
Livros e folhetos informativos.



Panfletos informativos sobre espécies comuns na área de operação

Mapa de uma ilha na área de operação

Espécies de peixes encontrados na área de operação com tradução em línguas diferentes.



CÓDIGO DE CONDUTA A BORDO

"Critério 2. Um código de conduta para os turistas que reflete as regras que regem a utilização do barco deve ser exibido. O operador turístico deve também fornecer informações relevantes sobre o comportamento adequado na área de embarque".

O código de conduta é uma parte crucial para garantir que os passageiros estão a salvo a bordo e que contribuem para a proteção do meio ambiente. O código de conduta abrange duas partes:

Como se comportar a bordo

- o descarte adequado de lixo
- a política de fumar a bordo
- o comportamento adequado durante um encontro com animais selvagens (por exemplo, sem alimentação e tocar, evitar ruídos altos, o uso de lanterna etc.)

Como estar seguro a bordo

- Informações sobre a localização de salva-vidas, combate a incêndios e equipamento de primeiros socorros
- Detalhes sobre como alertar outras pessoas sobre uma situação insegura / homem ao mar e como ajudar
- Informações sobre a localização das instalações sanitárias
- Informações sobre a localização dos pontos de encontro em caso de uma emergência
- Conselhos sobre como se movimentar com segurança no entorno e no barco
- Orientação sobre o consumo de álcool a bordo

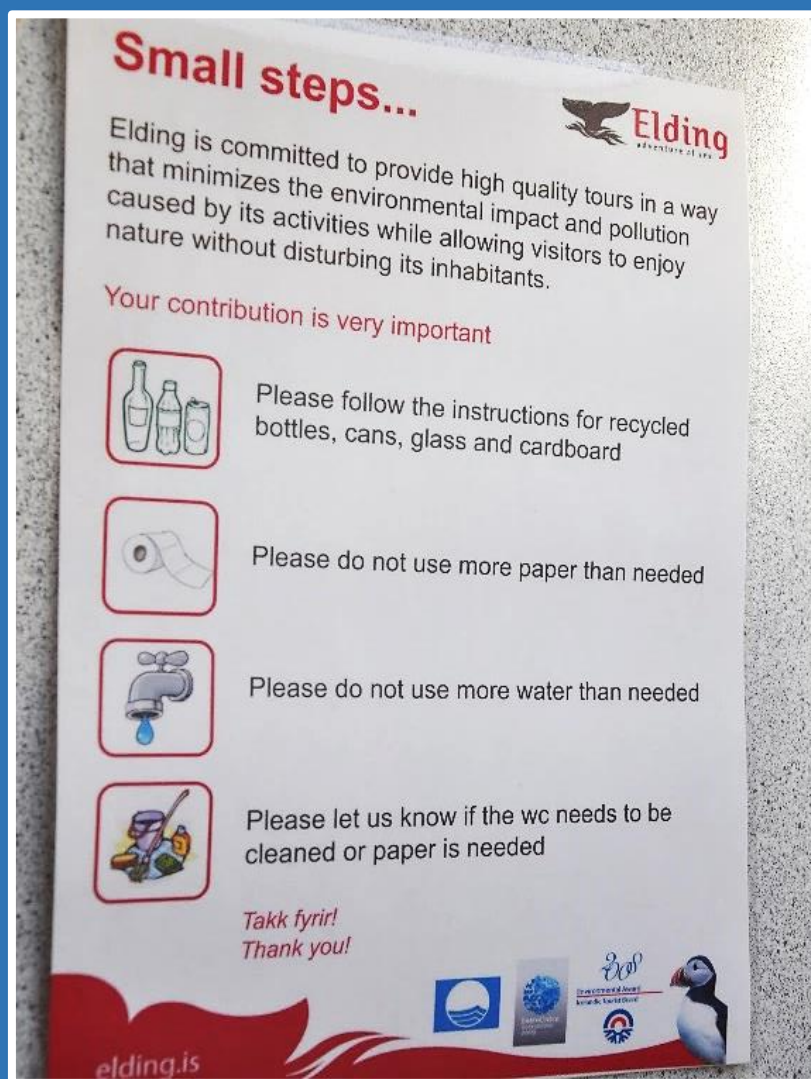
BOAS PRÁTICAS: CÓDIGO DE CONDUTA

Em atividades guiadas, é obrigatório que o guia apresente o código de conduta no início de cada turnê. Em barcos que são grandes o suficiente o código de conduta também tem de estar disposto em local visível.

Para certificar-se que os passageiros realmente sigam o código de conduta é recomendável deixar avisos e informações do código de conduta em locais onde o comportamento dos passageiros pode ser influenciado mais facilmente. Este poderia ser nas instalações de reciclagem a bordo, nas instalações sanitárias ou nos pontos de entrada e saída.

A imagem mostra um cartaz em um dos banheiros. Desta forma, as boas práticas são estimuladas diretamente no local onde podem influenciar o comportamento dos passageiros.

A imagem mostra um banner exposto no banheiro da embarcação. Desta forma, boas práticas são encorajadas



Avisos sobre o comportamento esperado a bordo na porta de entrada da embarcação.



INFORMAÇÃO SOBRE O PROGRAMA BANDEIRA AZUL

"Critério 3. Informações sobre o programa Bandeira Azul, sobre a Bandeira Azul para os operadores de embarcações de turismo sustentável e sobre os demais programas da FEE devem ser exibidos no barco e no escritório do operador."

Operadores turísticos certificados devem informar o público sobre o Programa Bandeira Azul. Assim, um pequeno quadro de informações (ex.: um porta-retratos) pode fornecer essa informação.

As imagens mostram uma solução para barcos e escritórios com espaço na parede. Ele mostra o código Bandeira Azul de conduta para os barcos de observação de baleias exposto no barco e também no escritório na empresa.



"Critério 4. O operador de embarcação de turismo sustentável é responsável por oferecer pelo menos uma atividade de educação ambiental para os turistas, empregados ou comunidade local dentro de uma temporada. Recomenda-se também que o operador turístico ofereça atividades de educação ambiental em cada passeio. "

Junto ao local onde são apresentadas as informações ambientais também devem ser apresentadas as atividades de educação ambiental propostas. Da mesma forma que para as praias e marinas, as AEA devem ter um cunho ambiental relevante. Dependendo do número médio de turistas por ano, o operador turístico tem para oferecer 1-3 AEA diferente durante o período de certificação (ver notas explicativas para referência). Os seguintes AEA são apenas algumas ideias de como o operador turístico poderia cumprir com este critério.

Atividades de Participação Passiva: Este grupo inclui atividades nas quais o público participa passivamente. Exemplos são:

Apresentações. Os operadores turísticos poderiam fazer apresentações sobre a vida selvagem local ou outras questões ambientais em suas instalações ou locais públicos

Rodada de debate. O público poderia ser convidado para uma rodada de debate sobre as questões ambientais que é conduzido por vários especialistas como cientistas, políticos locais, representantes de ONG ambiental, etc.

Cinema. O operador turístico poderia organizar uma noite de documentários ambientais para o público.

Atividades de Participação Ativa: Este grupo inclui atividades para a participação ativa dos turistas e do público. Exemplos são:

Dia de limpeza: O operador turístico poderia organizar um dia de limpeza na qual os participantes aprendem mais sobre a relevância do lixo marinho e contribuem ativamente para a conservação do meio ambiente local.

Jogos educativos: Na embarcação ou na marina o operador turístico poderia oferecer jogos educativos para o público que pode não só ajudar a educar as pessoas, mas que também pode atrair mais clientes.

Passeios guiados na costa: A costa e o mar estão intimamente relacionados, especialmente quando se trata de ameaças ao ambiente marinho. Os operadores turísticos poderiam organizar passeios guiados na área próxima natural durante o qual os participantes aprendem sobre questões ambientais nas áreas que ligam a terra e o mar.

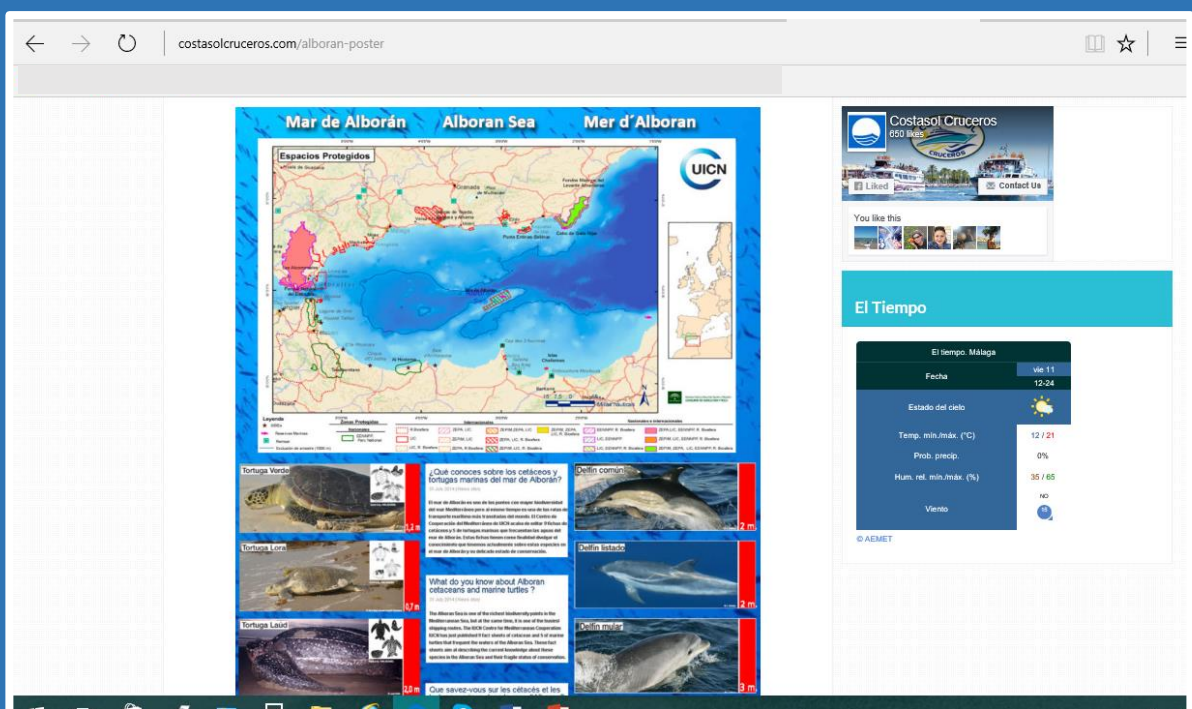
Atividades de formação: Estas atividades devem centrar-se na educação e formação das pessoas que são responsáveis pela distribuição de informação ambiental para os outros. Exemplos são:

Formação de professores: Os professores poderão ser convidados a participar de uma sessão de treinamento ambiental em que eles aprendem mais sobre o meio ambiente e as questões ambientais locais.

Visitas escolares: Operadores turísticos poderiam visitar ou receber grupos escolares locais e educá-los sobre o meio ambiente local ou questões ambientais mais vastas.

Dias da equipe (relacionado ao meio ambiente): dia da equipe com foco especial em questões ambientais poderia ser organizado para fomentar e promover a consciência ambiental dos funcionários do operador turístico.

Publicidade e Mídia: Se o operador turístico publica qualquer tipo de material de educação ambiental que pode ser contado como uma AEA. Além disso, entrevistas com foco em questões ambientais dadas a estações de rádio, jornais ou televisão também são consideradas AEA.



<http://www.costasolcruceiros.com/alboran-poster/>

"Critério 6. O operador turístico deve fornecer um educador/monitor ambiental que fica encarregado de passar as informações de segurança e da educação ambiental a bordo de cada passeio. "



"Critério 7. Os operadores turísticos que transferem turistas para excursões em terra em ilhas ou zonas costeiras remotas devem fornecer informações sobre o ambiente no local de destino e informar aos turistas sobre seu possível impacto sobre os ecossistemas locais. "





GESTÃO AMBIENTAL

"Critério 9. Cada operador de embarcações de turismo sustentável deve ter uma política e um plano ambiental. O plano deve incluir referências à gestão da água, resíduos, consumo de energia, questões de saúde e segurança, bem como a utilização de produtos ecológicos, sempre que possível."



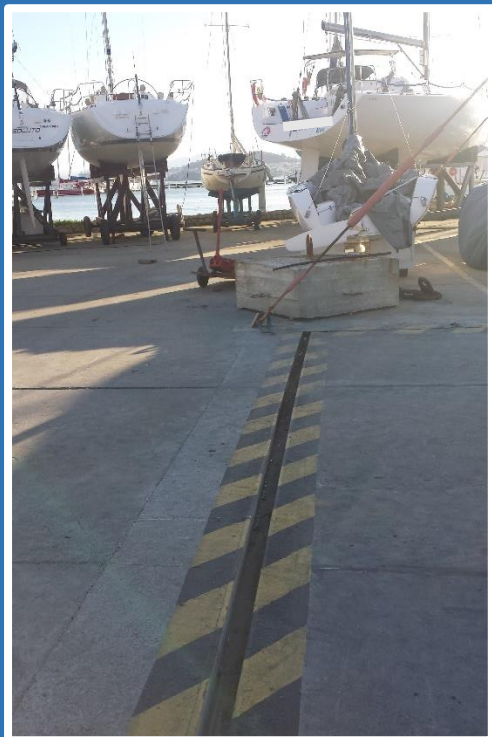
"Critério 16. Se instalações de bombeamento de água de porão estiverem disponíveis no morto/marina, o operador turístico deve fazer uso deles. A água de porão sem tratamento nunca deve ser liberada para a água."



"Critério 18. A eliminação de esgoto deve ser controlada e dirigida para uma instalação de tratamento de esgotos licenciada. Água não tratada dos banheiros nunca deve ser libertada diretamente no mar ou água doce, nem perto de áreas sensíveis. "



“Critério 20. Obras de reparação e pintura nos barcos devem ser limitados às áreas específicas no porto/marina ou em locais, onde não há perigo de as substâncias tóxicas entrarem na água ou no solo. ”



“Critério 26. As restrições de ancoragem devem ser respeitadas. Se estiverem disponíveis, as poitas devem ser usadas para proteger o fundo do mar. Se não estiverem disponíveis quaisquer boias de amarração, os barcos só podem ancorar em terrenos não sensíveis. ”



RECICLAGEM

"Critério 11. Recipientes adequados, devidamente identificados e segregados devem estar no local para o armazenamento de resíduos perigosos. Estes resíduos devem ser eliminados num estabelecimento licenciado para resíduos perigosos, tratado por empresa licenciada. Isto pode ser feito através do porto ou marina."



"Critério 12. Contentores de lixo adequado e em boas Condições devem ser colocados nos barcos e nos edifícios do operador turístico. Os resíduos devem ser eliminados numa instalação licenciada e tratado por empresa licenciada. Isto pode ser feito através do porto ou marina."



Figuras simples podem auxiliar o turista na escolha da lixeira correta.
Neste caso, produtos vendidos no barco são representados na lixeira

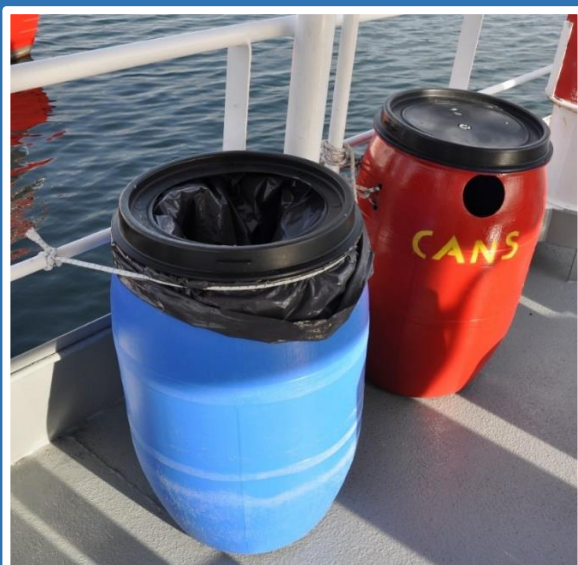
BOAS PRÁTICAS: RECICLAGEM

Critério 13. Instalações para a recepção de resíduos recicláveis, como garrafas, latas, papel, plástico e material orgânico deve estar no barco e nos edifícios do operador turístico. Nem resíduos biodegradáveis, nem não-biodegradável podem ser jogados na água.

Os operadores de embarcação de turismo sustentável devem dar um bom exemplo em termos de minimização de resíduos e reciclagem, o que significa que os barcos e edifícios devem ser equipados com as respectivas instalações para recepção de resíduos.



É recomendado o uso de lixeiras com tampas na parte externa da embarcação para que o lixo não seja levado pelo vento. Ainda, as lixeiras devem ser presas para que não caiam na embarcação ou na água.



“Critério 19. Quando selecionar produtos tais como tintas, solvente de tinta, detergentes, etc., o operador turístico deve preferir as versões ecológicas, sempre que estiverem disponíveis e forem eficazes. Precauções especiais devem ser tomadas quanto ao uso de detergentes nas partes externas dos barcos. ”

Nas notas explicativas deste critério é definido que os operadores turísticos não estão autorizados a utilizar agentes anti-incrustantes que contêm o tributil estanho biocida (TBT) em seus barcos. TBT foi proibida a nível internacional em 2008 pela Convenção Internacional sobre o Controle dos sistemas anti-incrustantes nocivos nos navios da Organização Marítima Internacional, mas ainda está sendo ilegalmente utilizado em alguns países com regulamentação deficitária.

A seguinte nota explica o uso de agentes anti-incrustantes e a proibição do TBT em mais detalhes.

Anti-incrustantes

Na indústria naval, o termo incrustação se refere ao crescimento de material orgânico sobre uma superfície exposta à água. Este material orgânico inclui, por exemplo, algas e moluscos e pode adicionar até 150 kg de peso por metro quadrado em um navio ou em uma plataforma baseada no mar em menos de seis meses.

A consequência de incrustação no deslocamento das embarcações é um aumento da resistência no movimento, que leva a um maior consumo de combustível. A fixação do material orgânico ao casco de um navio pode levar a um consumo de energia 40% maior. Por conseguinte, são necessários agentes anti-incrustantes para melhorar a eficiência energética e para garantir a estabilidade de um navio (IMO 2002).

Os primeiros agentes anti-incrustantes utilizados na indústria de transporte continham arsênico e mercúrio para proteger a superfície da embarcação de material orgânico indesejável. Na década de 1960 foram utilizados novos compostos metálicos para o anti-incrustante que foram mais eficientes. Especialmente o composto de organo-estanho tributil estanho (TBT) provou ser um biocida muito eficaz, até que na década de 1970 a maioria dos navios foi pintado com agentes anti-incrustantes contendo TBT.

Logo após a introdução de TBT, no entanto, estudos ambientais identificaram os impactos negativos que os compostos de organo-estanho tem sobre a vida marinha. Os cientistas descobriram que, devido à lixiviação e a dispersão dos compostos em água não apenas os organismos que aderem à superfície de um navio são afetados, mas todo o ambiente marinho.

Os compostos de organo-estanho manipulam o material genético da vida marinha e também funcionam como uma neurotoxina. Através da cadeia alimentar estes compostos tóxicos estão sendo acumulado e, portanto, também podem afetar mamíferos marinhos, bem como os seres humanos. Após a descoberta de altas concentrações de TBT em mariscos de algumas áreas na França, que levaram a um colapso da indústria marisco comercial na região, o seu uso foi restrito em muitos países entre os anos 1970 e 1980.

Como reação, a Organização Marítima Internacional (OMI) adotou uma resolução que recomenda a proibição mundial de TBT em agentes anti-incrustantes em 1990 (Resolução MEPC.46 (30)).

Onze anos depois, em 5 de outubro, OMI adotou a *Convenção Internacional de Controle do Uso de Sistemas Antincrustantes Nocivos em Navios*, que finalmente proibiu a utilização de compostos organoestânicos em agentes anti-incrustantes em todo o mundo.

A chamada Convenção de Sistemas Anti-incrustantes (Convenção AFS) proibiu até 1 de Janeiro de 2003 a aplicação ou reaplicação de agentes anti-incrustantes que contenham compostos organoestânicos e a proibição total desses compostos em 1 de Janeiro de 2008 para todas os membros da Convenção. A Convenção AFS entrou em vigor em 17 de Setembro de 2008, após os termos para a sua execução tinha sido alcançado. Os requisitos para a sua entrada em vigor em que pelo menos 25 Estados que representem 25% da arqueação da frota mercante mundial iria ratificar a Convenção (IMO 2002).

Em 2003, a Convenção AFS foi adoptada pela União Europeia através do Regulamento (CE) n.º 782/2003. Desde 1 de Julho de 2003, a aplicação de agentes anti-incrustantes que contenham compostos organoestânicos foi proibida a todos os Estados-Membros e a todos os navios que com bandeira de um Estado-Membro. Além disso, desde 01 de janeiro de 2008 nenhum navio de um Estado-Membro e nenhum navio a visitar a União Europeia pode ter revestimentos que contêm compostos organoestânicos. Se eles fizerem isso, no entanto, eles têm que ter um revestimento que impede que os compostos da lixiviação para a água (EMSA 2015).

No total, 71 estados que representam quase 85% por cento da arqueação da frota mercante mundial ratificaram a Convenção AFS até 2015 (IMO 2015). O Brasil é membro da OMI desde 1963.

Referências:

AGÊNCIA EUROPEIA DA SEGURANÇA MARÍTIMA (EMSA) (2015): SISTEMAS ANTI-INCRUSTANES URL: [HTTP://WWW.EMSA.EUROPA.EU/IMPLEMENTATION-TASKS/ENVIRONMENT/ANTI-FOULING-SYSTEMS.HTML](http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/anti-fouling-systems.html)

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) (2015): Situação das convenções. URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

IMO (2002): Os sistemas anti-incrustantes. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Anti-foulingSystems/Documents/FOULING2003.pdf>

“Critério 28. No barco devem estar presentes equipamentos adequados e bem sinalizados de salvamento, primeiros socorros e combate a incêndios. Estes equipamentos devem ser aprovados pelas autoridades nacionais competentes. ”



“Critério 30. As precauções de segurança e as informações devem ser apresentadas no barco. ”



Pontos de encontro de emergência devem estar claramente sinalizados

SINALIZAÇÃO

"Critério 15. Fumar deve ser proibido nos barcos. Se for permitido fumar nos barcos, estes devem ter instalações especiais para a eliminação das pontas de cigarro."



"Critério 32. Sinalização adequada indicando a localização das diferentes instalações devem ser postadas no barco."

Os turistas devem ser capazes de orientar-se facilmente no barco e também devem encontrar rapidamente todas as instalações relevantes. Por essa razão, sinalização clara a bordo é muito importante. Além disso, a sinalização clara pode ajudar os turistas a se movimentar com segurança em torno do barco e se comportar de uma forma mais amigável ao meio ambiente. As imagens a seguir vão mostrar exemplos de sinalização relevante.



BOAS PRÁTICAS: SINALIZAÇÃO

Se é proibido fumar no barco, deve ser claramente sinalizado. Pontos de entrada e de saída são bons locais para esse símbolo como todos os passageiros terão que passar esses pontos



Sinalização do equipamento salva-vidas é muito importante para ajudar turistas a encontrá-lo em situações de emergência.



BOAS PRÁTICAS: SINALIZAÇÃO

Especialmente se o equipamento salva-vidas estiverem armazenados em locais que não são óbvios, sinalização clara é crucial. Nestes dois casos por exemplo, os coletes salva-vidas são armazenados em um compartimento acima (esquerda) e um banco no convés (à direita)

Como sugerido, os avisos de proibido fumar podem ser colocados



Todas as saídas devem ser claramente sinalizadas.

Os equipamentos de combate a incêndio devem ser claramente sinalizados.

BOAS PRÁTICAS: SINALIZAÇÃO

Instruções de segurança em pontos relevantes são recomendáveis.

Neste caso, os turistas são lembrados de descer as escadas de costas. A maioria dos acidentes a bordo acontecem porque passageiros caem das escadas.



A sinalização não precisa ser feita com material caro. Simples folhas de papel plastificadas podem resolver a questão!



Há, naturalmente, muitas maneiras onde um operador turístico pode melhorar o seu serviço e fazer a experiência turística mais agradável. No entanto, as atividades embarcadas muitas vezes trazem uma questão desagradável sobre o qual o operador turístico deve considerar: enjoo. Para evitar que este mal-estar comum estrague o passeio para os turistas, os operadores turísticos poderiam pensar em oferecer remédio para enjoo de forma gratuita.

... E se já for tarde demais, sacos para enjoo poderão ser aceitos pelos passageiros doentes.



7. Considerações

Este manual apresentou exemplos para auxiliar no cumprimento de parte dos critérios do Programa Bandeira Azul para Operadores de Embarcações de Turismo Sustentável.

Para orientações completas sobre o cumprimento dos todos os critérios, os interessados devem consultar o documento "Critérios e Notas Explicativas para Operadores de Embarcações de Turismo Sustentável" que apresenta todos os critérios e explicações sobre o cumprimento de cada um inclusive para atividades específicas. Este documento está disponível no website do programa: www.bandeiraazul.org.br.

8. Glossário

Nos critérios que você pode encontrar termos que você não está familiarizado. Este glossário explica alguns dos termos que são relevantes para a correta compreensão dos critérios.

IUCN - International Union for Conservation of Nature (União Internacional para a Conservação da Natureza)

MARPOL 73/78 - A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios é a principal convenção internacional que abrange a prevenção da poluição do ambiente marinho por navios por causas operacionais ou acidentais. Ela foi desenvolvida pela Organização Marítima Internacional (OMI), a agência da ONU designada a estabelecer um padrão global para a segurança e o bom desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. MARPOL 73/78 engloba seis anexos:

Anexo I prevenção da poluição por óleo e água oleosa

Anexo II controle da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel

Anexo III prevenção da poluição por substâncias nocivas transportadas por mar embaladas

Anexo IV poluição por esgotos sanitários dos navios

Anexo V poluição por lixo dos navios

Anexo VI Prevenção da poluição do ar proveniente de navios

OMT – Organização Mundial do Turismo

PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente

TBT (tributilestanho) - Biocida utilizado em tintas anti-incrustantes para barcos para prevenir o crescimento de organismos marinhos sobre o casco.