

A SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

[\[ver artigo online\]](#)

Agda Machado Capri Teixeira¹

RESUMO

É imprescindível discorrer sobre o que consiste a segurança do tráfego aquaviário, uma vez que o Brasil detém jurisdição sobre um extenso litoral, bem como sobre as hidrovias interiores. Assim, este artigo dispõe de conceitos político-estratégicos, definidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), os quais são importantes para delimitar o poder e a soberania nacional. Além disso, aborda a Lei nacional – e seu regulamento – sobre a segurança do tráfego aquaviário (Lei 9.537/97 e Decreto 2.596/98), bem como a norma emitida pela Autoridade Marítima que trata da Inspeção Naval (NORMAM 07-DPC). Tais documentos são a base que garantem a segurança nas águas brasileiras, sendo assim, o pessoal do mar – marítimos e aquaviários – deve zelar pelo seu cumprimento, enquanto os inspetores navais devem averiguar se a Lei está sendo acatada. Este trabalho esclarece a diferença entre medidas administrativas e penalidades, outrossim, explica como ocorre o procedimento administrativo para aplicar tais medidas e penas. É possível tomar conhecimento sobre a natureza das infrações, que colocam em risco a segurança aquaviária. Ademais, para desenvolver tal tema, discorre-se sobre a perícia de fiscalização e a forma como é executada. Assim, é possível conhecer o alvo tanto das inspeções de *Port State Control* como de *Flag State Control*. Também é importante para a pesquisa a investigação das áreas restritas ao tráfego aquaviário, bem como dos Representantes da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário – Comandantes dos Distritos Navais e Diretor de Portos e Costas – além do mais, é relevante tratar dos inspetores navais e compreender a classificação desses profissionais nos três níveis. Versar sobre tais pontos nos permite entender como a segurança no mar e nos rios é garantida a fim de permitir que as diversas atividades marítimas ocorram sem prejuízo não só humano, mas também ambiental e material.

Palavras-chave: segurança da navegação, autoridade marítima, infrações, procedimento administrativo, inspeção naval.

¹ Graduada em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Pós-graduada em Shipping e Gestão Portuária pela Faculdade UniBF. Rio de Janeiro – RJ. E-mail: agdacaprite@gmail.com



ABSTRACT

It is paramount to discourse on waterway traffic, since Brazil has jurisdiction over an extensive seacoast and inland waterways. Thus, this article considers about political-strategic concepts defined in United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) that are important to mark off the national power and sovereignty. In addition, it addresses the national Law – and its regulation – on the safety of waterway traffic (Law no 9.537/97 and Decree no 2.596/98), as well as the norm issued by Maritime Authority that deals with Naval Inspection (NORMAM 07-DPC). These documents ensure the traffic safety in the Brazilian waters, therefore, seafarers must comply with the Law and norm, while the naval inspectors must certify that the Law is being followed. This research clarifies the difference between administrative measures and penalties, also, it explains the administrative procedure in order to apply such measures and penalties. It is possible to learn of the nature of the violations, which endanger the waterway traffic. Moreover, this task discourses on the naval inspections and how it is performed. Then, it reveals the target of Port State Control and Flag State Control inspections. It is important for this paper to examine not only maritime and river traffic restricted areas, but also of the Maritime Authority Representatives for Safety Waterway Traffic – Commandant of Naval Districts and Director of Ports and Coasts. Furthermore, it is relevant to deal with naval inspectors and understand their classification in three levels. Debating over these topics allows us to understand how the waterway security is safeguarded in order to enable the various maritime activities to take place without human and environmental injury as well as material damage.

Keywords: navigation security, maritime authority, violations, administrative procedure, naval inspection.

INTRODUÇÃO

O Brasil exerce jurisdição sobre um extenso espaço marítimo, que é denominado de Amazônia Azul, compreendendo uma área de 5,7 milhões km². Essa área abriga hidrovias destinadas às rotas comerciais dos navios mercantes, que, segundo a Marinha do Brasil, são responsáveis por 95% do comércio exterior brasileiro e, conseqüentemente, são vitais para o desenvolvimento econômico nacional. Além disso, nas águas marítimas, é possível desenvolver atividades não só de pesca e turismo, como também de exploração de recursos naturais – petróleo e gás natural – e pesquisa científica. Somam-se a isso as longas hidrovias interiores, que também são rotas comerciais e fonte de renda para a população local do interior do Brasil.

2 Marinha celebra o Dia Mundial dos Oceanos. Economia Azul. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/marinha-celebra-o-dia-mundial-dos-oceanos>. Acesso em 16 nov. 2021.

Tal situação resulta num intenso tráfego aquaviário, que precisa ser fiscalizado a fim garantir a segurança no mar e nos rios.

Assim, é importante compreender como estão estabelecidos os limites marítimos sobre os quais o Brasil exerce poder e soberania com a finalidade de salvaguardar os interesses nacionais. Sobre tal assunto, a Marinha do Brasil afirma³:

No mar não existem muros ou cercas. Na “Amazônia Azul”, os limites das nossas águas são linhas sobre o mar que não existem fisicamente. O que as define de forma concreta é a presença de navios da Marinha em permanente vigilância.

Ademais, é necessário tomar conhecimento sobre a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - e seu regulamento – bem como das normas emitidas pela Autoridade Marítima. Nesse contexto de segurança marítima, é imprescindível o zelo pelo cumprimento das leis e normas por parte dos amadores e aquaviários, dentre os quais pode-se destacar o comandante – capitão, arrais ou mestre – e o prático. Tais profissionais são autoridades no mar, uma vez que seus conhecimentos técnicos e experiências corroboram a segurança marítima.

Além disso, a fim de manter as hidrovias seguras, faz-se necessária a fiscalização do tráfego das embarcações por parte dos agentes da autoridade marítima da Marinha do Brasil, os inspetores navais. A Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário define esse tipo de perícia da seguinte forma:

[...] atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

Desse modo, é fundamental entender o propósito da fiscalização do tráfego aquaviário, bem como conhecer o que decorre de tal inspeção, como por exemplo, o auto de apreensão, as medidas administrativas que são aplicadas liminarmente e o procedimento administrativo, que

3 Economia Azul. Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>. Acesso em: 16 nov. 2021.

é instaurado em caso de comprovada infração à Lei. Tal atividade existe para evitar acidentes tanto de caráter humano como ambiental e material. Portanto, depreender sobre a segurança do tráfego aquaviário é essencial para colocar em evidência o papel fundamental da Autoridade Marítima Brasileira, bem como dos profissionais do mar.

1 A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

A navegação segura consolida-se pelo cumprimento não apenas de leis e normas nacionais, como também de convenções e códigos internacionais ratificados pelo Brasil. A Marinha do Brasil, que é a autoridade marítima brasileira, determina aspectos importantes que devem ser seguidos para garantir o tráfego seguro das embarcações. Tais considerações são denominadas “Os dez mandamentos para a navegação no mar”:

1. Faça a manutenção correta da sua embarcação; 2. Tenha a bordo o material de salvatagem prescrito pela capitania; 3. Respeite a lotação da embarcação e tenha a bordo coletes salva-vidas para todos os tripulantes; 4. Mantenha os extintores de incêndio em bom estado e dentro da validade; 5. Ao sair, informe o seu plano de navegação ao seu iate clube, marina ou condomínio; 6. Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para evitar acidentes; 7. Se beber, passe o timão para alguém habilitado; 8. Mantenha a distância das praias e dos banhistas; 9. Respeite a vida, seja solidário, preste socorro; e 10. Não polua o mar.⁴

Esses mandamentos, que foram colocados de maneira resumida a fim de facilitar a disseminação da informação, estão previstos em lei brasileira e são imprescindíveis para assegurar um tráfego marítimo que não coloque em risco tanto a vida humana como os bens materiais a bordo e, também, o meio ambiente.

2 A LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

⁴ Segurança da Navegação - Os dez mandamentos da segurança no mar. Capitania dos Portos do Espírito Santo. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpes/node/57>. Acesso em 7 out. 2021.

A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), rege a segurança da navegação nas águas jurisdicionais brasileiras.

2.1 ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB)

Conforme a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982 - Decreto nº 1.530/95 declara a entrada em vigor da Convenção no Brasil - o Estado costeiro exerce soberania além do seu território e das águas interiores a uma zona de mar adjacente nomeada de mar territorial, que pode se estender até doze minhas marítimas, medidas a partir de linhas de base, as quais são definidas nesta Convenção. Ademais, segundo a CNUDM, na zona adjacente a esse mar territorial, denominada de zona contígua, o Estado costeiro detém o poder de executar a fiscalização com o propósito de: *“a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial”* (BRASIL, 1994). A zona contígua estende-se até o limite de vinte e quatro milhas marítimas, a partir das linhas de base. Além disso, a Convenção sobre o Direito do Mar define a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), a qual se estende além do mar territorial e é adjacente ao mesmo. De acordo com o artigo 56 da Convenção, o país costeiro tem:

Direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere à: i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; ii) investigação científica marinha; iii) proteção e preservação do meio marinho.

Ainda, numa extensão além do mar territorial, a convenção de Montego Bay estabelece que o Estado costeiro também possui direitos de soberania sobre a plataforma continental a fim de explorar e aproveitar os recursos naturais ali existentes. Dessa maneira, o artigo 76 define a plataforma continental da seguinte forma:

A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Tais conceitos político-estratégicos documentados nesta Convenção, que possui âmbito internacional, são a base para se definir as águas jurisdicionais brasileiras. A Norma da Autoridade Marítima número 4 (NORMAM-4/DPC) afirma que as AJB:

Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental, além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer.⁵

O espaço marítimo brasileiro, bem definido conforme o tratado internacional, é bastante extenso. A soma da dimensão da ZEE e da plataforma continental resulta em aproximadamente 3,6 milhões de km². Tão grande extensão, que é enriquecida de recursos naturais e detém importância político-estratégica para o Brasil, foi nomeada de Amazônia Azul.

A LESTA, portanto, deve ser aplicada não apenas nas águas interiores brasileiras, como também na Amazônia Azul, as quais compreendem as AJB.

2.2 PROPÓSITO DA LESTA

A LESTA destina-se essencialmente a alcançar três importantes objetivos que consolidam a segurança no mar. De acordo com o art. 3º, tais metas são: “*assegurar a salvaguarda da*

5 Amazônia Azul. SPP - Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/spp/amaz%C3%B4nia-azul>. Acesso em 7 out. 2021.

vida humana no mar e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio” (LESTA, Artigo 3º). Todas as atividades que se desenvolvem no mar devem levar em conta esses três pilares a fim de que o aproveitamento e a exploração das AJB ocorram de maneira a não gerar danos à vida humana, aos bens dispostos no mar e, outrossim, ao meio ambiente.

2.3 AUTORIDADE QUE IMPLEMENTA A LESTA

Segundo o art. 3º da LESTA, a autoridade incumbida de não somente implementar, mas também de promover a execução de tal lei é a autoridade marítima, que é o Comandante da Marinha do Brasil.

2.4 SUJEITOS À LESTA

A lei determina, no parágrafo 1º do art. 1º, mesmo fora das AJB, que as seguintes pessoas estão sujeitas à LESTA: tripulantes, profissionais não tripulantes e, ainda, os passageiros. Ademais, todas as embarcações brasileiras, exceto pertencentes à Marinha do Brasil, também estão submetidas a tal legislação. É importante observar que, em águas estrangeiras, deve-se respeitar a soberania do Estado costeiro. Além disso, no parágrafo 2º do mesmo artigo, afirma-se que as embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob a jurisdição do Brasil estão obrigadas a tal Lei.

2.5 PESSOAL DO MAR

A navegação se faz por intermédio de pessoal habilitado a assumir as funções exigidas para a condução adequada da embarcação. Tal capacitação é feita diretamente pela Marinha do Brasil (MB), bem como por organizações civis autorizadas pela MB, como por exemplo, marinas, clubes e estabelecimentos de treinamento náutico cadastrados na MB. O pessoal do mar é dividido em dois grupos: amadores e aquaviários. O art. 2º da LESTA, incisos I e II, define que

todo aquele que possui habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações pertence a um desses grupos. O que determina a divisão é a finalidade de tal operação: os amadores conduzem as embarcações em caráter não profissional, enquanto os aquaviários, em caráter profissional.

É importante destacar a figura do Comandante da embarcação. O art. 2º inciso IV estabelece o seguinte:

Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo.

O Comandante, portanto, é um tripulante, amador ou aquaviário, que possui a função de garantir que a embarcação atinja seus objetivos operacionais, bem como de assegurar as manutenções necessárias a bordo. Outrossim, o Capitão responde pelas questões de segurança tanto da carga como dos tripulantes e passageiros. Todas as pessoas a bordo são subordinadas ao Comandante, o qual possui estas competências, dentre outras, determinadas na LESTA art. 8º:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil; II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga; III - manter a disciplina a bordo.

O Prático é o profissional não tripulante que atua no serviço de praticagem embarcado, conforme a definição da LESTA no art. 2º inciso XV. Tal profissão é de grande importância para a segurança da navegação, uma vez que o práctico auxilia o Comandante nas manobras em locais peculiares, como por exemplo, durante a navegação em áreas marítimas abrigadas a fim de atracar ou fundear a embarcação. A Diretoria de Portos e Costas (DPC), Representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário, regulamenta o serviço de praticagem, bem como habilita o pessoal para tal atividade. Dessa forma, a NORMAM 12-DPC afirma o seguinte sobre essa tarefa exercida pelos prácticos:

É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia.

Nota-se, portanto, que a função do Prático é essencial para garantir a navegação segura em áreas cujo tráfego aquaviário é mais intenso e, ainda, possui características intrínsecas.

3 ATRIBUIÇÕES DA AUTORIDADE MARÍTIMA E SUAS NORMAS

As atribuições da autoridade marítima estão discriminadas no art. 4º da LESTA. Assim, o inciso I afirma que uma de suas incumbências é a elaboração de normas sobre diversos assuntos a despeito das embarcações e dos amadores e aquaviários. Tais normas são denominadas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM). A MB deve, como por exemplo, determinar o procedimento de habilitação e cadastro de amadores e aquaviários, bem como deve regulamentar o tráfego e a permanência das embarcações em AJB e, ainda, a entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas. Ademais, cabe à autoridade marítima elaborar normas para:

c) realização de inspeções navais e vistorias; d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações; e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade; f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais; g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente; h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes; i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores; j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras; l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação; m) aplicação de penalidade pelo Comandante (LESTA, Artigo 4º).

O art. 4º, incisos de II a X, continua apontando outras competências da MB como a determinação da tripulação de segurança, bem como o estabelecimento da dotação mínima de

equipamentos e acessórios de segurança para as embarcações e plataformas. Outro importante encargo da autoridade marítima é a execução da inspeção naval, conforme o inciso IX deste mesmo artigo.

A LESTA define a inspeção naval, no art. 2º inciso VII, da seguinte forma:

atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

Tal atividade é essencial para a prevenção de acidentes e danos à vida humana, bens materiais e, também, ao meio ambiente. Essa fiscalização garante, como por exemplo, que os navegantes estejam habilitados e portando o documento de habilitação. Caso contrário, os condutores serão submetidos a certos procedimentos estabelecidos pela autoridade marítima. A inspeção naval também assegura que as embarcações estejam trafegando com a quantidade máxima permitida de pessoas, denominada de lotação, o que evita acidentes como o emborcamento do navio.

4 INFRAÇÕES, PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Uma vez que o indivíduo, chamado de autor material, infringe qualquer um dos preceitos da regulamentação da LESTA, Decreto nº 2.596/98, há uma infração. Constatada tal infração, o agente da autoridade marítima responsável poderá aplicar medidas administrativas e penalidades, as quais podem ser deferidas de forma complementar. As seguintes medidas administrativas podem ser adotadas, segundo o art. 16 da LESTA:

I - apreensão do certificado de habilitação; II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação; III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação; IV - embargo da obra; V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

A fim de aplicar as penalidades, a autoridade marítima deverá instaurar um procedimento administrativo, o qual se inicia com o auto de infração, assegurando o

contraditório e a ampla defesa. Tal procedimento está normatizado na NORMAM 07/DPC. Assim, o cometimento de infração sujeita o autor material às penalidades a seguir, de acordo com o art. 25 da LESTA: “I- multa; II- suspensão do certificado de habilitação; III- cancelamento do certificado de habilitação; IV- demolição de obras e benfeitorias.”

4.1 REGULAMENTO DA LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO (RLESTA)

O Decreto nº 2.596/98 regulamenta a LESTA. Assim, a RLESTA define os possíveis autores materiais e especifica quando uma infração pode ser constatada. As seguintes pessoas podem responder pela contravenção, segundo o art. 7º § 3º:

I - o tripulante; II- o proprietário, armador ou preposto da embarcação; III - a pessoa física ou jurídica que construir ou alterar as características da embarcação; IV - o construtor ou proprietário de obra sob, sobre ou às margens das águas; V - o pesquisador, explorador ou proprietário de jazida mineral sob, sobre ou às margens das águas; VI - o prático; VII - o agente de manobra e docagem.

Tais autores materiais e as infrações cometidas pelos mesmos são constatados por intermédio das seguintes maneiras, segundo o art. 9º da RLESTA: “I- no momento em que for praticada a infração; II- mediante apuração; III- por inquérito administrativo”.

A seção II da RLESTA trata das infrações imputáveis aos autores materiais e das penalidades. Cada artigo, do 11 ao 28, abordará um determinado tipo de contravenção e especificará a penalidade. O indivíduo que conduzir embarcação ou contratar tripulante, por exemplo, sem habilitação está sujeito à multa do grupo E, que pode variar de R\$ 40,00 a R\$ 2.200,00, conforme o anexo II da RLESTA. O regulamento da LESTA aborda ainda as infrações a despeito dos assuntos a seguir: documentação de habilitação ou controle de saúde; Rol de Equipagem ou Rol Portuário; dotação de itens e equipamentos de bordo; registro e inscrição das embarcações; identificação visual da embarcação e demais marcações no casco; características das embarcações; certificados e documentos equivalentes, pertinentes à embarcação; equipamentos e luzes de navegação; requisitos de funcionamento dos

equipamentos; normas de transporte; normas de tráfego; execução de obra sob, sobre ou às margens das águas; normas relativas à execução de pesquisa, dragagem ou lavra de jazida mineral sob, sobre ou às margens das águas; normas e atos não previstos neste regulamento.

Além disso, o art. 24 prevê a penalidade para o Comandante que não cumprir o determinado no art. 8º da LESTA, o qual deixa claro as suas competências. Ainda o art. 25 firma as infrações e as penalidades relacionadas aos práticos, as quais são:

I - recusar-se à prestação do serviço de praticagem:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses ou, em caso de reincidência, o cancelamento;

II - deixar de cumprir as normas da autoridade marítima sobre o Serviço de Praticagem:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.

A observância das normas relativas ao tráfego pelos navegantes é essencial para manter a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar, uma vez que trata da condição física e psicológica do condutor; do tráfego em locais exclusivos para banhistas ou certas embarcações; da contratação de prático quando obrigatório; do descumprimento do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar-RIPEAM; de danos a sinais náuticos; do descumprimento das regras regionais sobre tráfego, previstas pelo representante local da autoridade marítima; e da condução em velocidade superior à permitida.

A condução de embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente coloca em risco tanto as pessoas a bordo como outras embarcações e vidas humanas no entorno. Logo, tal infração sujeita ao autor material a suspensão do certificado de habilitação por até 120 dias e, ainda, a reincidência, que consiste na repetição da mesma infração num prazo de 12 meses, leva ao cancelamento do documento. A NORMAM 07/DPC detalha como o representante da autoridade marítima deve proceder ao notar que o condutor apresenta sinais de embriaguez e, ademais, apresenta as medidas administrativas que podem ser adotadas, as quais são a retenção da habilitação e apreensão da embarcação. É importante ressaltar que a LESTA assegura que as medidas administrativas possam ser aplicadas liminarmente em prol da salvaguarda da vida humana e segurança da navegação.

5 EXECUÇÃO DA PERÍCIA DE FISCALIZAÇÃO

A fim de garantir a segurança nas vias navegáveis tanto no aspecto humano como no material e ambiental, a autoridade marítima brasileira é encarregada da realização de perícias, as quais podem ser de três tipos: fiscalização, verificação e regularização e, também, específica. Os encarregados da perícia são os peritos, que são os inspetores navais e vistoriadores navais.

A perícia de fiscalização é denominada de Inspeção Naval, a qual é abordada na NORMAM 07-DPC e executada por inspetores navais. A perícia de verificação e regularização é nomeada de vistoria e definida da seguinte forma, segundo a LESTA, inciso XXI:

[...] ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

As perícias específicas são realizadas, como por exemplo, com a finalidade de autorizar embarcações estrangeiras a operar em AJB, para obter a Declaração de Conformidade para o transporte de petróleo, bem como para emissão de laudo para estabelecer o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e laudo periciais em caso de acidentes.

5.1 PROPÓSITO DA INSPEÇÃO NAVAL (IN)

A inspeção naval tem como objetivo a garantia da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, plataformas e suas instalações de apoio. Tais ações de fiscalização são essenciais para que o uso das vias navegáveis seja feito de maneira adequada, ou seja, sem colocar em risco vidas humanas e preservar o meio ambiente. Ademais, a IN é essencial para manter em ordem o tráfego aquaviário na extensa Amazônia Azul, onde são realizadas diversas atividades tanto comerciais como recreativas.

5.2 A FISCALIZAÇÃO

Os oficiais da MB designados para executarem a IN são profissionais habilitados e instituídos por ato administrativo do titular das Capitânicas dos Portos, suas Delegacias e Agências, as quais são Organizações Militares que exercem jurisdição em uma determinada região, e, ainda, dos Comandantes de navios da MB.

Os inspetores navais, que prestam serviço militar nas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências (CP/DL/AG), compõem o departamento responsável pela fiscalização de embarcações nacionais e estrangeiras que possuem inscrição temporária. Nesta ação, o inspetor naval analisa os documentos relativos à tripulação, como por exemplo, a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), a Carteira de Habilitação de Amador (CHA), o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS). Além disso, também faz parte da fiscalização o exame dos documentos da embarcação e, ainda, das condições de materiais e equipamentos de bordo, conforme as normas em vigor.

A fiscalização também ocorre por intermédio dos Grupos de Vistoria e Inspeção (GVI) das Capitânicas e Delegacias. Tal ação ocorre em duas abordagens diferentes: inspeção de controle pelo Estado de Bandeira (*Flag State Control*) e inspeção de controle pelo Estado do Porto (*Port State Control*).

A inspeção de controle pelo Estado de Bandeira abrange a fiscalização de requisitos legais de segurança em embarcações nacionais e estrangeiras com inscrição temporária para que possam operar em AJB. Segundo a NORMAM 07-DPC, tal atividade está prevista:

[...] nos diversos instrumentos obrigatórios da Organização Marítima Internacional (IMO), em Acordos Internacionais dos quais o Brasil é signatário e na Legislação Nacional.

A inspeção de controle pelo Estado do Porto compreende a fiscalização dos requisitos legais de segurança das embarcações de bandeira estrangeira que atracam em seus portos. De acordo com a NORMAM 07-DPC, tal ação é realizada conforme:

[...] as prescrições das Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil e Resoluções pertinentes emitidas pela IMO, bem como as orientações adotadas pelo Acordo Latino-Americano Sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (Acordo de Viña del Mar), do qual o Brasil faz parte.

A inspeção naval também é executada a fim de afundar uma embarcação avariada. Nessa situação especial, o interessado deve, primeiramente, encaminhar um requerimento ao Capitão dos Portos solicitando autorização para o afundamento e declarando o seguinte, conforme a NORMAM 07-DPC:

[...] sua intenção de realizá-lo por livre e espontânea vontade, assumindo as responsabilidades decorrentes em relação aos compromissos com a carga e quaisquer outras reclamações, declarando que as ações que estão sendo planejadas serão executadas por pessoal com conhecimento técnico, habilidade e capacidade necessárias para desenvolver as operações, aplicando as medidas de segurança exigidas, com os equipamentos e as embarcações necessárias para a execução da tarefa e que está preparado para desenvolver outras ações contra ocorrências fortuitas indesejáveis;

A autoridade marítima ainda prevê outros procedimentos para que o afundamento da embarcação avariada ocorra, dentre eles estão não somente a observação da Convenção de Alijamento, como também a retirada de todos objetos e poluentes que possam se desprender do navio e ficar à deriva e o agendamento na CP/DL/AG da inspeção da embarcação a fim de verificar se o navio está apto para tal ação. Dessa maneira, a IN é essencial para evitar danos ambientais em decorrência do afundamento do navio avariado e, ainda, impossibilitar a ocorrência acidentes, como por exemplo, a colisão nas hidrovias.

Os inspetores navais que trabalham embarcados nos navios da MB são responsáveis pelas atividades de Patrulha Naval (PATNAV), a qual coopera para a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação aquaviária e a prevenção da poluição ambiental, como previsto na LESTA, sendo, portanto, uma ação de IN. A PATNAV é executada por navios da MB, e o foco é a operação das embarcações estrangeiras não autorizadas a operarem em AJB. O objetivo principal de tal atividade é, segundo a NORMAM 07-DPC: *“implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em AJB, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil.”* Assim, os inspetores navais que estão a bordo dos navios de guerra fiscalizam não só as atividades de pesca, mas também as de prospecção e aproveitamento dos recursos naturais e de pesquisa científica.

As plataformas também estão sujeitas à IN, bem como as obras irregulares feitas sob e sobre as águas. Sobre as obras ilegais, a MB diz o seguinte na NORMAM 07-DPC:

Pessoas físicas ou jurídicas, que executem obras sob e sobre as águas, e que não tenham solicitado a respectiva autorização, conforme preconizam as Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais, Sob, Sobre e às Margens das Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM-11/DPC serão autuadas, sendo que as obras que forem prejudiciais à segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental serão embargadas e, se for o caso, será procedida a demolição ou destruição na forma da Lei no 9.537/97 e demais legislação em vigor.

Além disso, os inspetores navais são os responsáveis por verificar os danos causados aos sinais náuticos, os quais são primordiais para uma navegação segura.

5.3 RESTRIÇÕES AO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

A fim de corroborar a segurança nas hidrovias marítimas e interiores, os condutores devem respeitar as restrições ao tráfego aquaviário determinadas pela autoridade marítima na NORMAM 07-DPC. Tais restrições são classificadas como áreas seletivas para a navegação e áreas de segurança.

As áreas seletivas para a navegação são regiões próximas de praias do litoral, dos lagos, lagoas e rios, onde há a necessidade de impor limites para a navegação com o intuito de proteger a vida de banhistas. O tráfego em tais áreas está sujeito à fiscalização das equipes de IN.

A NORMAM 07-DPC determina alguns limites nas áreas com grande número de banhistas:

1) embarcações utilizando propulsão a remo ou à vela poderão trafegar a partir de cem (100) metros da linha base; 2) embarcações de propulsão a motor, reboque de esqui aquático, paraquedas e painéis de publicidade poderão trafegar a partir de duzentos (200) metros da linha base; 3) embarcações de propulsão a motor ou à vela poderão se aproximar da linha base para fundear, caso não haja qualquer dispositivo contrário estabelecido pela autoridade competente. Toda aproximação deverá ser feita perpendicular à linha base e com velocidade não superior a 3 (três) nós, preservando a segurança dos banhistas.

Os pilotos que navegam conforme as normas garantem que as atividades tanto comerciais como recreativas desenvolvidas no mar ocorram de maneira harmoniosa e, portanto, evitam acidentes e perda de vidas.

No caso das embarcações de aluguel, como *banana boat*, operando nas praias e margens, é necessário demarcar a área em que irá operar. Os proprietários das embarcações devem usar boias para delimitar tal região, que deve ser aprovada pela CP/DL/AG.

A NORMAM 07-DPC estabelece que, por intermédio do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, compete ao poder público estadual e municipal definir como se dará o uso dos diferentes trechos das praias e margens. Assim, deve-se determinar as áreas para jogos e banhistas em terra, como também as áreas, na água, de banhistas e de prática de esportes aquáticos e náuticos.

Outra determinação da autoridade marítima nas áreas seletivas para a navegação é a de que a extremidade navegável das praias, ou outra região definida pelo poder público, destina-se ao lançamento ou recolhimento de embarcações na água ou ao embarque e desembarque de pessoas ou material e, ainda, estipula o seguinte: *“O fundeio nessa área será permitido apenas pelo tempo mínimo necessário ao embarque ou desembarque de pessoal, material ou para as fainas de recolhimento ou lançamento da embarcação.”*

A autoridade marítima define área de segurança como o local em que é proibido tanto trafegar como fundear as embarcações. Com isso, os condutores são alvos da fiscalização e autuação por parte dos inspetores navais. A NORMAM 07-DPC indica as seguintes áreas como de segurança:

- a) a menos de duzentos (200) metros das instalações militares; b) áreas próximas às usinas hidrelétricas, termelétricas e nucleoeletricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, em coordenação com a CP/DL/AG em cuja área de jurisdição estiverem localizadas; c) fundeadouros de navios mercantes; d) canais de acesso aos portos; e) proximidades das instalações do porto; f) a menos de 500 (quinhentos) metros de unidades estacionárias de produção de petróleo; g) áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e h) áreas adjacentes às praias, reservadas para os banhistas, conforme estabelecido no item anterior.

A navegação responsável por parte dos amadores e aquaviários, bem como a atuação constante das equipes de inspeção naval tornam o tráfego aquaviário seguro e adequado para o desenvolvimento de atividades não apenas comerciais, mas também esportivas e de recreação.

5.4 REPRESENTANTES DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA A SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Os Comandantes dos Distritos Navais são os Representantes da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário, portanto, são a autoridade competente para promover a execução da Inspeção Naval, aplicar as medidas administrativas prevista na LESTA, bem como instaurar procedimentos administrativos, lavrar autos de infração e adotar as penalidades estabelecidas na LESTA. Além disso, é incumbida de ordenar a demolição de obra ou benfeitoria e a recomposição do local.

A aplicação de medidas administrativas e penalidades, outrossim, tanto a instauração de procedimento administrativo como a lavratura de Auto de Infração podem ser subdelegadas aos Agentes da autoridade marítima, que são os Capitães dos Portos e seus prepostos. Neste caso, ocorre que o Oficial designado pelo Capitão dos Portos, na área de jurisdição da sede da Capitania dos Portos, o Delegado e o Agente, em suas respectivas jurisdições, são os responsáveis por resolver os atos sobre as penalidades e medidas administrativas, logo são denominados de Autoridade Competente. Ademais, o Capitão dos Portos é a autoridade competente para tratar dos pedidos de recursos e o Inspetor Naval deve adotar as medidas administrativas.

O Diretor de Portos e Costas (DPC) como Representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário deve, segundo a NORMAM 07-DPC: *“julgar os recursos sobre multas aplicadas por infração aos regulamentos e às leis relativas à segurança da navegação, em última instância”*. Além disso, o DPC trata dos casos omissos ou não previstos na NORMAM 07-DPC.

Tais representantes e agentes da autoridade marítima são imprescindíveis para colocar em prática as ações de fiscalização e, ainda, para repressão de atos que coloquem em risco tanto

a vida humana como as embarcações e o meio ambiente. Ademais, esses profissionais habilitados asseguram que os infratores sejam punidos conforme previsto na RLESTA.

5.5 PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO

O procedimento administrativo consiste na lavratura do auto de infração, no julgamento do auto de infração, bem como na interposição de recurso e pedido de recurso em última instância administrativa. Entretanto, para que se inicie o procedimento administrativo, é necessário que a infração e seu autor material sejam comprovados. De acordo com a RLESTA, art. 9º incisos I, II e III, tal confirmação pode ocorrer no momento da prática da infração, por apuração e por inquérito administrativo, o qual se dá somente nos casos de acidente e fatos da navegação especificados na NORMAM 09-DPC.

A constatação por intermédio da apuração se faz pelo Processo Administrativo de Apuração, que se consolida pelos seguintes atos, além dos termos e despachos, segundo a NORMAM 07-DPC:

a) Portaria designando o Encarregado do Processo Administrativo; b) Portaria do Encarregado do Processo Administrativo designando o escrivão; c) Auto de inquirição da vítima (quando houver); d) Auto de inquirição das testemunhas; e) Auto de inquirição ao possível infrator; f) Relatório e Conclusão: a conclusão deverá apontar se houve infração, com enquadramento no RLESTA, e seus autores materiais; g) Solução: caso acolhida a sugestão de conclusão para a abertura do Auto de Infração, este deverá ser lavrado para apresentação de defesa, cumprindo os procedimentos previstos no item 0404 desta norma. Caso contrário, o processo deverá ser arquivado; e h) Defesa: depois da entrega do competente Auto de Infração, o infrator poderá apresentar Defesa Prévia, nos casos de enquadramento no RLESTA.

Uma vez constatada a infração, é lavrada a Notificação de Comparecimento, cuja finalidade é intimar o responsável pela contravenção para dar esclarecimentos e obter orientação nos casos em que o determinado na LESTA sobre segurança da navegação, salvaguarda da vida humana, no mar aberto e em hidrovias interiores não é acatado. O infrator tem até 8 dias úteis para se apresentar à autoridade competente, conforme o anexo 3-A da NORMAM 07-DPC. Tal ato precede a lavratura do auto de infração. Em seguida, a fim de que

seja possível aplicar certa penalidade, é feita a lavratura do auto de infração, anexo 3-B, o qual segue para julgamento pela Autoridade Competente, sendo que o infrator recebe cópia desse documento. Segundo a NORMAM 07-DPC, o auto de infração:

[...] deverá ser assinado pelo Infrator, seu preposto ou representante legal para esse fim e por testemunhas, se houver. Caso o Infrator se recuse a assinar, o fato será tomado a termo; caso não saiba assinar, o Auto será assinado a rogo.

O julgamento do auto de infração ocorre da seguinte maneira: o infrator possuirá o prazo de 15 dias úteis para apresentar sua defesa, contados a partir do dia consecutivo da ciência do auto de infração, adicionando-se o dia do vencimento. Se o infrator não quiser apresentar defesa, deve declarar no respectivo documento que abdica de tal direito. A autoridade competente deve proferir o julgamento do auto de infração de forma fundamentada no prazo de 30 dias corridos, que são contados da data de recebimento da defesa ou após decorrido o prazo de sua apresentação. Uma vez que o auto é considerado concludente, a penalidade é estabelecida e o infrator é notificado. Na situação em que é determinada a pena de multa, o responsável possui o prazo de 15 dias corridos para fazer o pagamento.

Com relação à interposição de recurso, a NORMAM 07-DPC prevê o seguinte:

Da decisão do julgamento do Auto de Infração caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco (5) dias úteis, contados a partir do dia consecutivo da data do conhecimento da decisão, incluindo o dia do vencimento, dirigido à Autoridade Competente, da estrutura da Autoridade Marítima, imediatamente superior àquela que proferiu a decisão, que disporá do prazo de trinta (30) dias para proferir a sua decisão, devidamente fundamentada. Não será exigido depósito prévio de pagamento da multa para a interposição de recurso.

Por fim, um procedimento administrativo pode avançar para um pedido de recurso em última instância administrativa, sem efeito suspensivo. Tal etapa se consolida quando o recurso não foi julgado procedente e o infrator não consente com a pena aplicada. Tal recurso em última instância deve ser dirigido ao Diretor de Portos e Costas (DPC), no prazo de 5 dias úteis, contados da data da divulgação da decisão do recurso. O DPC deve pronunciar sua decisão fundamentada em um prazo de 30 dias.

Mediante o procedimento administrativo, a autoridade marítima julga acontecimentos que tenham prejudicado a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar aberto e nas hidrovias interiores. Dessa forma, a fiscalização e a adequada punição contribuem para a redução de ações ilegais nas AJB, por conseguinte, corroboram o tráfego aquaviário não apenas seguro, como também eficaz e apropriado para o desenvolvimento das atividades marítimas.

5.6 AUTO DE APREENSÃO

Em situações caracterizadas por gerarem perigo ou risco iminente à navegação, à salvaguarda da vida humana nas hidrovias e/ou de poluição ambiental, as embarcações são impedidas de continuar ou de iniciar a navegação. Assim, uma embarcação é apreendida por meio da lavratura do auto de apreensão - anexo 3-J - nos seguintes casos, conforme a NORMAM 07-DPC:

- a) conduzidas por pessoas não habilitadas; b) não forem registradas e/ou inscritas; c) estiver a embarcação estrangeira operando em águas sob jurisdição nacional, sem estar devidamente regularizada de acordo com o previsto na NORMAM-04/DPC; d) trafegando sem o cumprimento de exigências de vistorias que comprometam a segurança, após o prazo estabelecido; e) qualquer fato que represente perigo à salvaguarda da vida humana no mar e nas águas interiores, segurança da navegação e à poluição ambiental; e f) conduzida por pessoa em estado de embriaguez.

O proprietário da embarcação detém o prazo de 15 dias para retirar a embarcação do órgão competente após sanadas as irregularidades que levaram a tal medida administrativa. Se as irregularidades não forem remediadas, o responsável será notificado a fazer tal regularização no prazo de 90 dias. Caso o proprietário não cumpra nenhum dos prazos, sua embarcação pode ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Há algumas condições para a liberação da embarcação após sanadas as irregularidades. A NORMAM 07-DPC prevê que a devolução da embarcação só será feita ao proprietário após a comprovação do pagamento das despesas feitas por aqueles que apreenderam a embarcação e, ainda, das realizadas com a conservação e guarda do barco. Além disso, é necessária a

declaração do responsável alegando que recebe a embarcação no mesmo estado de conservação e sem irregularidades. Tal afirmação consta no Termo de Entrega da Embarcação.

Assim, tal medida administrativa, que possui caráter preventivo, é indispensável para a manutenção da segurança da navegação, uma vez que as embarcações são retiradas do tráfego por certo período a fim de sanar as irregularidades verificadas pelas equipes de inspeção naval.

6 O INSPETOR NAVAL

O inspetor naval – o profissional habilitado para executar as atividades de cunho administrativo a fim de fiscalizar o cumprimento da LESTA e de atos e resoluções internacionais aprovados pelo Brasil – é denominado por um Capitão dos Portos, Delegado, Agente ou, ainda, por um Comandante de Navio da MB. Tais profissionais são classificados em três níveis conforme a sua precedência curricular.

Assim, de acordo com a NORMAM 07-DPC, o inspetor naval nível 1 compreende o seguinte: oficiais da Reserva Remunerada ou Reformados da MB contratados; oficiais da Marinha Mercante aprovados em Processo Seletivo e no Curso para Formação de Inspectores Navais; ou oficiais prestando Serviço Militar voluntário temporário como Oficiais de 2ª Classe da Reserva da Marinha (RM2) aprovados em Processo Seletivo. O inspetor naval nível 2 é composto pelos oficiais e praças da MB, militares da ativa ou da reserva remunerada, que trabalham nas CP/DL/AG e que concluíram o estágio exigido. O inspetor naval nível 3 integra-se pelos oficiais e praças que fazem parte das tripulações dos Navios da MB.

Os peritos são imprescindíveis para assegurar a manutenção da segurança nas hidrovias brasileiras, visto que são os responsáveis por abordar a tripulação das embarcações para avaliar o correto cumprimento tanto das leis nacionais como atos e resoluções internacionais. A vigilância pelos peritos inibe irregularidades nos mares e rios por parte dos pilotos e tripulação, bem como resulta em medidas de caráter preventivo a fim de salvaguardar o ambiente marítimo. Outrossim, a fiscalização pelos inspetores pode resultar em medidas repressivas com a finalidade de punir o infrator, que colocou em risco vidas, bens e o meio ambiente, em conformidade com o previsto no regulamento da LESTA.

Portanto, o inspetor naval trabalha para garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição nas vias navegáveis do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A segurança do tráfego aquaviário em AJB baseia-se no cumprimento da LESTA, das NORMAM, bem como dos atos e regulamentos internacionais ratificados pelo Brasil. Com isso, cabe ao pessoal do mar, amadores e aquaviários, o cumprimento do disposto nesses documentos, caso contrário serão autuados e submetidos a procedimento administrativo conduzido pela autoridade competente da MB.

Dessa forma, a fiscalização naval, atividade de caráter administrativo, concretiza-se por intermédio do departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário das CP/DL/AG, que são os inspetores navais nível 2, e ainda pelo GVI das CP/DL, que executam as inspeções de *Port State Control* e *Flag State Control* e é composto por inspetores navais nível 1. Tais atuações envolvem embarcações de bandeira brasileira e estrangeira com inscrição temporária para operarem em AJB, outrossim, embarcações de bandeira estrangeira que chegam aos portos nacionais. As atividades de pesca e de uso dos recursos naturais, bem como as ações de pesquisa científica são alvo da Patrulha Naval, que é desempenhada pelos inspetores navais nível 3. Ainda é atribuição dos inspetores navais a perícia não só de plataformas e obras irregulares sob e sobre as águas, como também a averiguação dos danos causados aos sinais náuticos. Os inspetores navais também ficam encarregados de averiguar a situação das embarcações avariadas que serão afundadas. Tal inspeção é necessária a fim de garantir que nenhum elemento poluente ou estrutural tenha permanecido a bordo, pois, de outro modo, podem desprender-se e ficar à deriva, o que colocaria em risco a segurança da navegação e a preservação do meio ambiente.

Mediante as operações de fiscalização, os inspetores navais abordam a tripulação de uma embarcação, por exemplo, e nessa situação podem notar inobservância de uma das regras do tráfego disposta no artigo 23 da LESTA. Nesse momento, o perito pode aplicar uma das medidas administrativas liminarmente a fim de garantir a segurança da navegação. Em seguida, após constatada a infração e o autor material por meio de processo administrativo por exemplo,

instaura-se o procedimento administrativo conduzido pela Autoridade Competente. Tal procedimento trata dos atos sobre a aplicação das penalidades e adoção das medidas administrativas. A LESTA garante ao infrator a interposição de recurso da decisão do procedimento administrativo, que é encaminhada à autoridade superior a que emitiu a pena. A NORMAM 07-DPC prevê, ainda, o recurso em última instância dirigido ao Diretor de Portos e Costas.

A garantia da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar, bem como da prevenção da poluição ambiental efetiva-se pela diligente observância das leis e regulamentos nacionais e, ainda, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil. Assim, o comandante detém a responsabilidade de não só aplicar adequadamente o conhecimento técnico sobre navegação e a operação a que se destina a embarcação, mas também deve zelar pelo fiel cumprimento das leis e normas sobre a segurança no mar. É imprescindível que o capitão garanta que a embarcação possua todos os equipamentos de salvatagem determinados pela capitania, além disso deve respeitar a lotação da embarcação, que é a quantidade máxima de pessoas que podem embarcar. Ademais, o comandante deve conduzir a embarcação com bom senso e em velocidade adequada. O piloto, se beber, deve passar a condução para uma pessoa habilitada, outrossim, deve manter a distância das praias e dos banhistas. A assessoria do práctico ao comandante corrobora a segurança da navegação devido ao seu conhecimento sobre hidrovias com características peculiares, as quais complicam o fluxo seguro dos barcos. Portanto, tal profissional não deve se recusar à prestação de tal serviço sob pena de ter seu certificado de habilitação suspenso e, havendo reincidência, cancelado, conforme o artigo 15 da LESTA.

Enquanto o intenso tráfego aquaviário decorre nas vias marítimas e interiores do Brasil, os inspetores navais estão atuando a fim de averiguar tanto a documentação da embarcação como da tripulação. As equipes de Patrulha Naval estão atentas às atividades de pesca e pesquisa, bem como de uso dos recursos naturais. Ademais, o GVI aborda as embarcações nacionais e estrangeiras para que possam operar regularmente nas AJB. Assim, os peritos da fiscalização naval fazem a manutenção da segurança da navegação diariamente e, por conseguinte, as atividades marítimas tanto comerciais como recreativas são desenvolvidas de forma eficiente e segura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Amazônia Azul. Superintendência de Pesquisa e Pós-graduação. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/spp/amaz%C3%B4nia-azul>. Acesso em 7 out. 2021.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1995/dec_1530_1995_convencionacoesunidassobredireitomar.pdf. Acesso em 5 out. 2021.

Decreto nº 1.530/95. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm. Acesso em 10 out. 2021

Decreto nº 2.596/98. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm. Acesso em 2 out. 2021.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Normas da Autoridade Marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas (NORMAM 03-DPC).

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM 04-DPC).

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval (NORMAM 07-DPC)

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM 08-DPC).

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para inquéritos administrativos (NORMAM 09-DPC).

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para serviço de praticagem (NORMAM 12-DPC).

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para aquaviários (NORMAM 13-DPC).

Economia Azul. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>. Acesso em 16 nov. 2021.

Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) - Lei nº 9.537/97. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM. Acesso em 2 out. 2021.

Marinha celebra o Dia Mundial dos Oceanos. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/marinha-celebra-o-dia-mundial-dos-oceanos>. Acesso em 16 nov. 2021.

Os dez mandamentos da segurança no mar. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpes/node/57>. Acesso em 7 out. 2021.