

ESPAÇO MARÍTIMO BRASILEIRO E SEGURANÇA NO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Juliana Gears Guedes de Oliveira

<https://orcid.org/0009-0008-9673-1110>

RESUMO

O tráfego aquaviário em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) é fundamental para o comércio, pesquisa e atividades recreativas, mas requer uma estrita conformidade com regulamentos nacionais e internacionais para garantir a segurança da navegação, a proteção da vida humana no mar e a preservação do meio ambiente marinho. Este resumo aborda os desafios e procedimentos relacionados à fiscalização e aplicação desses regulamentos. O objetivo deste trabalho é destacar a importância da fiscalização marítima na AJB e como ela contribui para manter um ambiente aquaviário seguro. Para atingir esse objetivo, examinamos a legislação, os papéis das autoridades marítimas e os procedimentos de fiscalização, enfatizando a atuação dos inspetores navais em diferentes níveis. A metodologia envolveu a análise de regulamentos, leis e documentos relacionados à segurança do tráfego aquaviário, bem como a descrição das atividades desempenhadas pelos inspetores navais em diferentes níveis de atuação. Também destacamos as medidas administrativas e as penalidades que podem ser aplicadas em caso de infrações. Em conclusão, a fiscalização marítima desempenha um papel fundamental na manutenção da segurança da navegação, prevenção da poluição ambiental e proteção da vida humana no mar em Águas Jurisdicionais Brasileiras. Através dessa fiscalização constante, o tráfego aquaviário em AJB pode ser conduzido de maneira eficiente e segura.

Palavras-chave

Tráfego aquaviário; Fiscalização marítima; Segurança da navegação; Regulamentos; Inspectores navais.

Submetido em: 22/07/2024 – Aprovado em: 29/08/2024 – Publicado em: 30/08/2024

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



BRAZILIAN MARITIME JURISDICTIONAL WATER AND WATER TRAFFIC SAFETY

ABSTRACT

Maritime Traffic in Brazilian Jurisdictional Waters (BJW) is essential for trade, research, and recreational activities. However, it requires strict compliance with national and international regulations to ensure navigational safety, protect human life at sea, and preserve the marine environment. This abstract addresses the challenges and procedures related to the enforcement and application of these regulations. The objective of this work is to highlight the importance of maritime surveillance in BJW and how it contributes to maintaining a safe waterway environment. To achieve this goal, we examined legislation, the roles of maritime authorities, and inspection procedures, emphasizing the roles of naval inspectors at different levels. The methodology involved the analysis of regulations, laws, and documents related to waterway traffic safety, as well as the description of activities performed by naval inspectors at different levels of operation. We also highlighted the administrative measures and penalties that can be imposed in case of violations. To summarize, maritime surveillance plays a fundamental role in maintaining navigational safety, preventing environmental pollution, and protecting human life at sea in Brazilian Jurisdictional Waters. Through this constant surveillance, waterway traffic in BJW can be conducted efficiently and safely.

Keywords

Waterway traffic; Maritime surveillance; Navigational safety; Regulations; Naval inspectors.

1 INTRODUÇÃO

O espaço marítimo brasileiro, caracterizado por sua vastidão e riqueza, desempenha um papel fundamental na economia e na segurança do Brasil. Com uma costa que se estende por mais de 7.400 quilômetros, o país possui um dos maiores espaços marítimos do mundo, abrigando importantes atividades econômicas, como a exploração de petróleo e gás, a pesca, o transporte de cargas e passageiros, além de ser estratégico para a defesa nacional. Neste contexto, a segurança no tráfego aquaviário emerge como uma questão de suma importância, pois a movimentação de navios e embarcações em nossas águas apresenta desafios que demandam atenção constante.

Este trabalho tem como foco o "Espaço Marítimo Brasileiro e a Segurança no Tráfego Aquaviário", uma abordagem que busca analisar de forma crítica a interseção entre a extensão marítima do Brasil e as medidas necessárias para assegurar a integridade das atividades aquaviárias que ocorrem nesse espaço.

O aumento do tráfego de navios e embarcações em águas brasileiras traz consigo uma série de desafios e preocupações relacionadas à segurança, tais como acidentes marítimos, riscos ambientais, ameaças à segurança nacional e à saúde dos mares. Como lidar com essas questões complexas de forma eficaz e sustentável é uma problemática que este estudo se propõe a abordar. A pergunta norteadora deste trabalho é: "Como a gestão do espaço marítimo brasileiro pode ser aprimorada para garantir a segurança no tráfego aquaviário, considerando os desafios contemporâneos?"

O objetivo geral deste trabalho é analisar a relação entre o espaço marítimo brasileiro e as estratégias de segurança no tráfego aquaviário, identificando possíveis melhorias na gestão desse espaço para mitigar riscos e promover o desenvolvimento sustentável.

A importância de se estudar o tema "Espaço Marítimo Brasileiro e Segurança no Tráfego Aquaviário" se fundamenta em três pilares essenciais. Em primeiro lugar, a relevância estratégica e econômica das águas brasileiras, que abrigam uma variedade de atividades cruciais para o país. Em segundo lugar, a crescente demanda por transporte aquaviário e o aumento da complexidade das operações marítimas, que impõem desafios significativos à segurança. E, por fim, a necessidade premente de desenvolver políticas e estratégias que garantam a proteção do meio ambiente marinho e a segurança nacional.

A segurança no tráfego aquaviário é uma questão de interesse público que envolve não apenas a preservação da vida humana, mas também a salvaguarda dos ecossistemas marinhos e dos interesses econômicos do Brasil. Portanto, este trabalho busca contribuir para o aprimoramento das políticas e práticas relacionadas à segurança no tráfego aquaviário no espaço marítimo brasileiro.

A metodologia empregada neste estudo consistirá em uma revisão bibliográfica abrangente, que compreenderá a análise de livros, artigos científicos, relatórios técnicos, documentos governamentais e fontes relevantes relacionadas ao tema. A revisão bibliográfica será complementada por uma análise crítica dos dados e informações coletadas, visando fornecer uma base sólida para as discussões e conclusões apresentadas ao longo deste trabalho.

2 A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E A DEFINIÇÃO DO ESPAÇO MARÍTIMO BRASILEIRO

Com a aprovação de mais de 130 nações, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) constitui um marco global significativo no estabelecimento de normas que ditam a gestão dos espaços marinhos e a salvaguarda do ecossistema marinho. O seu principal objetivo é fornecer um quadro para definir a extensão do controle jurisdicional que os estados costeiros têm sobre áreas como o fundo do mar, o subsolo e o espaço aéreo, com os limites exatos diferindo de região para região.

As Áreas de Jurisdição Brasileira (AJB), conforme descritas na Norma da Autoridade Marítima número 4 (NORMAM-4/DPC), abrangem não apenas hidrovias internas, mas também extensões marítimas onde o Brasil exerce diferentes graus de controle sobre atividades, indivíduos, estruturas, embarcações, bem como recursos naturais vivos e não vivos. Estes espaços incluem a faixa de duzentas milhas náuticas contadas a partir das linhas de base, além das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental, bem como áreas além das duzentas milhas, caso se apliquem.

O Mar Territorial (MT), que se estende por 12 milhas náuticas a partir da linha de base da baixa mar, confere ao Brasil soberania absoluta sobre o espaço aéreo, leito e subsolo dessa região, com os Estados adjacentes não tendo qualquer direito. Navios estrangeiros, neste contexto, têm o direito de realizar apenas a passagem inocente, a qual implica atravessar essa área sem adentrar águas interiores, fazer escalas em fundeadouros ou instalações portuárias, salvo em casos de força maior ou situações graves.

A NORMAM-4/DPC estipula que a passagem de um navio estrangeiro será considerada prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro se ocorrerem atividades como ameaça ou uso da força contra a soberania, exercício de manobras com armas, obtenção de informações prejudiciais à defesa ou segurança do Estado, entre outras.

Na Zona Contígua, que se estende por 24 milhas náuticas a partir da linha de base utilizada para medir o mar territorial, o Estado costeiro não possui soberania, mas tem o direito de adotar medidas de fiscalização para evitar e reprimir infrações a leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração e sanitários.

Já na Zona Econômica Exclusiva, que se estende até 200 milhas náuticas a partir da mesma linha de base do mar territorial, o Estado costeiro exerce soberania sobre a exploração, conservação e gestão dos recursos vivos e não vivos presentes na água, leito e subsolo marinho. Nesta região, outros Estados, tanto com litoral quanto sem, têm direito à navegação, sobrevoo e instalação de cabos submarinos.

Por fim, a plataforma continental representa uma extensão do território do Estado costeiro até as águas abissais, onde este possui direito exclusivo de exploração e aproveitamento do solo e leito marinho. Essa estrutura de delimitação marítima, baseada na CNUDM e em regulamentações nacionais como a NORMAM-4/DPC, desempenha um papel fundamental na definição dos espaços marítimos brasileiros e nas relações com outros Estados no âmbito marítimo, estabelecendo os limites e direitos em uma das áreas mais estratégicas para o Brasil e o mundo.

2.1 PROTEÇÃO E FISCALIZAÇÃO NA AMAZÔNIA AZUL: O PAPEL DA MARINHA DO BRASIL

A região conhecida como Amazônia Azul abrange uma extensa área que engloba o solo, subsolo, águas sobrejacentes ao leito do mar e a superfície marítima, desde o mar territorial até a zona econômica exclusiva do Brasil. Esta vasta extensão é rica em recursos naturais, tanto vivos quanto não vivos, e abriga uma impressionante biodiversidade marinha. Para salvaguardar e monitorar essa área estratégica, a Marinha do Brasil desenvolveu o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Este sistema utiliza uma variedade de equipamentos, radares em terra, navios e embarcações, juntamente com sistemas de rastreamento de embarcações, para a vigilância contínua da região. O objetivo é identificar e prevenir possíveis ameaças, como poluição hídrica e pesca ilegal, além de coordenar operações de busca e salvamento e assistência marítima.

Para garantir a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho, a Marinha realiza inspeções navais conduzidas por profissionais qualificados. Essas inspeções abrangem a verificação da documentação das embarcações e de seus tripulantes, bem como das condições dos equipamentos de segurança, salvatagem, comunicação e da praça de máquinas a bordo. Além disso, os inspetores navais, quando embarcados em navios da Marinha do Brasil, também executam o patrulhamento naval (PATNAV) para garantir o cumprimento das leis e regulamentos nas águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental e no alto-mar. Conforme estipulado na Norma da Autoridade Marítima número 7 (NORMAM-07/DPC), a fiscalização abrange uma ampla gama de atividades, incluindo pesca, prospecção de recursos naturais e pesquisa científica.

Outro aspecto crucial das inspeções navais é a garantia da segurança do tráfego aquaviário, como descrito na mesma norma. As embarcações, equipamentos e atividades que podem afetar a navegação, seja durante a passagem ou ancoragem em locais próximos a praias, lagos, lagoas e rios, devem respeitar os limites estabelecidos para proteger a integridade física dos banhistas. Os inspetores navais têm a responsabilidade de fiscalizar e autuar embarcações que não estejam em conformidade com essas regras. Além disso, são proibidos o tráfego e o ancoragem de embarcações em áreas consideradas de segurança, como instalações militares, usinas hidrelétricas, termoelétricas, plataformas de petróleo e outras áreas especiais, conforme comunicado nos Avisos aos Navegantes.

A atuação da Marinha do Brasil na proteção e fiscalização da Amazônia Azul é fundamental para assegurar a segurança da navegação, a preservação do meio ambiente marinho e o cumprimento das leis e regulamentos que regem essa vasta e estratégica região marítima brasileira.

2.2 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Quando ocorrem acidentes ou incidentes relacionados à navegação, é necessário iniciar um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), cuja tramitação culmina no Tribunal Marítimo. De acordo com a Norma da Autoridade Marítima número 9 (NORMAM-9/DPC), o escopo desse inquérito abrange as seguintes situações:

- a) Embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas sob jurisdição brasileira, observando os regimes legais definidos para o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, e Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995);
- b) Embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto mar ou águas estrangeiras;
- c) Embarcações estrangeiras em alto mar, quando envolvidas em acidentes ou incidentes que resultem na perda de vida ou ferimentos graves de cidadãos brasileiros, danos significativos a navios ou instalações brasileiras, ou danos ao meio ambiente marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional;
- d) Aquaviários e amadores brasileiros;
- e) Aquaviários e amadores estrangeiros em território ou águas sob jurisdição brasileira;
- f) Proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e prepostos de embarcações brasileiras e estrangeiras;
- g) Empreiteiros e proprietários de construções realizadas em águas interiores e no mar territorial brasileiros, zona econômica exclusiva e plataforma continental brasileira, que possam comprometer a segurança da navegação devido a erro, inadequação de projeto, execução, não conformidade com especificações técnicas, ou modificações estruturais não autorizadas;
- h) Pessoas jurídicas ou físicas envolvidas em construção e reparo naval;
- i) Marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;
- j) Ilhas artificiais, instalações estruturais e embarcações empregadas em atividades relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento de recursos naturais nas águas interiores, mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental brasileira, respeitando acordos bilaterais ou multilaterais e normas do Direito Internacional;
- k) Pessoas jurídicas ou físicas envolvidas em Acidentes ou Fatos da Navegação, sujeito às disposições do Direito Interno e do Direito Internacional.

É importante notar que navios de guerra não sujeitos a atividades comerciais não serão alvo de inquérito, mas as ocorrências serão reportadas à autoridade hierárquica superior. Além disso, embarcações mercantes estrangeiras envolvidas em alto mar não serão julgadas pelo Tribunal Marítimo brasileiro, a menos que brasileiros estejam envolvidos, ficando sob responsabilidade do país onde ocorrerem as situações irregulares. Embarcações estrangeiras identificadas com problemas de documentação ou condições precárias pela Inspeção Naval podem ser sujeitas a restrições, como impedimento de entrada ou saída de portos nacionais, saída de águas jurisdicionais ou entrada em portos brasileiros.

O procedimento de instauração do inquérito deve ocorrer imediatamente ou dentro de 5 dias a partir do momento em que um Agente da Autoridade Marítima toma conhecimento do incidente ou acidente.

2.3 ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB)

O Brasil ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) por meio do Decreto nº 1.530/95, que foi adotado em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Esta convenção fornece uma estrutura para definir a jurisdição marítima do Brasil. De acordo com a CNUDM, o Brasil exerce sua soberania não apenas dentro de suas fronteiras e águas interiores, mas também em uma zona marítima adjacente denominada mar territorial, que pode abranger até doze milhas náuticas, medidas a partir das linhas de base estabelecidas identificadas na Convenção.

A CNUDM também estabelece a zona contígua, que se estende por uma distância de vinte e quatro milhas náuticas das linhas de base. Nesta zona, o Estado costeiro detém a autoridade para impor a supervisão, a fim de dissuadir e punir violações das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração e relacionados com a saúde dentro do seu território ou mar territorial, de acordo com os critérios da CNUDM.

A Convenção define a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), que se estende para além das águas territoriais e é adjacente a elas. Dentro desta zona, o país com litoral detém autoridade sobre a exploração e utilização de quaisquer recursos naturais encontrados nas águas, incluindo aqueles acima do fundo do mar, o próprio fundo do mar e o seu subsolo.

Além disso, a nação costeira mantém jurisdição sobre temas como a investigação científica marinha, a colocação e utilização de ilhas, instalações e estruturas artificiais, e a conservação e proteção do ambiente marinho. Tudo isso está de acordo com os regulamentos estabelecidos pela UNCLOS.

A Convenção de Montego Bay também declara que o estado que ocupa o litoral tem direito ao controle total sobre a plataforma continental. Este controle estende-se para além do oceano territorial e abrange o leito subaquático e o subsolo das áreas oceânicas que se estendem ao longo do prolongamento natural da região terrestre até ao limite exterior da plataforma continental. Estende-se também até uma distância de 200 milhas náuticas das linhas de base utilizadas para medir a extensão do mar territorial, desde que o limite exterior da plataforma continental não atinja essa distância.

Os princípios fundamentais dos conceitos políticos e estratégicos, conforme sancionados pela CNUDM, são a base para a determinação das águas territoriais brasileiras. A compreensão das Áreas de Jurisdição Brasileira (AJB) é ampliada pela Norma da Autoridade Marítima número 4 (NORMAM-4/DPC). Esta norma declara que os AJBs abrangem não apenas as águas interiores, mas também os espaços marítimos onde o Brasil exerce jurisdição. Isto inclui o alcance de duzentas milhas náuticas a partir das linhas de base, bem como as águas situadas ao longo da extensão da Plataforma Continental.

A “Amazônia Azul”, termo cunhado para descrever o amplo espaço marítimo do Brasil, é regulamentada pela NORMAM-4/DPC e delineada de acordo com a CNUDM. Este espaço inclui a ZEE e a plataforma continental, abrangendo uma área de aproximadamente 3,6 milhões de km². A Amazônia Azul é uma região de imenso valor estratégico e recursos naturais. Como resultado, as disposições legais e regulatórias do Brasil estendem-se além das suas águas interiores até esta vasta extensão, que inclui o AJB.

3 LESTA

O pilar principal da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) é fortalecer a segurança hídrica, o que é alcançado através de três objetivos principais. Conforme descrito no artigo 3.º da LESTA, estes objetivos incluem garantir a segurança da navegação nas águas oceânicas e nas vias navegáveis interiores, garantir a preservação da vida humana no mar e prevenir a poluição ambiental causada pelas atividades de navios, plataformas ou instalações de apoio. A adesão a esses princípios fundamentais é obrigatória para todas as operações marítimas, a fim de garantir que a exploração e utilização das Áreas de Jurisdição Brasileira (AJB) não representem qualquer ameaça à vida humana, às propriedades marítimas ou ao meio ambiente marinho.

O artigo 3.º da LESTA estabelece que a responsabilidade pela promulgação e defesa da aplicação desta lei é da competência da autoridade marítima. Essa autoridade é encarnada pelo Comandante da Marinha do Brasil.

Na legislação, está especificado no primeiro parágrafo do artigo 1º que a LESTA se aplica a pessoas físicas fora da AJB, incluindo tripulantes, profissionais não tripulantes e passageiros. Além disso, todas as embarcações brasileiras estão sujeitas a este regulamento, com exceção daquelas de propriedade da Marinha do Brasil. É crucial reconhecer que, enquanto estiver em águas estrangeiras, a jurisdição do Estado costeiro deve ser reconhecida e respeitada. Além disso, o parágrafo segundo do mesmo artigo estabelece que também estão sujeitas a esta Lei as embarcações e aeronaves estrangeiras que operem em águas sob jurisdição brasileira.

3.1 PESSOAL DO MAR

A navegação das embarcações é conduzida por pessoal qualificado que possua as habilidades e conhecimentos necessários para garantir a gestão eficaz da embarcação. A Marinha do Brasil (MB) é responsável por ministrar esse treinamento diretamente, enquanto organizações civis autorizadas como marinas, clubes e estabelecimentos de treinamento náutico cadastrados na MB também podem oferecer esse treinamento. Os marítimos são divididos em duas categorias distintas: amadores e trabalhadores aquaviários. De acordo com o artigo 2º da LESTA, enquadram-se numa destas categorias os indivíduos que tenham obtido certificação da autoridade marítima para operar embarcações. O objetivo da operação determina esta divisão, com amadores operando embarcações para fins não profissionais e operadores de transporte aquaviário trabalhando a título profissional.

3.2 ATRIBUIÇÕES DA AUTORIDADE MARÍTIMA E SUAS NORMAS

Pessoas qualificadas para garantir a navegação segura das embarcações são responsáveis pela sua operação. Deve-se enfatizar a importância da posição do Comandante a bordo de uma embarcação. O artigo 2º, inciso IV da LESTA, define o Comandante (também denominado Comandante, Arrais ou Patrão) como o tripulante que tem a responsabilidade pela operação e manutenção da embarcação, zelando pela segurança da carga, da tripulação e de quaisquer outras pessoas a bordo.

Quer seja um marinheiro novato ou um marinheiro experiente, o Comandante é um membro integrante da tripulação e ocupa uma posição de grande responsabilidade.

O seu principal objetivo é garantir a navegação segura da embarcação e supervisionar todas as tarefas de manutenção necessárias. Além disso, o Comandante é responsável pela segurança da tripulação e dos passageiros, bem como da carga a bordo. As responsabilidades específicas do Comandante, elencadas no artigo 8.º da LESTA, abrangem um conjunto de funções cruciais:

- a) Cumprir e garantir o cumprimento das leis, regulamentos e normas a bordo, bem como dos tratados e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;
- b) Cumprir e garantir o cumprimento dos procedimentos estabelecidos para a preservação da vida humana, proteção do meio ambiente e segurança da navegação, da embarcação e da carga;
- c) Manter a disciplina a bordo.

De acordo com o artigo 2º, inciso XV da LESTA, o prático é o profissional que não faz parte da tripulação, mas que exerce função vital no serviço de praticagem a bordo de um navio. Esta profissão é fundamental para garantir a segurança da navegação, pois o prático colabora com o Comandante na execução de manobras especializadas, como navegação em regiões marítimas restritas, ou fundeio e amarração. A Diretoria de Portos e Costas (DPC) é a Autoridade Marítima responsável por regular o serviço de praticagem e capacitar os profissionais desta área. Portanto, as atividades dos práticos são definidas pela NORMAM 12-DPC.

Orientação e apoio profissional prestado ao Comandante de uma embarcação em resposta às características regionais únicas que restringem a movimentação da embarcação, garantindo a sua segurança e liberdade de navegação. O conjunto de serviços inclui o Prático, o Barco Prático e o Atalaia. Em suma, as funções do Prático são cruciais para garantir a segurança da navegação em locais onde o tráfego aquático é denso ou apresenta dificuldades únicas.

Inspeções Navais são conduzidas por inspetores navais em diversos níveis. Os inspetores navais de nível 2 estão envolvidos nas inspeções de Controle pelo Estado do Porto e Controle pelo Estado de Bandeira, que abrangem a vistoria de embarcações de bandeira brasileira e estrangeira que operam em AJB, bem como de embarcações estrangeiras que chegam aos portos nacionais. O monitoramento da pesca, da utilização dos recursos naturais e da pesquisa científica é supervisionado pela Patrulha Naval, que é realizada por inspetores navais de nível 3.

O papel dos inspetores navais na avaliação de plataformas e estruturas não convencionais, tanto subaquáticas como acima delas, é crucial.

Eles realizam investigações sobre os danos à sinalização marítima e inspecionam embarcações danificadas que serão desmanteladas. Este processo garante que nenhum componente prejudicial ou estrutural permaneça a bordo, eliminando assim os riscos que representam tanto para a segurança da navegação como para a proteção do meio ambiente.

Os inspetores navais possuem o poder de abordar os tripulantes de uma embarcação durante as operações de inspeção. Se estes inspetores encontrarem qualquer violação das regras de trânsito delineadas no artigo 23.º da LESTA, estão autorizados a tomar medidas administrativas rápidas para garantir a segurança da navegação. Confirmada a infração e identificado o responsável, será instaurado processo administrativo para tratar das penalidades e medidas administrativas necessárias.

Nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, o volume de tráfego nas hidrovias continua elevado, motivando inspeções constantes por parte dos oficiais navais. Estas inspeções abrangem tanto a documentação das embarcações como a qualificação da sua tripulação. As equipas da Patrulha Naval mantêm uma estreita vigilância da pesca, bem como da investigação e exploração dos recursos naturais.

A LESTA garante que qualquer infrator tem o direito de recorrer do resultado de um procedimento administrativo, que é então assumido pela autoridade superior que aplicou a pena. Adicionalmente, a NORMAM 07-DPC prevê a possibilidade de recurso final ao Diretor de Portos e Costas.

4 INFRAÇÕES, PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Sempre que uma pessoa, conhecida como autor do material, viola alguma das normas previstas na LESTA, Decreto nº 2.596/98, resulta em infração. Confirmada esta infração, o agente da autoridade marítima tem competência para impor medidas administrativas e penalidades que poderão ser complementares. Nos termos do artigo 16.º da LESTA, podem ser exercidas as seguintes medidas administrativas:

- a) Apreensão do certificado de habilitação;
- b) Apreensão, retirada de circulação ou impedimento da saída da embarcação;
- c) Embargo da construção, reparação ou modificação das características da embarcação;
- d) Embargo da obra;
- e) Embargo de atividades de mineração e melhorias realizadas;
- f) Demolição de obras e melhorias.

Resumindo, se um indivíduo violar os regulamentos estabelecidos pela LESTA, o órgão de governo marítimo está autorizado a tomar medidas administrativas contra ele e impor sanções com base na gravidade da violação.

A Lei de Segurança no Trânsito Aquaviário, também conhecida como LESTA, é regida pelo Decreto nº 2.596/98, que serve como seu marco regulatório. A LESTA descreve os potenciais infratores e as circunstâncias específicas sob as quais uma violação pode ser determinada. De acordo com o artigo 7, parágrafo 3 da LESTA, os seguintes indivíduos podem ser responsabilizados por quaisquer violações:

- a) Tripulantes;
- b) Proprietários, armadores ou prepostos de embarcações;
- c) Pessoas físicas ou jurídicas que construam ou alterem as características da embarcação;
- d) Construtores ou proprietários de obras sob, sobre ou às margens das águas;
- e) Pesquisadores, exploradores ou proprietários de jazidas minerais sob, sobre ou às margens das águas;
- f) Práticos;
- g) Agentes de manobra e docagem.

De acordo com o artigo 9º da LESTA, a identificação tanto dos culpados materiais como dos seus delitos pode ser efetuada através de três métodos. Em primeiro lugar, estes perpetradores podem ser identificados quando ocorre a transgressão. Em segundo lugar, podem ser identificados através de uma investigação minuciosa. Por fim, um inquérito administrativo também pode levar à identificação tanto dos culpados materiais como dos delitos específicos por eles cometidos.

A segunda secção da LESTA centra-se nas diversas infracções que podem ser atribuídas aos responsáveis pelos aspectos materiais de uma situação, e nas penas correspondentes a essas infracções. Os artigos 11 a 28 da LESTA dedicam-se a abordar detalhadamente cada tipo de infração e estabelecer a pena associada. Por exemplo, se um indivíduo operar uma embarcação ou contratar um tripulante que não possua as devidas qualificações, poderá estar sujeito à multa do grupo E, cujo valor pode variar de R\$ 40,00 a R\$ 2.200,00, conforme especificado no Anexo II. da LESTA.

Os regulamentos da LESTA abrangem uma ampla gama de infracções relacionadas a múltiplos tópicos. Estes incluem documentação de qualificação e controle sanitário, lista de tripulantes e lista de portos, equipamentos e itens presentes a bordo, registro e documentação das embarcações, identificação visual e marcações no casco, características da embarcação, certificados e documentos relativos às embarcações, equipamentos de navegação e luzes, regulamentos de transporte e trânsito, construção de obras sobre, sob ou nas margens das

águas, regulamentos para pesquisa, dragagem ou extração mineral sobre, sob ou nas margens das águas, bem como outras regras e regulamentos não especificados.

Além disso, o artigo 24.º descreve as consequências para um oficial comandante que não cumpra os regulamentos estabelecidos no artigo 8.º da LESTA. O artigo 8.º define os deveres e obrigações do comandante e as repercussões do não cumprimento são explicitamente indicadas no artigo 24.º.

O artigo 25.º estabelece violações específicas e punições correspondentes relativas aos práticos. Estas sanções podem incluir a revogação das suas certificações por não oferecerem serviços de praticagem ou desrespeitarem as regulamentações ditadas pela autoridade marítima.

Para garantir a segurança da navegação e a proteção da vida humana no mar, é essencial a estrita observância das regras de trânsito aquaviário. Isso inclui uma variedade de fatores, como garantir a saúde física e mental adequada do operador da embarcação, aderir às regras de navegação em áreas designadas para nadadores ou embarcações específicas, contratar práticos quando necessário, seguir diretrizes para evitar colisões no mar, manter a integridade de sinalização náutica, cumprindo os regulamentos de trânsito regionais definidos pela autoridade marítima local e respeitando os limites de velocidade.

Operar uma embarcação sob a influência de álcool ou narcóticos representa um grave perigo não apenas para as pessoas a bordo, mas também para outras embarcações e indivíduos na área circundante. Como resultado, aqueles que cometem tal violação podem ter a sua certificação suspensa por até 120 dias. Em caso de reincidência no período de 12 meses, o certificado poderá ser totalmente revogado. A NORMAM 07/DPC estabelece os passos que o representante da autoridade marítima deve seguir ao identificar indícios de intoxicação no operador, que podem incluir ações administrativas como confisco da licença e apreensão da embarcação. É essencial notar que a LESTA permite a implementação imediata de medidas administrativas para salvaguardar a vida humana e a segurança da navegação.

5 SEGURANÇA NO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Para garantir a segurança nas vias marítimas e fluviais, é de extrema importância que os motoristas cumpram as normas relativas ao tráfego aquaviário estabelecidas pela autoridade marítima, conforme delineado na NORMAM 07-DPC. Estes regulamentos podem ser classificados em duas categorias principais, nomeadamente, áreas seletivas para navegação e áreas de segurança.

As regiões designadas para fins de navegação estão próximas de praias costeiras, lagoas, lagos e rios. Para garantir a segurança dos nadadores, é essencial impor restrições à navegação nestas áreas. As equipes de Inspeção Naval realizam inspeções regulares nessas áreas para garantir o cumprimento. A NORMAM 07-DPC traça limitações precisas para a navegação em áreas onde há grande concentração de nadadores:

- a) Embarcações de propulsão a remo ou à vela podem navegar a partir de cem (100) metros da linha base;
- b) Embarcações de propulsão a motor, reboque de esqui aquático, paraquedas e painéis de publicidade podem navegar a partir de duzentos (200) metros da linha base;
- c) Embarcações de propulsão a motor ou à vela podem se aproximar da linha base para ancorar, desde que não haja restrições estabelecidas pela autoridade competente. Qualquer aproximação deve ser feita perpendicular à linha base e com velocidade não superior a 3 (três) nós, a fim de garantir a segurança dos banhistas.

A adesão dos navegantes a estes regulamentos é um fator vital para garantir a execução segura de atividades comerciais e de lazer no oceano, reduzindo assim a probabilidade de acidentes e salvando vidas. Para barcos de aluguel, como banana boats, que funcionam em praias ou bancos, é necessário estabelecer a área de operação. Os proprietários dessas embarcações devem utilizar bóias para indicar esta região, que devem ser confirmadas pela CP/DL/AG (Autoridade Portuária, Delegacia e Agência) para legitimidade.

De acordo com a NORMAM 07-DPC, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro determina que é dever das autoridades estaduais e municipais delinear o uso dos diversos trechos de praias e margens. Isto abrange a demarcação de zonas para atividades terrestres, como jogos e natação, e a designação de áreas dentro da água para nadadores e desportos aquáticos.

Além disso, o órgão regulador marítimo estipula que o trecho de costa considerado navegável, ou qualquer outra área designada por funcionários públicos, seja designada especificamente para fins de lançamento ou recuperação de embarcações, carga e descarga de cargas ou passageiros. É importante salientar que a atracação nesta área só é permitida durante o período necessário à realização das referidas operações.

As áreas designadas como zonas de segurança são estritamente proibidas para navegação e fundeio de embarcações. A NORMAM 07-DPC reconhece uma série de áreas específicas como zonas de segurança, o que inclui:

- a) A menos de duzentos (200) metros de instalações militares;
- b) Regiões próximas a usinas hidrelétricas, termoelétricas e nucleares, cujos limites são definidos pelas concessionárias responsáveis pelos reservatórios de água, em coordenação com a CP/DL/AG;

- c) Fundeadouros de navios mercantes;
- d) Canais de acesso aos portos;
- e) Proximidades das instalações portuárias;
- f) A menos de 500 (quinhentos) metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;
- g) Áreas especiais conforme determinado em Avisos aos Navegantes;
- h) Áreas adjacentes às praias, reservadas para os banhistas, de acordo com as diretrizes estabelecidas.

A observância das regras e regulamentos, quer sejam respeitados pelos operadores de embarcações ou pelos entusiastas novatos, e a proficiência dos inspetores navais desempenham um papel vital na manutenção da segurança do tráfego aquaviário. Os Comandantes dos Distritos Navais são integrantes, pois funcionam como Representantes da Autoridade Marítima para a segurança do tráfego aquaviário, responsáveis pela execução das penalidades e medidas administrativas previstas na LESTA, bem como pela execução de processos administrativos, preparação de citações de infrações e implementação das medidas apropriadas. Também estão autorizados a dirigir a desmontagem de estruturas ou melhorias e restaurar a área afetada.

Aos Agentes da Autoridade Marítima, tais como Capitães dos Portos e seus representantes, poderá ser atribuída a responsabilidade de aplicar medidas e penalidades administrativas, executar processos administrativos e entregar autos de infração. As pessoas designadas como Autoridades Competentes têm o dever de determinar sanções e medidas administrativas. O Capitão do Porto é responsável pelo tratamento de quaisquer pedidos de recursos, cabendo ao Inspetor Naval a responsabilidade pela implementação das medidas administrativas.

Na qualidade de Representante oficial da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário, o Diretor de Portos e Costas é responsável por avaliar quaisquer recursos que surjam em relação a multas emitidas por violações de regulamentos e leis de segurança da navegação. Além disso, a DPC também atende casos não contemplados ou excluídos das diretrizes previstas na NORMAM 07-DPC.

Os representantes e agentes da autoridade marítima têm uma responsabilidade fundamental na aplicação dos regulamentos de inspeção e na supressão de quaisquer atividades que ponham em perigo a vida humana, os navios ou o ecossistema. A sua responsabilidade reside em fazer cumprir as disposições do Regulamento do Ensino Marítimo Profissional, da Marinha Mercante, bem como da organização, funcionamento e fiscalização do ensino para responsabilizar os infratores. Isto é crucial para manter a segurança no tráfego aquaviário.

6 CONCLUSÃO

A segurança do trânsito aquaviário em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) depende principalmente da adesão rigorosa às regras e regulamentos delineados na LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), NORMAM (Normas da Autoridade Marítima) e acordos e regulamentos globais que foram ratificados por Brasil.

É crucial que todos os indivíduos, sejam marítimos recreativos ou profissionais, cumpram estritamente as diretivas descritas nestes documentos. O não cumprimento poderá resultar em multas e na instauração de medidas administrativas, que serão executadas pela autoridade marítima da Marinha do Brasil. O Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário das Capitânicas, Delegacias e Órgãos Portuários (CP/DL/AG) é o principal órgão responsável pela fiscalização da atividade marítima.

A segurança da navegação, a preservação da vida humana no mar e a prevenção da poluição ambiental são preocupações primordiais que estão sob a alçada do comandante da embarcação. O comandante tem não apenas a responsabilidade de utilizar os seus conhecimentos técnicos na navegação e operação da embarcação, mas também de garantir o cumprimento estrito dos regulamentos de segurança marítima. Compete ao comandante garantir que a embarcação esteja equipada com todos os equipamentos salva-vidas necessários conforme determinado pela Autoridade Portuária, respeitar a capacidade máxima de passageiros e operar a embarcação de forma cautelosa e em ritmo adequado.

Os especialistas em inspeção marítima são cruciais na manutenção da segurança da navegação nas atividades marítimas comerciais e recreativas na AJB. Eles conseguem isso por meio de inspeções regulares de embarcações nacionais e estrangeiras, garantindo o cumprimento das regulamentações estabelecidas pelo Grupo de Vistoria de Inspeção (GVI). Graças ao seu trabalho diligente, as atividades marítimas de esporte e recreio e as comerciais são conduzidas de forma segura, eficiente e dentro dos padrões internacionais exigidos.

REFERÊNCIAS

AMAZÔNIA AZUL. Superintendência de Pesquisa e Pós-graduação. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/spp/amaz%C3%B4nia-azul>. Acesso em: 9 de setembro de 2023.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (CNUDM). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DECRETO Nº1.530/95. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm. Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DECRETO Nº 2.596/98. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma 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). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM 04- DPC). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval (NORMAM 07-DPC). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM 08- DPC). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para inquéritos administrativos (NORMAM 09-DPC). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para serviço de praticagem (NORMAM 12-DPC). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS - DPC. Norma da Autoridade Marítima para aquaviários (NORMAM 13-DPC). Acesso em: 9 de setembro de 2023.

ECONOMIA AZUL. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>. Acesso em: 9 de setembro de 2023.

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: 9 de setembro de 2023.

MARINHA CELEBRA O DIA MUNDIAL DOS OCEANOS. Disponível em:
<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-celebra-o-dia-mundial-dos-oceanos>. Acesso em: 9 de setembro de 2023.

OS DEZ MANDAMENTOS DA SEGURANÇA NO MAR. Disponível em:
<https://www.marinha.mil.br/cpes/node/57>. Acesso em: 9 de setembro de 2023.