



UMA PROPOSTA DE EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA PARA EDUCAÇÃO NA SEGURANÇA DA ATIVIDADE NÁUTICA DE ESPORTE E/OU RECREIO

Direitos Humanos e Justiça

Eduardo Antonio Temponi Lebre (Coordenador da Ação de Extensão)

Eduardo Antonio Temponi Lebre¹
Eduardo Rauber²
Francisco da Silva Neto³

Resumo

Verificação de aspectos essenciais sobre a atividade náutica amadora que é desenvolvida no litoral brasileiro e a importância do conhecimento da legislação especial que a regulamenta, proporcionando um conhecimento básico ao acesso e a prática da navegação amadora de esporte e/ou recreio, podendo a universidade contribuir para uma educação setORIZADA, criando e realizando ações de extensão para despertar uma consciência ética, que leva a uma cultura de prevenção de incidentes ou acidentes náuticos, através do conhecimento dos deveres e direitos envolvidos neste tipo de atividade social.

Palavras-chave: embarcação, navegação, segurança, legislação

Considerações Iniciais

O Laboratório de Estudos em Direito Aquaviário e Ciência da Navegação, por meio do AQUASEG⁴ no âmbito da sua atividade, propõem-se desenvolver pesquisa, ensino e extensão visando à segurança da navegação no trabalho, no meio ambiente, nos serviços gerais de transporte e na atividade de esporte e/ou recreio. Neste trabalho, o propósito é educacional e destinado a democratizar o acesso às informações para a prática náutica, de forma a promover o desenvolvimento de noções gerais sobre as responsabilidades sociais e institucionais que estão envolvidas. Com o propósito de se estabelecer uma ação ética de prevenção aos incidentes ou acidentes, com o objetivo de despertar uma cultura de segurança aquaviária. Segundo LEBRE (2009, 7 p.), “a atividade humana, que se faz no mar, sempre despertou a atenção de profissionais das diversas áreas e de vários segmentos da sociedade”. Então, é importante para todos aqueles que realizam a navegação amadora de esporte e/ou recreio que conheçam os aspectos legais que constam nos regulamentos de segurança da vida e do patrimônio nas atividades em meios aquaviários, no mar e nas águas interiores.

¹ Professor Associado II do Departamento de Direito da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), e-mail: aquaseg@ccj.ufsc.br.

² Aluno do Curso de Graduação em Direito da UFSC, e-mail: eduardo.rauberw@gmail.com

³ Aluno do Curso de Graduação em Direito da UFSC, e-mail: francisco_silva_net@hotmail.com

⁴ Núcleo de Segurança Aquaviária.

Para entender a regulamentação do setor náutico, pode-se dizer que no país existe uma hierarquia na Organização Militar (OM)⁵ e que um de seus órgãos foi denominado de Autoridade Marítima (AM) este que através de uma Diretoria de Portos e Costas (DPC) estabelece as suas normas para vários setores da navegação e atividades correlatas, conhecidas pela sigla NORMAM. Também há órgãos subordinados à DPC, como a Capitania dos Portos (CP), Delegacia dos Portos (DL) e Agência (AG), que atuam mais próximas do público interessado no acesso legalizado à prática da navegação amadora de esporte e/ou recreio, por exemplo, a pesca amadora, o mergulho livre, o passeio, a viagem, dentre outras modalidades de lazer ou esporte, cujo rol é muito extenso, mas que para todos eles se aplica a NORMAM 03 é nela que se encontram as normas que estabelecem os procedimentos e os meios de se assegurar uma boa prática de atividades náuticas amadoras.⁶ Como objetivo principal deste trabalho, busca-se elaborar uma síntese das situações mais requisitadas sobre a navegação amadora, destacando-se as formas de aquisição, os limites ao direito de propriedade que são estabelecidos pelo Poder Público, e, também, os seus aspectos formais como a inscrição e o registro, a classificação das embarcações e das áreas de navegação, a dotação de material de segurança e de salvatagem, as exigências de habilitação amadora e os seus níveis e as responsabilidades jurídicas.

1. Direito de propriedade e a aquisição de embarcações

Sobre os nomes embarcação e navio, juridicamente, o Código Comercial brasileiro usa-os indiferentemente, porém, sendo mais conveniente distingui-los para efeitos técnicos e pedagógicos. Assim, embarcação pode significar a designação dada aos meios de transporte de pequena tonelagem, nos quais podem estar incluídas as lanchas, botes, veleiros, iates e *jet ski*, as quais são usadas comumente para prática de esporte e/ou recreio, os bens que são objetos deste estudo. Por sua vez, o sentido da palavra navio significa um bem que é usado na navegação marítima ou fluvial de grande tonelagem, ele é utilizado na indústria e comércio de serviços da navegação para o transporte de carga e mercadoria, em alguns casos de passageiros e, também, no caso de navios de cruzeiros marítimos.

A aquisição de uma embarcação ocorre de duas maneiras: originárias ou derivadas.⁷ São originárias quando a aquisição da propriedade acontece associada ao fato de ausência da propriedade anterior, isto é, quando nada existe que vincule o adquirente com qualquer outro proprietário anterior, é o caso da construção naval. A outra maneira são as derivadas, as quais pressupõem um negócio jurídico, como o contrato de compra e venda, de locação e o comodato, nestes casos há entre o novo adquirente e o proprietário anterior um direito precedente.

Feitas as distinções legais, seguem as informações específicas sobre o uso de embarcação de esporte e/ou recreio, segundo disposição da NORMAM 03.

⁵ Cumpre à Marinha do Brasil, como atividade subsidiária, exercer o seu poder de polícia para repreender e punir administrativamente aqueles que ignoram o que é determinado pelas normas da Autoridade Marítima, para diminuir o risco tanto para os navegadores amadores quanto para os profissionais aquaviários e todos que possam se relacionar à navegação.

⁶ Normas da Autoridade Marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas.

⁷ As formas de aquisição estão expressamente mencionadas na Lei nº 7.652/88, que dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima, como é a construção classificada como originária e as demais que são as derivadas “por meio regular em direito admitido”.

2. Formalidades legais para exercício do direito de propriedade

Na prática de desporto ou de atividade de lazer náuticos, as embarcações comumente são adquiridas no mercado especializado de produtos da indústria da construção naval de pequeno porte, para fins recreativos ou esportivos, com propulsão a motor, vela ou remos, também podem ser construídas de forma artesanal. Inclusive, para a pesca amadora, o que está regulamentado pela Lei nº 11.959/09, a qual determina que somente se possa utilizar de embarcações classificadas pela AM na categoria de esporte e/ou recreio.⁸ Tanto para os casos de competições náuticas como de torneios de pesca amadora há regulamentação, cabendo ao Poder Público autorizar as suas realizações.⁹

2.1. Conceito de construção

Considerando que os fabricantes de embarcações de pequeno e médio porte possuem projetos de engenharia naval para seus produtos e que estes geralmente não são maiores do que 24 metros¹⁰, os certificados de licenciamento¹¹, que são obrigatórios pela NORMAM 03 no Capítulo 3, devem atender às necessidades do público consumidor, a compra deve ter a nota fiscal respectiva e trazer um manual do proprietário¹², itens que são exigidos para embarcações com propulsão a vela ou a motor que são produzidas em série para venda no mercado especializado, trazendo a maior quantidade de informações possíveis sobre a embarcação, tais como, características, operacionalidade e limitações da embarcação.

2.2. Conceito de alteração

Há situações em que o proprietário decide fazer alterações na embarcação, nestes casos existem diferentes critérios. Quando se tratar de embarcação inferior a 24 metros não há impedimentos sérios. No entanto, em se tratando de tamanho superior, não é permitido introduzir alterações nas embarcações sem obter outra licença especial. As alterações mais importantes e fiscalizadas dizem respeito à arqueação, com a mudança dos seus valores, bruta e/ou líquida, e de mudança da característica da embarcação de um tipo de navegação para outro, por exemplo, alteração para embarcação ser empregada na Navegação de Mar Aberto. Para a reclassificação, não sujeitas à alteração da embarcação, ela dispensa novo projeto de engenharia naval e itens de segurança, portanto, está isenta da burocracia documental. Na mesma situação de desembaraço burocrático encontra-se uma embarcação que queira alterar a sua área de navegação para uma menos rigorosa, desde que seja mantida a sua qualificação de esporte e/ou recreio.¹³

⁸ O pescador amador é a pessoa física, brasileira ou estrangeira, que está licenciada pela autoridade competente apta para a pesca sem fins econômicos.

⁹ Artigo 25, III, da Lei nº 11.959. O Ministério da Pesca e Aquicultura é a autoridade competente.

¹⁰ Igual ou acima de 24 metros e iates, a construção depende de licenciamento especial da AM, embarcações classe 1 (EC1).

¹¹ Licença de Construção. As embarcações com comprimento menor ou igual a 12 metros, classe 2 (EC2) têm dispensa de exigências procedimentais, porém, caso o proprietário requeira a Licença de Construção, deverão ser seguidos os procedimentos previstos para uma embarcação de esporte e/ou recreio certificada classe 1 (EC1).

¹² As embarcações construídas de forma artesanal são dispensadas de possuírem manual do proprietário, mas estão sujeitas a verificação feita pela AM para fins de licenciamento, uma vez que o projeto de construção é individualizado.

¹³ Este tipo de alteração é concedido mediante simples requerimento ao órgão de inscrição, para qualquer tamanho da embarcação.

2.3. Definição de Inscrição

A Inscrição tem o sentido jurídico de se estabelecer a atribuição do órgão da AM que a mantém em se tratando de embarcações de pequenos e médios portes de esporte e/ou recreio, através de critérios estabelecidos na NORMAM 03, é feita nas CP, DL e AG.¹⁴

2.4. Definição de Registro

O Registro determina que o órgão competente para sua manutenção seja o Tribunal Marítimo (TM)¹⁵. Serve para iates e embarcações acima de 100 AB¹⁶ (medida utilizada refere-se a toneladas de arqueação bruta).

3. Tipos de navegação

A NORMAM 03 estabelece com uma linguagem bem simplificada quatro tipos de áreas navegáveis para embarcações de esporte e/ou recreio, facilitando o entendimento do navegador amador, porém, em outras situações envolvendo a legislação aquaviária para atividades profissionais a classificação das áreas de navegação é mais complexa.

3.1. Em águas interiores (1)

Quando é realizada em águas consideradas abrigadas, tais como hidrovias interiores, lagos, lagoas, baías, angras, rios, canais e áreas marítimas, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas e que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

3.2. Em águas interiores (2)

Quando é realizada em águas consideradas abrigadas, tais como hidrovias interiores, lagos, lagoas, baías, angras, rios, canais e áreas marítimas, onde eventualmente sejam verificadas ondas com alturas significativas e/ou combinações

¹⁴ Embarcação Certificada Classe 2 (EC2) - são as embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte. Embarcação de Médio Porte - é considerada embarcação de médio porte aquelas com comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas. A legislação, acordos e convenções internacionais firmados pelo Brasil, determinam um tratamento diferenciado para as embarcações com comprimento maior ou igual a 24 metros, que possuam mais de 100 AB. As embarcações com menos de 24 metros, exceto as miúdas, estão sujeitas a um número menor de exigências, razão pela qual, para efeitos desta NORMAM, as mesmas são definidas como Embarcações de Médio Porte. Embarcação Miúda - para aplicação dessa norma são consideradas embarcações miúdas aquelas: a) Com comprimento inferior ou igual a cinco (5) metros; ou b) Com comprimento menor que oito metros que apresentem as seguintes características: convés aberto ou convés fechado, sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30HP. Considera-se cabine habitável aquela que possui condições de habitabilidade. É vedada às embarcações miúdas a navegação em mar aberto, exceto as embarcações de socorro.

¹⁵ O TM foi instituído pela Lei nº 2.180/54.

¹⁶ Embarcação Certificada Classe 1 (EC1) - são as embarcações de esporte e/ou recreio de grande porte ou iates (comprimento igual ou maior do que 24 metros). Embarcação de Grande Porte ou late - é considerada embarcação de grande porte ou iate, as com comprimento igual ou superior a 24 metros. As embarcações de grande porte ou iate, serão tratadas como embarcação Certificada Classe 1 (EC1), e terão a obrigatoriedade de seu registro no Tribunal Marítimo se possuírem arqueação bruta maior que 100.

adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré que apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

3.3. Costeira

Quando é realizada entre portos nacionais e estrangeiros dentro do limite da visibilidade da costa, não excedendo a 20 milhas náuticas.

3.4. Oceânica

Quando é realizada entre portos nacionais e estrangeiros fora dos limites de visibilidade da costa e sem outros limites estabelecidos.

4. Tipos de habilitação amadora

Para conduzir embarcações de esporte e/ou recreio, de forma a não caracterizar uma atividade profissional, o tripulante é chamado de Amador e deve ter uma habilitação certificada pelo Representante da AM.¹⁷

Ocorreu uma modificação pela inclusão do Motonauta, como uma habilitação específica, o que não era exigido anteriormente e que possibilitava que o Arrais, o Mestre e o Capitão amadores conduzissem o *jet ski*.¹⁸

Existem 5 tipos de habilitações amadoras: Veleiro, destinada a quem conduz embarcações a vela sem propulsão a motor, nos limites da navegação interior; Motonauta (MTA), destinada à condução de moto aquática (jet ski) nos limites da navegação interior; Arrais-amador (ARA), que possibilita conduzir embarcações nos limites da navegação interior, exceto moto aquática; Mestre-amador (MSA), que pode conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros nos limites da navegação costeira, exceto moto aquática; e, por último, Capitão-amador (CPA), sendo quem conduz embarcações entre portos nacionais e estrangeiros, sem limite de afastamento da costa, exceto moto aquática.

5. Proprietário, comandante, tripulação e outros sujeitos

O proprietário da embarcação tem como responsabilidade a composição da sua tripulação, observando a lotação prevista, de acordo com sua conveniência, podendo ser ele mesmo habilitado, buscar a contratação de prestador de serviço, que neste caso obrigatoriamente será um profissional aquaviário, ou ter a bordo da embarcação um Amador, em todos os casos a habilitação deve ser compatível com a área de navegação e ter um comandante. Os passageiros, marinas e clubes náuticos, também estão sujeitos ao cumprimento de suas obrigações, decorrentes da NORMAM 03.

5.1. A salvaguarda da vida humana no mar, segurança e salvatagem

O comandante, seja ele o proprietário ou não, tem a obrigação de dotar a embarcação com o material de navegação, de segurança e de salvatagem,

¹⁷ Habilitação de Amador (CHA) inserida no Sistema Informatizado de Cadastro do Pessoal Amador (SISAMA).

¹⁸ Os habilitadas antes de 2 de julho de 2012 deverão obter a habilitação de MTA por ocasião da renovação da CHA para continuarem a conduzir moto aquática.

apropriados para a expedição que irá empreender e com o número correto de pessoas e carga a bordo, dando especial atenção para a água potável, o combustível, a comunicação e os coletes salva-vidas e mais todo o rol de itens, previstos no Anexo da NORMAM 03, os quais devem ser homologados pela Marinha do Brasil e respeitados os prazos de validade. Nos termos da legislação aquaviária, a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica não são responsabilidades únicas da AM, cabendo a todos que, direta ou indiretamente, estejam envolvidas com a navegação, portanto, estendendo-se as atitudes éticas e os deveres legais aos passageiros, clubes náuticos, marinas, entidades desportivas e empresas locadoras de embarcações.

Considerações finais

A NORMAM 03, acima de tudo, visa à segurança, como instrumento de prevenção aos incidentes ou acidentes náuticos, protegendo as atividades sociais recreativas e desportivas, nas quais poderão acontecer desde um simples fato da navegação até um caso mais grave de acidente da navegação. As duas situações jurídicas são investigadas através do Inquérito Administrativo Sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), previsto na Lei nº 2.180, que tem o seu regulamento na NORMAM 09. Tais regulamentações refletem a preocupação da AM com as suas duas tarefas, a preventiva e a repressiva. O raciocínio lógico dedutivo feito neste trabalho leva a crer que pela educação se pode evitar uma punição administrativa, porque se identifica uma iniciativa pedagógica na NORMAM 03 que serve para diminuir os riscos de incidentes ou acidentes na navegação amadora, no entanto, quando ela não é observada, os envolvidos estarão sujeitos ao IAFN para uma legítima apuração de suas responsabilidades administrativas que estão dentro dos limites da atribuição da AM, não se excluindo as demais responsabilidades jurídicas que podem ser criminais e civis, na medida em que há maior gravidade gerando danos à vida e ao patrimônio. Concluindo, destaca-se o papel do próprio navegador amador que tem o dever de seguir a normatividade, em primeiro lugar conhecendo-a, depois a estudando e na sequência aplicando-a, conseqüentemente, protegendo a si e aqueles ao seu redor, atingindo a finalidade principal da navegação amadora que é a prática saudável e segura do esporte e do recreio nos meios aquaviários.

Referências bibliográficas

BRASIL. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850.

_____. Lei nº 2.180 de 05 de fevereiro de 1954.

_____. Lei nº 7.652 de 03 de fevereiro de 1988.

_____. Código de Pesca. Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009.

_____. NORMAM 03. Diretoria de Portos e Costa, 2003.

_____. NORMAM 09. Diretoria de Portos e Costa, 2003.

LEBRE, Eduardo A. T. O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima. Âmbito Jurídico, Rio Grande, XII, n. 71, dez 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992> Acesso em: 04 de junho 2013.