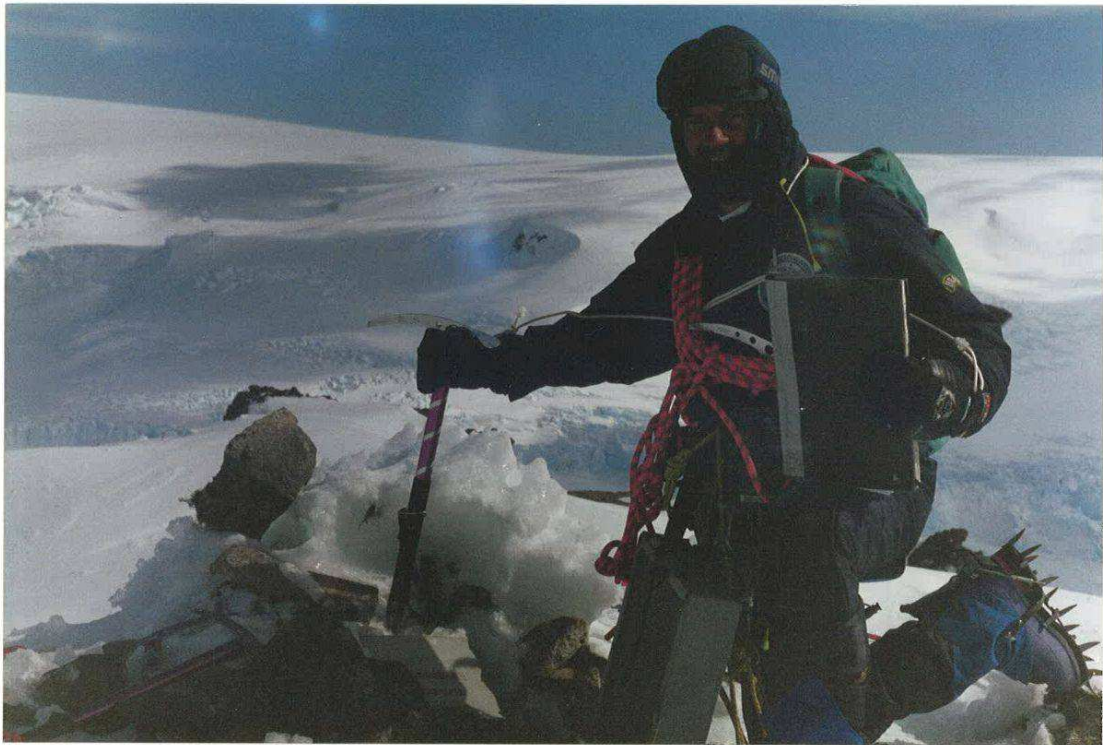


NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA



Sumário

1. OBJETIVO DA DISCIPLINA:	4
2. EMENTA DA DISCIPLINA	4
3. APRESENTAÇÃO DA DISCIPLINA	5
4. NORMAS E REGULAMENTOS INTERNACIONAIS.....	5
4.1. UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)	5
4.2. SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)	5
4.3. MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)	6
5. ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS.....	7
5.1. CIRM – Comissão Internacional para os Recursos do Mar.....	7
5.2. LEI DO MAR TERRITORIAL (LEI 8617-4/JAN/1993)	8
5.3. REVIZEE.....	11
5.4. PROJEÇÃO DE PODER	14
6. REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTO NO MAR	15
7. IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)	16
8. LESTA.....	18
9. RLESTA.....	22
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	24

1. OBJETIVO DA DISCIPLINA:

Prover ao aluno noções básicas de navegação e dos aspectos regulatórios tanto internacionais como nacionais do uso de rios e mares. Munir o aluno com um básico entendimento do mar em sua dimensão estratégica.

2. EMENTA DA DISCIPLINA

- Princípio de Navegação: segurança, luzes de navegação, balizamento, manobras, cartas náuticas;
- Normas e Regulamentos Internacionais: RIPEAM 72, UNCLOS, SOLAS, MARPOL;
- Normas e regulamentos Nacionais: Normas da Autoridade Marítima, RLESTA;
- Estratégia Marítima: CIRM, LEPLAC, REVIZEE, Mentalidade Marítima, Amazônia Azul, Recursos Renováveis e Não Renováveis do Mar, Defesa Marítima, Dissuasão e Projeção de Poder.

3. APRESENTAÇÃO DA DISCIPLINA

Essa disciplina vai tratar de “Normas da Autoridade Marítima” para aprofundar seus conhecimentos sobre Normas e Leis que abrangem o ramo marítimo no curso de Engenharia Naval da Universidade do Estado do Amazonas.

Para que se possa aproveitar o estudo, esta disciplina foi organizada em 10 capítulos, com temas e subtemas, atendendo aos objetivos do processo de ensino-aprendizagem.

4. NORMAS E REGULAMENTOS INTERNACIONAIS

4.1. UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), frequentemente referida pelo acrônimo em inglês UNCLOS (de United Nations Convention on the Law of the Sea), é um tratado multilateral celebrado sob os auspícios da ONU em Montego Bay, Jamaica, a 10 de Dezembro de 1982, que define e codifica conceitos herdados do direito internacional costumeiro referentes a assuntos marítimos, como mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outros, e estabelece os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar, como os recursos vivos, os do solo e os do subsolo. A Convenção também criou o Tribunal Internacional do Direito do Mar, competente para julgar as controvérsias relativas à interpretação e à aplicação daquele tratado.

O texto do tratado foi aprovado durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que se reuniu pela primeira vez em Nova York em dezembro de 1973, convocada pela Resolução no. 3067 (XXVIII) da Assembleia-Geral da ONU, de 16 de novembro do mesmo ano. Participaram da conferência mais de 160 Estados.

O Brasil, que ratificou a Convenção em dezembro de 1988, ajustou seu Direito Interno, antes de encontrar-se obrigado no plano internacional. A Lei n. 8.617, de 4 de janeiro adota o conceito de zona econômica exclusiva para as 188 milhas adjacentes.

A Convenção regula uma grande província do direito internacional, a saber, o direito do mar, que compreende não apenas as regras acerca da soberania do Estado costeiro sobre as águas adjacentes (e, por oposição, conceitua o alto-mar), mas também as normas a respeito da gestão dos recursos marinhos e do controle da poluição.

4.2. SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. É o mais importante tratado sobre a segurança da marinha mercante.

A primeira versão da SOLAS foi assinada em 1914, consequência direta do acidente com o Titanic. Em 1928 foi adoptada a segunda emenda da convenção, em 1948 a terceira e em 1965 a quarta.

4.3. MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Marpol 73/78 é uma Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, criado em 1973 e alterado pelo Protocolo de 1978. ("Marpol" uma abreviação para "marine pollution" e 73/78 é uma abreviação para os anos 1973 e 1978.)

Marpol 73/78 é uma das mais importantes convenções ambientais internacionais. Ela foi criada com o intuito de minimizar a poluição dos mares, incluindo dumping de óleo e poluição de escape. Seu objeto declarado é: para preservar o meio marinho através da completa eliminação da poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas e a minimização da descarga accidental de tais substâncias.

A Convenção MARPOL original foi assinado em 17 de fevereiro de 1973, mas não entrou em vigor. A Convenção atual é uma combinação da Convenção de 1973 e do Protocolo de 1978. Ela entrou em vigor em 02 de outubro de 1983. Em 31 de dezembro de 2005, 136 países, representando 98% da tonelagem mundial de navegação, já faziam parte da Convenção.

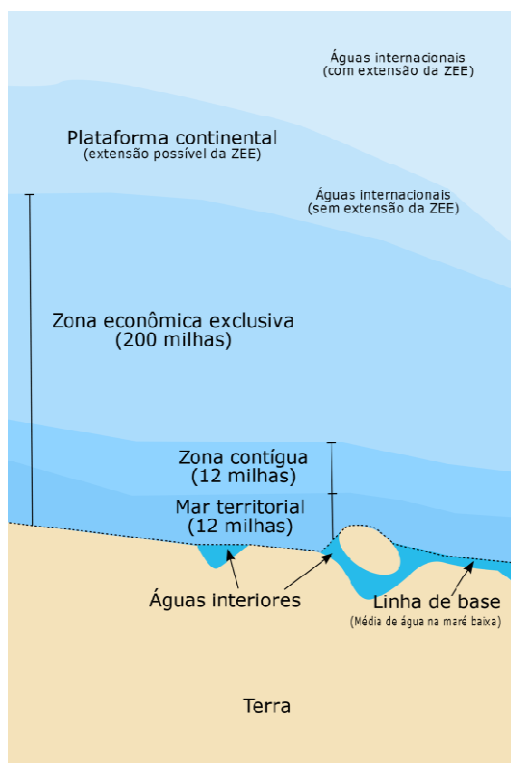
Todos os navios embandeirados em países que são signatários da Convenção MARPOL estão sujeitos às suas necessidades, independentemente de onde eles navegam e as nações membros são responsáveis por embarcações registradas em suas respectivas nacionalidades.

5. ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS

5.1. CIRM – Comissão Internacional para os Recursos do Mar

Mar Territorial

Mar territorial é uma faixa de águas costeiras que alcança 12 milhas náuticas (22 quilômetros) a partir do litoral de um Estado, que é considerado parte do território soberano daquele Estado (excetuados os acordos com Estados vizinhos cujas costas distem menos de 24 milhas náuticas (44 quilômetros)). A largura do mar territorial é contada a partir da linha de base, isto é, a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.



5.2. LEI DO MAR TERRITORIAL (LEI 8617-4/JAN/1993)

DO MAR TERRITORIAL

Art. 1º O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

Parágrafo único. Nos locais em que a costa apresente recorte profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata, será adotado o método das linhas de base retas, ligando pontos apropriados, para o traçado da linha de base, a partir da qual será medida a extensão do mar territorial.

Art. 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.

Art. 3º É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro.

§ 1º A passagem será considerada inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil, devendo ser contínua e rápida.

§ 2º A passagem inocente poderá compreender o parar e o fundear, mas apenas na medida em que tais procedimentos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força ou por dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas a navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

§ 3º Os navios estrangeiros no mar territorial brasileiro estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro.

DA PLATAFORMA CONTINENTAL

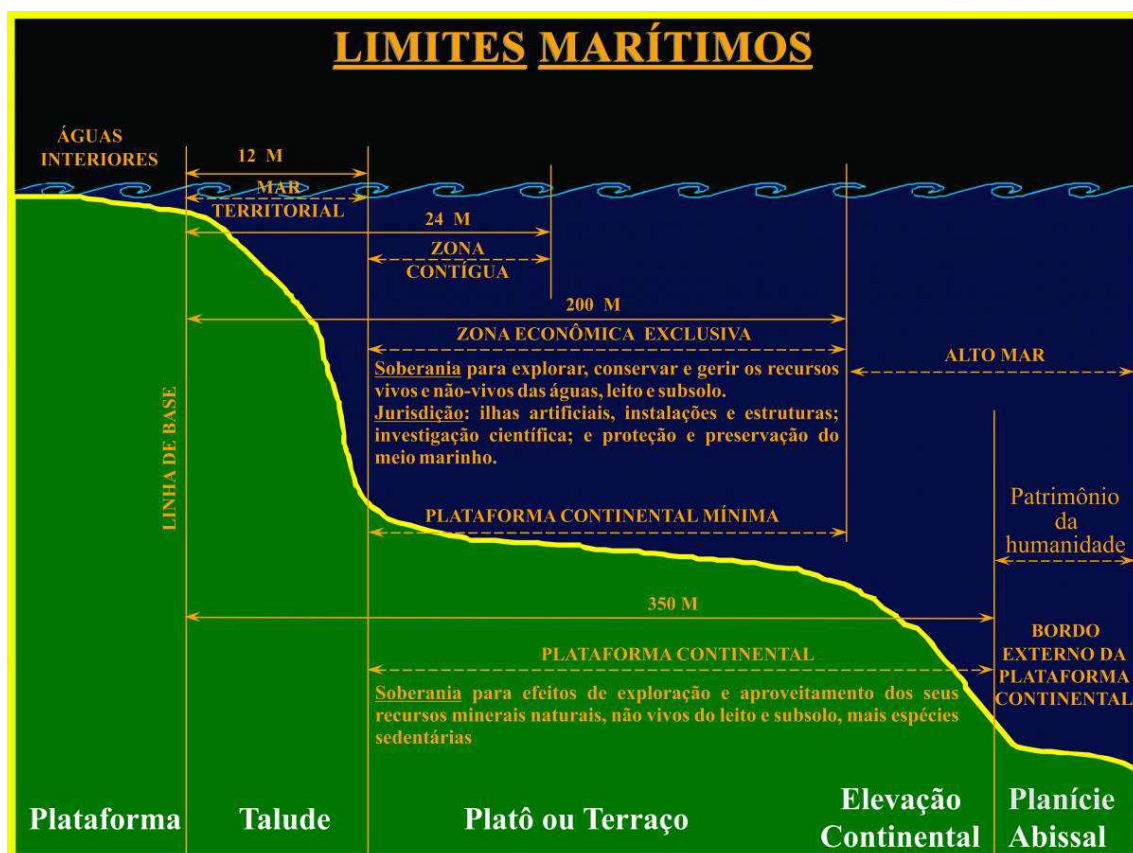
Art. 11. A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas 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.

Parágrafo único. O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982.

Art. 12. O Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais.

Parágrafo único. Os recursos naturais a que se refere o caput são os recursos minerais e outros não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, àquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo, ou que só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

Art. 13. Na plataforma continental, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e o uso de todos os tipos de ilhas



artificiais, instalações e estruturas.

LEPLAC FASE 1

Em conformidade com CNUDM as atividades do LEPLAC foram iniciadas, em junho de 1987, com a primeira Comissão de Levantamento, efetuada pelo Navio Oceanográfico "Almirante Câmara", da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), da Marinha do Brasil.

Sob a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) essas atividades foram desenvolvidas conjuntamente pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN), Empresa Brasileira de Petróleo S.A. (PETROBRAS) e Comunidade Científica Brasileira. Durante a primeira fase de aquisição de dados, que terminou em novembro de 1996, da qual participaram 4 navios da Marinha do Brasil, foram coletados cerca de 330.000 km de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos ao longo de toda a extensão da margem continental brasileira.

A Proposta de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira, composta por Sumário Executivo, Corpo Principal e Dados Técnicos e Científicos, foi então encaminhada à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, em 17 de maio de 2004, por intermédio do Ministério das Relações Exteriores, a fim de ser apreciada por aquela Comissão. A apresentação e defesa da proposta aconteceu no período de 30 de agosto a 17 de setembro

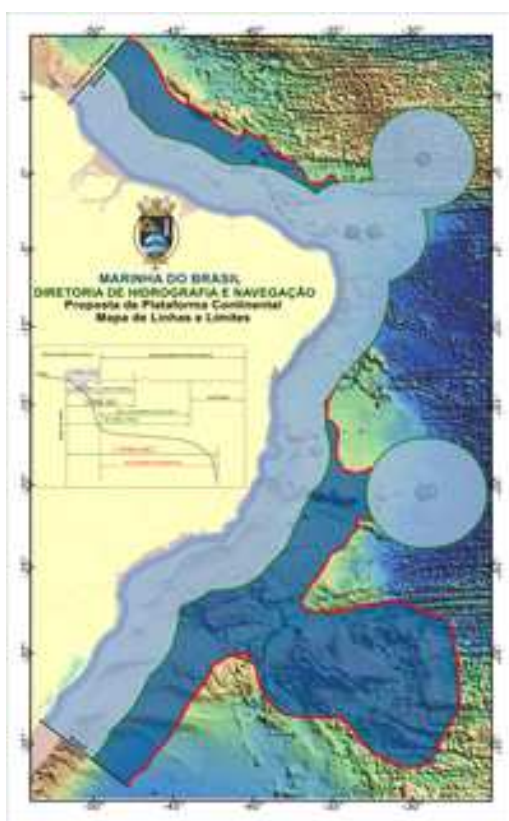
de 2004, perante a CLPC e, durante 3 anos, houve encontros da delegação brasileira com uma subcomissão de 7 peritos dessa comissão, designada para analisar detalhadamente a proposta.

[Clique aqui para fazer o download do shape](#)

Os 960 mil km², correspondentes à área total reivindicada além das duzentas milhas náuticas, se distribuíram ao longo da costa brasileira, principalmente nas regiões Norte (região do Cone do Amazonas e Cadeia Norte Brasileira), Sudeste (Região da Cadeia Vitória-Trindade e Platô de São Paulo) e Sul (região de Platô de Santa Catarina e Cone do Rio Grande), equivalendo à soma das áreas dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Nesses termos, a área oceânica sob jurisdição brasileira totalizou 4,4 milhões de km² o que corresponde, aproximadamente, à metade da área terrestre do território brasileiro, sendo considerada a Amazônia Azul.

Em abril de 2007, após concluir a análise da proposta, a CLPC encaminhou suas recomendações ao Governo Brasileiro. Essas recomendações, não atenderam ao pleito brasileiro na sua totalidade, e o Brasil decidiu por não as aceitar. Assim, do total aproximado de 960 mil km² de área reivindicada, além das duzentas milhas náuticas, a CLPC não concordou com cerca de 190 mil km². A área não aceita pela CLPC correspondia, aproximadamente, a 20% da área da nossa plataforma continental submetida.

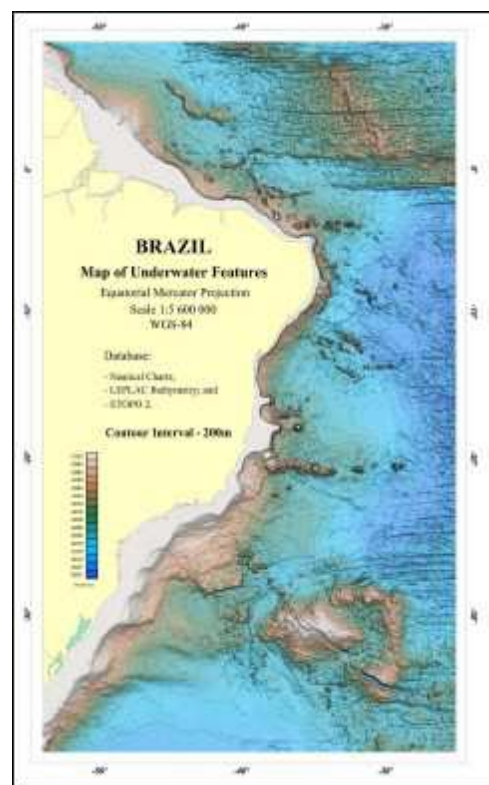
Em consequência, a CIRM, na sua 168ª Sessão Ordinária, decidiu que fosse elaborada uma Proposta Revista de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira além das duzentas milhas, a ser oportunamente encaminhada à CLPC. Posteriormente, a elaboração dessa proposta revista foi autorizada pelo Exmº Sr. Presidente da República, por despacho exarado na Exposição de Motivos nº 263, de 16 de junho de 2008, publicada no DOU nº 127, de 4 de julho de 2008.



LEPLAC FASE 2

Teve início então a segunda fase do LEPLAC, quando cinco navios foram empregados na aquisição de aproximadamente 440.000 km² de perfis de dados.

Para a elaboração dessa proposta revista, a margem continental brasileira foi dividida em três áreas distintas:



Margem Sul, Margem Equatorial e Margem Oriental/Meridional.

A proposta da Região Sul, inserida em parte da Margem Meridional, foi encaminhada à ONU em abril de 2015 e apresentada à Comissão de Limites em 25 de agosto de 2015. Em março de 2019, a CLPC aprovou na sua totalidade o Limite Exterior proposto pelo Brasil relativo à essa Submissão, incorporando à nossa Plataforma Continental uma área de cerca de 170.000 km². Primeira vitória importantíssima dos nossos “Bandeirantes das Longitudes Salgadas” para incorporação total da Amazônia Azul.

A proposta da Margem Equatorial foi encaminhada à ONU em 8 de setembro de 2017 e apresentada na Reunião Plenária da Comissão de Limites em 08 de março de 2018. Deve ter sua análise iniciada em 2019.

A proposta da margem Oriental/Meridional com a inclusão da elevação de Rio Grande (ERG) foi encaminhada à ONU em 7 de dezembro de 2018, possivelmente será analisada a partir de 2023. Com a inclusão da ERG nessa submissão, a nossa Amazônia Azul passará a ter uma área de cerca de 5,7 milhões de km².

5.3. REVIZEE

AValiação DO POTENCIAL SUSTENTÁVEL DE RECURSO VIVOS NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA

OBJETIVO

Este Programa teve como objetivo principal proceder ao levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos na nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE), que se estendeu desde o limite exterior do Mar Territorial, de 12 milhas de largura, até 200 milhas náuticas da costa, abrangendo uma extensão de cerca de 3,5 milhões de quilômetros quadrados. O REVIZEE resultou de compromisso assumido pelo Brasil ao ratificar, em 1988, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (em vigor desde 16 de novembro de 1994) e incorporar os seus conceitos à nossa legislação interna, através da Constituição de 1988 e da Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993. O Programa é essencial para que o nosso País possa garantir os seus direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos da nossa ZEE, dentro da ótica de uso sustentável dos recursos do mar.

Para a nossa atividade pesqueira, o REVIZEE proporcionou informações exigidas por este setor de grande relevância socioeconômica. Tal relevância foi caracterizada pela geração de cerca de 800 mil empregos, perfazendo um contingente de aproximadamente 4 milhões de pessoas que dependem, direta ou indiretamente, do setor, além de se constituir em uma das principais fontes de proteína para consumo da população. Por isso requereu um ordenamento e manejo adequados, baseados em dados técnico-científicos consistentes e atualizados, que subsidiaram políticas apropriadas de conservação e gestão.

METAS

- Inventariou os recursos vivos na ZEE e as características ambientais de sua ocorrência;
- Determinou suas biomassas; e

- Estabeleceu os potenciais de captura sustentáveis.

ETAPAS E DESDOBRAMENTO

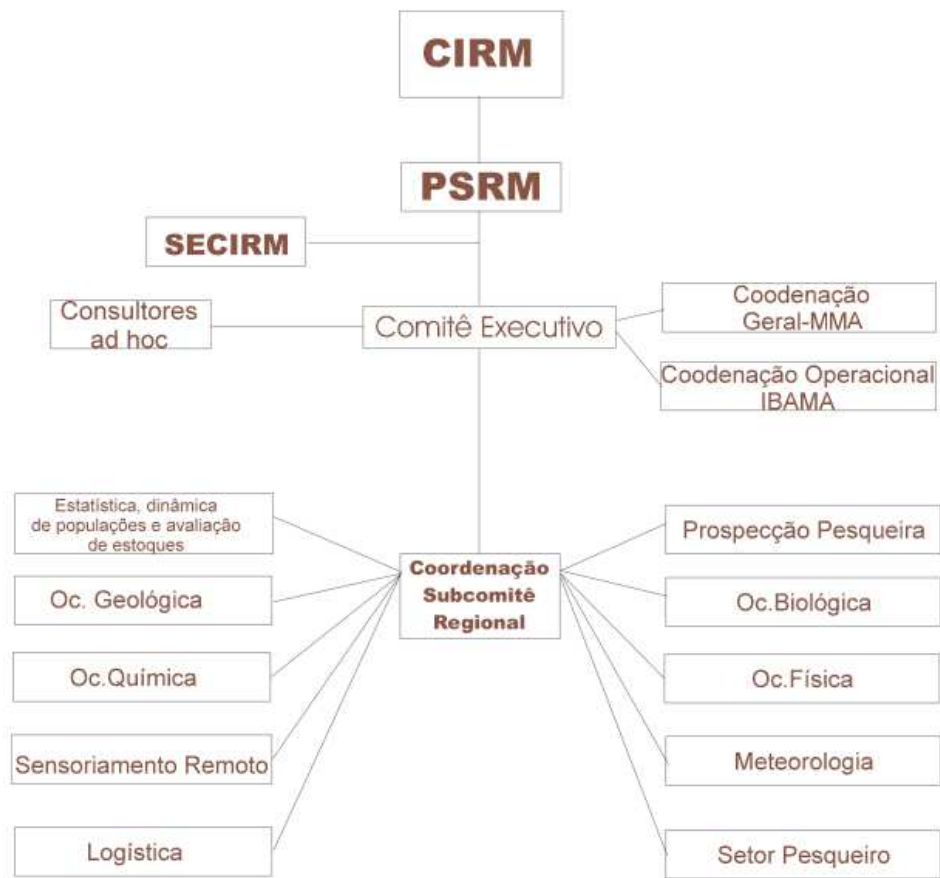
- Determinação das distribuições, sazonalidade, abundâncias e potenciais sustentáveis de recursos vivos na ZEE, utilizando técnicas de prospecção pesqueira e avaliação de estoques;
- Obtenção de um quadro referencial climatológico e de uma visão oceanográfica de caráter abrangente, para as áreas física, química, geológica e biológica, que subsidiem a compreensão da dinâmica dos recursos vivos na ZEE; e
- Análise dos potenciais sustentáveis e suas perspectivas de exploração, a partir da integração das informações de abundância e características ambientais.

COMITÊS EXECUTIVOS

O REVIZEE constituiu o núcleo principal do V Plano Setorial para os Recursos do Mar (V PSRM), em vigor no período 1999-2003. O Programa, no âmbito da CIRM, esteve a cargo de um Comitê Executivo, cuja Coordenação Geral foi exercida pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), contando, ainda, com a participação da Marinha do Brasil (MB), Ministério das Relações Exteriores (MRE), Ministério da Educação (MEC), Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), Bahia Pesca S/A e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que é o Coordenador Operacional.

ESTRUTURA DO REVIZEE

Estrutura Nacional e Regional do Programa REVIZEE



5.4. PROJEÇÃO DE PODER

A Projeção de poder (ou Projeção de força) é um termo usado na ciência militar e ciência política para referir-se à capacidade de um estado para implementar a política por meio da força, ou a ameaça disso, em uma área distante do seu próprio território. O Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América, na sua publicação J1-02: o Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms, além disso define a projeção de poder como

A capacidade de uma nação aplicar todos ou alguns dos seus elementos de poder nacional - político, econômico, informativo, ou militares - rapidamente e efetivamente desdobrar e segurar forças em múltiplas posições dispersadas para responder a crises, para contribuir para intimidação, e realçar estabilidade regional.

Esta capacidade é um elemento crucial de um país nas relações internacionais. Poderia dizer-se que qualquer estado capaz de dirigir as suas forças militares fora dos limites do seu território tivessem algum nível da capacidade de projeção de poder, mas o próprio termo é usado mais freqüentemente na referência para militares com um alcance mundial (ou pelo menos significativamente mais largo do que a área imediata de um estado).

Até mesmo países com tecnologias de hard power consideráveis (como um grande exército permanente) só podem ser capazes de exercer a influência regional limitada contanto que eles necessitem efetivamente de meios para projetar o seu poder em uma escala global. Geralmente, apenas um número seletivo de países é capaz de superar as dificuldades logísticas inerentes ao desdobramento e direção de uma moderna, mecanizada força militar, fazendo da projeção de poder uma necessidade de estados que aspiram à posição de grande potência.



Os porta-aviões são alguns dos instrumentos mais comuns usados para projetar o poder.

6. REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTO NO MAR

RIPEAM - 72 / COLREG – 72

O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM-72) trata-se de um regulamento com a finalidade de evitar o abalroamento, aplicando-se a todas as embarcações em alto mar e em todas as águas a este ligadas. O abalroamento nada mais é do que o ato de ir de encontro a algum objeto, colidir-se.

O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar foi adotada pela IMO em 20/10/1972 e entrou em vigor internacionalmente em 15/07/1977. No Brasil, o RIPEAM foi aprovado através do Decreto Legislativo nº 77 de 31 de outubro de 1974, e entrou em vigor em 15 de julho de 1977.

O RIPEAM/COLREG é composto por 38 regras e 4 anexos, sendo as regras divididas em cinco partes:

Parte A - Generalidades (regras 1 a 3);

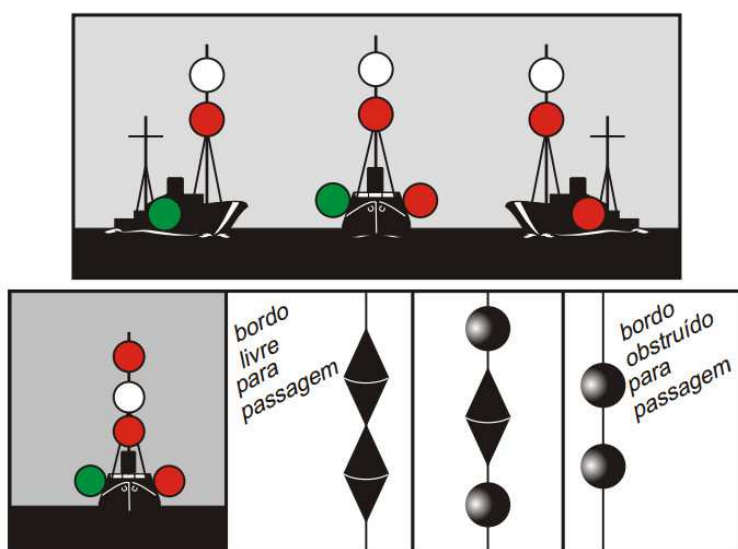
Parte B - Regras de governo e navegação (regras 4 a 19);

Parte C - Luzes e marcas (regras 20 a 31);

Parte D - Sinais sonoros e luminosos (regras 32 a 37);

Parte E - Isenções (regra 38).

Para quem está projetando uma embarcação, seja em uma disciplina da faculdade ou no mercado, as atenções são voltadas à parte C, (luzes e marcas) e ao anexo 1 (posicionamento e detalhes técnicos de luzes e marcas), necessários para o cumprimento da exigência da Seção II do Capítulo 3 da NORMAM-02, referente ao Plano de Luzes de Navegação.



7. IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)



A OMI foi criada em 1948, como um organismo especializado na estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU) com os seguintes propósitos:

- promover mecanismos de cooperação;
- segurança marítima e a prevenção da poluição;
- remoção dos óbices ao tráfego marítimo.

A OMI tem sede em Londres, Inglaterra, conta com 169 Estados Membros e três Membros Associados. Sua Convenção foi ratificada pelo Brasil em 17 de março de 1957.

A OMI é compreendida por:

- uma assembleia, constituída por todos os Estados Membros da OMI, que é o mais alto órgão da Organização;
- um conselho, integrado por quarenta Membros eleitos pela Assembleia, que é o órgão executivo da Organização; e
- Comitês e Subcomitês, que são os órgãos técnicos da Organização.

Destaca-se que o principal órgão técnico da OMI é Comitê de Segurança Marítima (MSC) e seus Subcomitês, a quem compete examinar todas as questões que seja da competência da OMI com relação aos auxílios à navegação, construção e equipamentos de navios, dotação de material do ponto de vista da segurança, regras para evitar colisão, manuseio de cargas perigosas, procedimentos e exigências relativos à segurança marítima, informações hidrográficas, diários e registros de navegação, investigação de acidentes marítimos, socorro e salvamento, e quaisquer outras questões que afetem diretamente a segurança marítima. Para as atividades ligadas a hidrografia, cartografia e de auxílios à navegação, conta com a assessoria técnica da OHI e IALA, respectivamente.

A Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) é a mais importante e mais antiga que a própria organização, haja vista que existem países que ratificaram esta Convenção mais que não fazem parte da OMI. É composta de doze capítulos, sendo que o capítulo V, com suas trinta e cinco regras, é o que mais interessa a DHN, por estarem, algumas, ligadas direta ou indiretamente as atividades da Diretoria.

O Brasil como Estado Membro da OMI e tendo ratificado as suas Convenções, em especial a SOLAS, possui compromissos e obrigações com a comunidade marítima internacional. Tais como, produção de cartas e de publicação náuticas; elaboração e divulgação de avisos-rádio náuticos, avisos-rádio SAR e METEOROMARINHA; estabelecimento e manutenção dos auxílios à navegação, entre outros.

Tendo em vista que, temas relacionados à cartografia, à hidrografia e aos auxílios à navegação, discutidos no âmbito da OHI e IALA, e que sejam de interesse da comunidade marítima internacional, são invariavelmente apresentados ao MSC, foi estabelecida a assessoria para assuntos da OMI para acompanhamento da discussão desses temas nesse fórum.

8. LESTA

Segundo o Planalto:

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - 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;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - 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;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - 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.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana 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.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

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;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4o-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1o O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

9. RLESTA

ANEXO

REGULAMENTO DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL (Vigência)

CAPÍTULO I

DO PESSOAL

Art. 1º Os aquaviários constituem os seguintes grupos:

I - 1º Grupo - Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

II - 2º Grupo - Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial;

III - 3º Grupo - Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcações de pesca;

IV - 4º Grupo - Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo ligados às atividades subaquáticas;

V - 5º Grupo - Práticos: aquaviários não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;

VI - 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.

Parágrafo único. Os grupos de aquaviários são constituídos pelas categorias constantes do Anexo I a este Regulamento.

Art. 2º Os Amadores constituem um único grupo com as categorias constantes do item II do Anexo I a este Regulamento.

CAPÍTULO II

DA NAVEGAÇÃO E EMBARCAÇÕES

Art. 3º A navegação, para efeito deste Regulamento, é classificada como:

I - mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de:

a) longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

b) cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

c) apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos

II - Interior: a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

Parágrafo único. A navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias é classificada como de apoio portuário.

Art. 4º Caberá à autoridade marítima estabelecer os requisitos para homologação de Estações de Manutenção de Equipamentos de Salvatagem.

Art. 5º A autoridade marítima poderá delegar competência para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do Governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm
- <https://www.marinha.mil.br/secirm/revizee>
- https://pt.wikipedia.org/wiki/Projeção_do_poder
- <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/omi>
- http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm