

A IMPORTÂNCIA DA INSPEÇÃO NAVAL PARA A PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO MAR

BRUNA BARRETO*
2º Oficial de Náutica

SUMÁRIO

Introdução

Convenções, resoluções e leis aplicáveis na Inspeção Naval

Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e Lei do Óleo

Fiscalização do Tráfego Aquaviário pelo Departamento de Segurança do Tráfego

Aquaviário das CP/DL/AG e pelos Grupos de Vistorias e Inspeções das CP/DL

Fiscalização nas embarcações e nos estabelecimentos de treinamento de esporte e recreio

Áreas com maior incidência de acidentes e embarcações irregulares

Conclusão

INTRODUÇÃO

O primeiro passo para compreender a Inspeção Naval é por meio de sua definição encontrada na Lei nº 9.537/97, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), em que se diz: é a atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das

normas e dos 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 (BRASIL, 1997).

* Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha). Pós-graduanda em Shipping e Modernização, Infraestrutura e Gestão Portuária.

Em outras palavras, pode-se dizer que a inspeção naval é uma atividade de caráter fiscalizatório para a manutenção do cumprimento dos diversos requisitos estabelecidos pela legislação nacional e internacional, que determinam as condições de segurança operacional das embarcações. É uma ação realizada de maneira inopinada e sem aviso prévio.

A Autoridade Marítima Brasileira é exercida pelo Comando da Marinha, ou seja, pela Marinha do Brasil (MB). Cabe a esta promover a implementação e a execução de leis e normas de diferentes assuntos relacionados, o que resultou nas Normas da Autoridade Marítima (Normam).

A Marinha é dividida em diversas Organizações Militares, entre as quais a Diretoria de Portos e Costas (DPC), responsável pela elaboração e atualização das Normam e representante da Autoridade Marítima em diversas situações relativas à Segurança do Tráfego Aquaviário e para ao meio ambiente. A Marinha conta também com capitânicas, delegacias e agências (CP/DL/AG), as quais atuam nas atividades de Inspeção Naval. Essa fiscalização é realizada a partir de inspetores navais que formam o Grupo de Vistorias e Inspeções (GVI) e os departamentos da Segurança do Tráfego Aquaviário. Faz parte da estrutura organizacional da DPC a Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas (GVI), composta por inspetores e vistoriadores navais de nível superior. Essa estrutura atua diretamente com as capitânicas e delegacias, realizando a supervisão funcional sobre as atividades dos GVI.

A Inspeção Naval é feita em embarcações, plataformas e obras irregulares sobre as margens das águas e contra a entrada ilegal de embarcações estrangeiras nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), na forma de Patrulha Naval (Patnav), assim

como em embarcações de esporte e recreio nas áreas adjacentes a praias, rios, lagos, enseadas etc.

Outra questão que precisa ser abordada é que Inspeção Naval diferencia-se de Vistoria Naval. Esta última é uma perícia técnica de verificação programada, pelo agente da Autoridade Marítima, com o armador ou representante da embarcação a fim de constatar que a embarcação esteja cumprindo normas nacionais e internacionais, convenções e códigos ratificados pelo País. Em caso afirmativo, são emitidos os certificados ou atestados correspondentes. Já a Inspeção Naval possui caráter fiscalizatório e inopinado, isto é, um inspetor visitará o navio inadvertidamente para fiscalizar o cumprimento das normas, anotando todas as não-conformidades e emitindo um relatório de inspeção que lista todas as deficiências, garantindo prazos para que as pendências sejam sanadas pelo armador.

O exercício da força naval de fiscalização nas embarcações em todo o território nacional tem se mostrado significativo para a redução de acidentes. No entanto, ainda é necessário melhorar o nível de segurança da navegação em algumas das principais bacias hidrográficas, onde é constatada uma grande porcentagem de embarcações irregulares e acidentes.

CONVENÇÕES, RESOLUÇÕES E LEIS APLICÁVEIS NA INSPEÇÃO NAVAL

Após o acidente com o navio *Titanic*, em 1912, foram levantadas muitas questões sobre a segurança da navegação. Logo após, em 1914, foi realizada a primeira convenção internacional para discutir sobre a salvaguarda da vida humana no mar, que resultou na formação da Convenção Solas (*Safety of Life at Sea*).

Em 1945, ao término da Segunda Guerra Mundial, o clima de cooperação global levou à criação da Organização das Nações Unidas (ONU); posteriormente, em 1948, foi instituída, na Conferência de Genebra, a Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), agência especializada das Nações Unidas para proteção e segurança da navegação e prevenção da poluição marinha por navios. No mesmo ano da criação da IMO, foi divulgada a primeira publicação da Convenção Solas (terceira revisão da versão anterior, de 1914), revista mais duas vezes até sua versão atual, datada de 1974. Em 1958, a Convenção da IMO entrou em vigor, e a nova Organização reuniu-se pela primeira vez no ano seguinte.

A IMO é composta hoje por mais de 170 Estados membros, que assinam seus termos e ratificam suas publicações. O Brasil tornou-se Estado membro da IMO em 1963, internalizando normas, padrões e recomendações internacionais em suas

leis marítimas nacionais, as Normam. Para garantir o cumprimento do seu propósito como agência, a IMO é responsável pela publicação e atualização de Convenções e Códigos, apresentando padrões e normas a serem cumpridos, bem como melhorias no modo de operar os diversos tipos de embarcações e unidades à medida que novos problemas se apresentam. De forma complementar, as convenções e os códigos apresentam numerosas resoluções dos mais variados escopos.

Dentre as diversas publicações da IMO, destacam-se as convenções e resoluções internacionais de maior importância aplicáveis na execução de Inspeção Naval:

- Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LL 66);
- Convenção Internacional sobre Medida de Arqueação de Embarcações, 1969 (Tonnage 69);
- Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (Colreg), 1972 (RIPEAM-72);

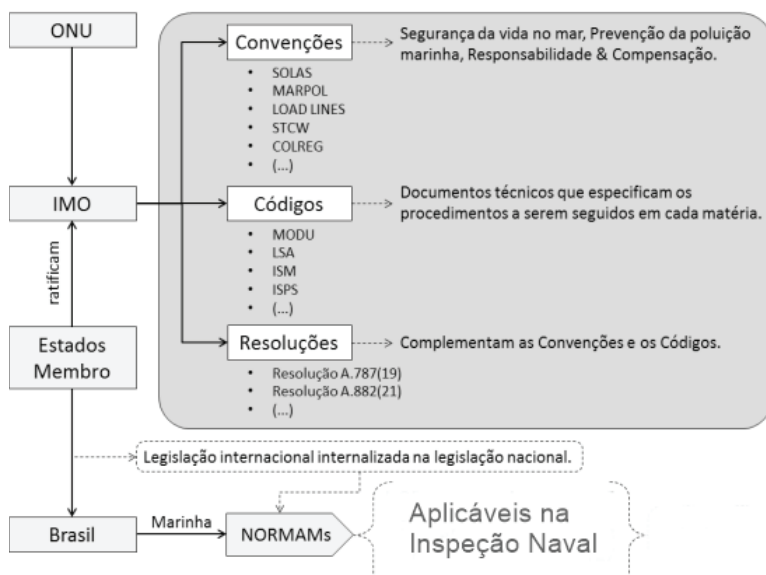


Figura 1 – Organograma de agentes regulamentários

– Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (CLC-69);

– Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como emendada pelo seu Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);

– Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada pelo seu Protocolo de 1978 (Solas 74/78);

– Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto, 1978 (STCW-78);

– Resolução A.1052 (27) da Organização Marítima Internacional “Procedimentos para Port State Control”, de 20 de dezembro de 2011;

– Acordo Latino-Americano sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (Acordo de Viña del Mar), de 5 de novembro de 1992; e

– Regras para Vistorias e Inspeções e Certificados de Segurança para Embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná.

LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO E LEI DO ÓLEO

Na execução da perícia de fiscalização, leva-se em conta o atendimento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta) e do seu respectivo decreto, o Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLesta), em que se encontram as atribuições da Autoridade Marítima e os mais variados tipos de infrações, com suas penalidades correspondentes. De acordo com o RLesta, a infração poderá ser constatada no momento em que for praticada, mediante apuração posterior ou por inquérito administrativo. Importante ressaltar que, todas as vezes que for cons-

tatada uma infração em desacordo com a Lesta, a embarcação será notificada, e não autuada, recebendo uma notificação de comparecimento à Capitania, Delegacia ou Agência de jurisdição para prestar os devidos esclarecimentos e obter orientação nos casos de infringência à legislação vigente afeta à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar aberto e em hidrovias interiores, antes de lavratura do auto de infração.

Além da Lesta e do RLesta, outra lei de grande importância aplicada na realização de Inspeção Naval é a que se refere a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada pelo lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, a Lei nº 9.966/00 (Lei do Óleo), e seu respectivo Decreto nº 4.136/02.

A Lei do Óleo representou um enorme avanço no que se concerne à preocupação com a degradação do meio ambiente marinho. Ao longo dos anos, o aumento do fluxo do tráfego de embarcações que cruzam diariamente as águas jurisdicionais brasileiras, assim como as instalações/estruturas marítimas de perfuração e exploração e de operação de petróleo nas diversas bacias petrolíferas, representa um sério risco ao meio ambiente hídrico, pela grande possibilidade de um incidente causado por poluição de óleo em grandes proporções.

Vale frisar que qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido nas instalações portuárias ou em navios, deve ser comunicado o mais rápido possível por entidades exploradoras dos portos organizados, instalações portuárias, terminais, operadores de plataformas com suas instalações de apoio, navios ou responsáveis por dutos não associados à plataforma. A comunicação deve ser feita à Capitania dos Portos

ou à Capitania Fluvial de jurisdição do incidente, ao órgão ambiental competente e ao órgão regulador da indústria de petróleo, independente das medidas tomadas para o seu controle. De acordo com o Decreto 4.136/02, o responsável que não fizer a comunicação estará sujeito a multas, aplicadas pelo órgão competente não informado. No caso de impossibilidade de se efetuar a comunicação do incidente, a data e a hora da tentativa da comunicação deverão ser lavradas em livro de registro próprio. A forma da comunicação do incidente encontra-se no Anexo II do Decreto.



Figura 2 – Poluição por óleo

Fonte: <https://escolakids.uol.com.br/poluicao-da-agua-causada-pelo-derramamento-de-petroleo.htm>

FISCALIZAÇÃO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO PELO DEPARTAMENTO DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO DAS CP/DL/AG E PELOS GRUPOS DE VISTORIA E INSPEÇÕES DAS CP/DL

Antes de proceder à apresentação destes tipos de fiscalização, é importante sabermos que existem três níveis de inspetores navais. Os inspetores Nível 1 são oficiais da reserva remunerada ou reformados da Marinha contratados, aprovados no curso de formação de inspetores navais; oficiais da Marinha Mercante aprovados no pro-

cesso seletivo ou no curso para formação de inspetores navais; e os oficiais prestando serviço militar voluntário como oficial da 2ª Classe da Reserva da Marinha (RM2). Os do Nível 2 são oficiais e praças da MB, da ativa ou da reserva remunerada, lotados nas CP/DL/AG, que cumpriram os estágios preparatórios para oficiais e praças e que irão servir em CP/DL/AG. Por fim, os do Nível 3 que são os oficiais e praças componentes das tripulações dos navios da MB. Os inspetores de Nível 1 poderão realizar inspeções e perícias em embarcações de diversos portes; os de níveis 2 e 3 poderão lavrar notificações e elaborar relatos de ocorrência, a serem transformados em autos de infração nas capitâncias, delegacias ou agências.

A fiscalização efetuada pelo Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário das capitâncias, delegacias e agências normalmente é efetuada por inspetores navais de Nível 2 em embarcações de bandeira brasileira e bandeiras estrangeiras com Atestado de Inscrição Temporária (AIT), documento este que toda embarcação de bandeira estrangeira precisa portar para que possa operar em águas jurisdicionais brasileiras. Essa fiscalização tem como escopo principal a verificação de documentos relativos aos tripulantes, como a Carteira de Habilitação de Amador (CHA) ou, em caráter comercial, a Carteira de Inscrição e Registro (CIR), o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), e de documentos relativos à embarcação e das reais condições do material e dos equipamentos, em conformidade com as normas.

A fiscalização por parte do Grupo de Vistorias e Inspeções das capitâncias e delegacias se dividem em dois tipos: Inspeção de Controle pelo Estado de Bandeira (*Flag State Control*) e Inspeção de Controle pelo Estado do Porto (*Port State Control*).

A Inspeção de Controle pelo Estado de Bandeira é realizada a bordo por inspetores navais de Nível 1 em embarcações de ban-

deira brasileira e de bandeira estrangeira com atestado de inscrição temporária. É uma atividade administrativa relativa ao controle do estado de bandeira, com a fiscalização dos requisitos legais de segurança, contidos nos diversos instrumentos obrigatórios da IMO, em acordos internacionais ratificados pelo Brasil e na legislação nacional.

A Inspeção de Controle pelo Estado do Porto também será efetuada por inspetores navais Nível 1 em embarcações de bandeira estrangeira que adentrem nos portos brasileiros. Da mesma forma, é uma atividade que visa à fiscalização dos requisitos legais de segurança, em conformidade com as convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e resoluções pertinentes emitidas pela IMO, bem como as orientações adotadas pelo Acordo Latino-Americano sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (Acordo de Viña del Mar), do qual o Brasil faz parte.

A entrada do inspetor a bordo é sempre precedida da autorização emitida pela autoridade da saúde do porto (Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa), Polícia Federal e Receita Federal. O inspetor precisa levar em conta que o período de permanência a bordo deverá ser o mais curto possível e adequado ao tipo e grau de inspeção em causa. A inspeção inicia-se pela verificação dos certificados e da documentação adequada ao navio e à tripulação. Logo após essa etapa, o inspetor procede à verificação do estado geral de conservação, manutenção e funcionamento da embarcação e dos seus equipamentos e à verificação da capacidade da tripulação para a execução dos procedimentos operacionais que se enquadram nas suas funções a bordo, de acordo com o CTS.

Se durante a inspeção forem encontrados indícios de que a embarcação, seus equipamentos ou sua tripulação não

cumprem as convenções e resoluções e os atos ratificados pelo Brasil ou se houver ausência de certificados ou documentos, a inspeção deverá ser mais detalhada. É importante destacar que navios que arvoem bandeira de um Estado que não seja parte de uma das convenções internacionais, com suas respectivas emendas aplicáveis a inspeções, conseqüentemente, não possuirão certificados que permitam constar a sua condição satisfatória e deverão ser objeto de uma inspeção minuciosa.

O estado do navio e de seus equipamentos, a certificação, o número e a composição de sua tripulação deverão ser compatíveis com as convenções internacionais e suas respectivas emendas em vigor conveniente. Caso contrário, deverão ser prescritas para o navio todas as medidas que lhe permitam atingir um nível de segurança equivalente.

Antes de embarcar, o inspetor naval deve verificar em que condições se encontram as marcas de borda-livre e calado e guardar as iniciais da Sociedade Classificadora marcadas no disco de Plimsoll, para posterior comparação destas com as do Certificado Internacional de Linhas de Carga.

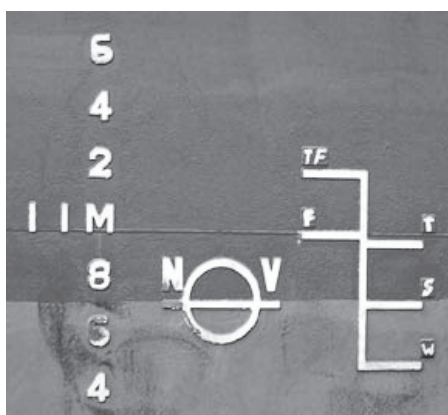


Figura 3 – Disco de Plimsoll e marcas de calado
Fonte: <http://salvador-nautico.blogspot.com/2009/12/plimsoll.html>

FISCALIZAÇÃO NAS EMBARCAÇÕES E NOS ESTABELECIMENTOS DE TREINAMENTO DE ESPORTE E RECREIO

Qualquer embarcação está sujeita a Inspeção Naval, para assegurar o cumprimento do compromisso assumido pelo proprietário da embarcação por meio do Termo de Responsabilidade assinado no momento da inscrição e para constatar que as suas condições de segurança estejam de acordo com as normas.

Os estabelecimentos de treinamento náutico ou pessoas físicas cadastrados para treinamento poderão ser fiscalizados a qualquer momento por ações desempenhadas por equipes de Inspeção Naval das CP/DL/AG responsáveis pelo cadastramento, com o principal propósito de verificar, sempre que possível, a prestação do serviço, em prol da melhoria na qualidade do treinamento executado.

No interesse da garantia da integridade física de banhistas nas áreas das praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres,

a Autoridade Marítima poderá estabelecer um convênio com a prefeitura para delegar a execução de fiscalização por parte do município, de acordo com o disposto no Art. 6º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, a Lesta (BRASIL,1997).

Com o propósito de evitar acidentes, harmonizando a convivência entre banhistas e praticantes de esportes aquáticos (*surfe windsurf*) e náuticos (vela e remo), o município e o agente da autoridade marítima poderão estabelecer entendimentos no convênio de modo a disciplinar o uso de espaços marítimos, fluviais e lacustres específicos. Além disso, as CP/DL/AG criam conselhos de assessoramento constituídos por representantes de autoridades estaduais e municipais, marinas, clubes, entidades desportivas e associações náuticas e outros segmentos da comunidade, que se reunirão semestralmente, ou a critério dos capitães dos portos, delegados ou agentes, para estabelecer ações a serem implementadas com o propósito de desenvolver elevados padrões de comportamento nos navegantes, contribuindo, assim, para a prevenção de acidentes.



Figura 4 – Ações para prevenção de acidentes

Alguns dos tópicos abordados nesse conselho de grande importância são: a realização de campanhas educativas, dirigidas aos praticantes de esportes e entretenimento aquático, ressaltando a obrigatoriedade de seus condutores quanto à habilitação e dando instruções para obtenção do documento; as áreas seletivas autorizadas; e as ações para conscientizar os usuários quanto ao uso do material de salvatagem a bordo.

A Marinha também realiza a Operação Verão, realizada todos os anos por meio dos distritos navais e das capitânias dos portos, delegacias e agências. A Operação acontece de dezembro a fevereiro nas áreas de maior concentração de embarcações. Particularmente, no Distrito Federal, em Goiás, no Tocantins, no Amazonas, em Roraima, em Rondônia, no Acre e no Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a Campanha é realizada a partir do meio do ano, tendo em vista a sazonalidade do tráfego de embarcações e as atividades turísticas nessas regiões.

A Operação Verão é uma campanha que visa intensificar ações de fiscalização por parte das equipes de Inspeção Naval e de conscientização nas áreas que mais concentram embarcações (sobretudo as de esporte e recreio e de turismo náu-

tico) em férias e feriados prolongados. De acordo com a Diretoria de Portos e Costas, a maior causa de acidentes em embarcações de esporte e recreio é a falha humana, o que, por vezes pode resultar em consequências irreversíveis.

A campanha informa sobre a importância de se adotar atitudes conscientes para prevenir acidentes e garantir a integridade física dos tripulantes, dos passageiros e dos banhistas, promovendo a divulgação das principais regras de navegação e mostrando as áreas seletivas para navegar, a obrigatoriedade da certificação do condutor e a importância do seu cumprimento. Segundo a Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da DPC, as lanchas e motos aquáticas somam o maior número de acidentes. Nos últimos três verões, elas representaram mais de 74% dos casos registrados com embarcações de esporte e recreio.

ÁREAS COM MAIOR INCIDÊNCIA DE ACIDENTES E EMBARCAÇÕES IRREGULARES

Cerca de 40 mil embarcações irregulares navegam nos rios do Pará, segundo a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental



Figura 5 – Banner ilustrativo para Segurança no Mar

Fonte: https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/op_verao17_18

(CPAOR). Isto é quase o dobro da frota regular do estado. Com uma fiscalização insuficiente, várias embarcações clandestinas ainda persistem em transportar passageiros de forma ilegal. Passageiros que utilizam frequentemente embarcações nessas áreas relatam péssimas condições na estrutura dos barcos e nos equipamentos de salvatagem oferecidos, como, por exemplo, os coletes salva-vidas.

Para o transporte de passageiros na região, são utilizadas embarcações de médio ou grande porte, conhecidas como “gaiolas”. Estas embarcações têm até dois conveses, visando ao aumento da capacidade de carga, o que, conseqüentemente, diminui a estabilidade. A grande maioria é de embarcações mistas de passageiros e carga, as quais foram construídas em estaleiros da região.

O fato de serem construídas de madeira revela a situação econômica da população no Estado, pois o custo mais baixo de fabricação dos barcos assegura um custo menor no preço das tarifas de passagem para uma população de baixa renda. Os passageiros são geralmente acomodados em suas próprias redes, além de estarem sujeitos a problemas de conforto e higiene. Em geral, as embarcações têm capacidade prevista em torno de 100 a 180 passageiros. Os acidentes são frequentes e com grande número de vítimas fatais, devido ao grande número de passageiros envolvidos.

Schachter e Pires (2008) citam que um problema importante a ser solucionado sobre a segurança durante a navegação refere-se ao comportamento inadequado dos passageiros com relação aos coletes salva-vidas, que, por regra, precisam estar disponíveis e facilmente alcançáveis, porém muitos passageiros os utilizam como travesseiros, removendo-os do local, extraviando-os ou retirando partes destes,

como por exemplo, o apito. Depoimentos citados dão conta de práticas irregulares, como, por exemplo, a remoção de amarra de boia salva-vidas para usar com extensão para amarrar redes. Outro aspecto que prejudica o salvamento em caso de acidente é a falta de preparo da tripulação para dar esclarecimento de procedimentos simples de salvatagem, como, por exemplo, o modo de vestir o colete salva-vidas.

Em 2018, 28 inquéritos foram abertos pela CPAOR para apurar acidentes envolvendo embarcações no Pará. Doze pessoas já morreram este ano nos rios do estado. O acidente mais recente ocorreu no Rio Guajará-Mirim, em Colares, nordeste do Pará, onde uma embarcação que transportava 15 passageiros naufragou, resultando na morte de um jovem. O condutor não era habilitado, e a embarcação não tinha autorização para navegar e ainda o fazia em área proibida.

A Capitania dos Portos enfrenta uma grande dificuldade na fiscalização de embarcações irregulares devido ao número de municípios da Amazônia Oriental (101), à carência de meios e à enorme quantidade de embarcações, e isso só piora a situação. Em 2017 foi criado o Fórum Permanente de Segurança do Tráfego Aquaviário da Amazônia Oriental, com o propósito inicial de reduzir a ocorrência e a intensidade de acidentes de navegação em áreas que englobam as águas interiores do arquipélago do Marajó e da região lindeira dos rios Pará e Guamá. Neste fórum conta-se não só com a atuação da Marinha, mas também da Secretaria de Segurança Pública do Pará, do Ministério Público (federal e estadual), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (Arcon) e do Corpo de Bombeiros. Cada órgão tem suas respectivas atribuições para identificar, mapear

e monitorar riscos, ameaças e vulnerabilidades locais, incluindo a capacitação da sociedade em ações e atividades de Segurança do Tráfego Aquaviário.

Esse Fórum teve como metas iniciais:

- conscientizar a população ribeirinha, entre outros aspectos, sobre o uso de coletes salva-vidas e sobre a cobertura de eixos;
- inclusão do tema no currículo escolar do Ensino Fundamental;
- formar uma rede de representantes das comunidades locais;
- interoperabilidade com as prefeituras;
- disseminar as responsabilidades de cada órgão;
- identificar e regulamentar o apoio de um órgão aos outros;
- implementar a exigência da lista de passageiros; e
- regularizar os portos e terminais de passageiros.

Outro trabalho desenvolvido para ações de prevenção de acidentes foi a Operação Paratins, realizada pelo grupo de Inspeção Naval da Capitania Fluvial de Santarém, no oeste do Pará, com a fiscalização de embarcações que saem do município com destino a Parintins, no Estado do Amazonas, em conjunto com a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental. A Operação realiza-se com cerca de 400 militares e navios de assistência hospitalar da Marinha, com o propósito de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica no período do Festival Folclórico de Parintins, quando há grande aumento de embarcações de passageiros e de recreio no Rio Amazonas.

Importante destacar que a população pode colaborar com a prevenção de aci-

dentes, fornecendo dados para auxiliar no trabalho da Capitania dos Portos e denunciando embarcações irregulares. Qualquer pessoa pode denunciar, fornecendo dados como nome, características e número de inscrição da embarcação, bem como, se possível, enviando fotos ou vídeos que possibilitem melhor apuração dos fatos.

CONCLUSÃO

A conscientização e a responsabilidade de cada indivíduo, tanto daquele que conduz quanto do que é transportado pela embarcação, são tão importantes quanto a fiscalização a bordo para a prevenção de acidentes no mar. Cada embarcação tem o dever de apresentar condições satisfatórias de operação e manutenção, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo. Seu respectivo comandante (que pode ser chamado de mestre, arrais ou patrão) deve cumprir e fazer cumprir a bordo os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga, de acordo com o preconizado na Lei nº 9.537/97 (BRASIL.1997).

A atividade de Inspeção Naval, além de ajudar na prevenção de acidentes, contribui, de forma particular, para que cada cidadão tenha comprometimento com os mais elevados ideais de verdade e de responsabilidade social, que caminham na direção da solidariedade, da tolerância e do respeito mútuo, fazendo com que seja cumprido o lema “Segurança da Navegação, todos somos responsáveis!”.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADE MARINHEIRAS>; Acidentes; Portos e Costas; Capitania dos Portos; Inspeção; Política; Segurança Internacional;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- _____. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
- BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Regulamenta a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações, às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.
- _____. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
- BRASIL. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.
- _____. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. Norma da Autoridade Marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento de marinas, clubes e entidades desportivas náuticas – Normam 03/DPC. Aprovada pela Portaria nº 181, de 8 de junho de 2017.
- _____. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. Norma da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras – Normam 04/DPC. Aprovada pela Portaria nº 307, de 30 de outubro de 2017.
- _____. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. Norma da Autoridade Marítima para atividades de Inspeção Naval – Normam 07/DPC. Aprovada pela Portaria nº 112, de 2 de abril de 2018.
- _____. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. *Informativo Marítimo*. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/jul_set11.pdf>. Acesso em: 23 de outubro de 2018.
- Operação de Verão. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/op_verao17_18>. Acesso em: 20 de outubro de 2018
- Inspeção e Vistoria Naval. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/perguntas-frequentes/inspecao-e-vistoria-naval>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.
- Fórum de Permanência de Segurança do Tráfego Aquaviário. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/www.marinha.mil.br/cpaor/files/apres_fstaor.pdf>. Acesso em: 18 de outubro de 2018.
- PIRES, F. C. M.; ASSIS, L. F.; SOUZA, C. M. “A regulamentação no transporte hidroviário de passageiros: O caso da Amazônia”. In: 21º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e *Offshore*, 2006, Rio de Janeiro. Sobena, 2006.
- SCHACHTER, R. D.; PIRES, F. C. M. “Requisitos de segurança, conforto, higiene e meio ambiente para embarcações de passageiros para a Amazônia”. In: 22º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e *Offshore*, 2008, Rio de Janeiro. Sobena, 2008.
- SILVA, André Luís Rodrigues Barros da. *Inspeções Offshore: Análise de histórico de deficiências em plataformas FPSO operando no pré-sal brasileiro*, 2017, Rio de Janeiro.
- Cerca de 40 mil embarcações irregulares navegam nos rios do Pará. Portal G1, 2/8/2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2018/08/02/cerca-de-40-mil-embarcacoes-irregulares-navegam-nos-rios-do-para.ghtml>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.
- Segurança da navegação: ações de prevenção a acidentes são realizadas no Lago Paranoá. Agência de Notícias UniCEUB, 29/6/2018. Disponível em: <<http://www.agenciadenoticias.uniceub.br/?p=18094>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.
- SANTOS, Marina Gonzalez Ferreira dos. *Análise de acidentes com embarcações em águas sob jurisdição brasileira*, 2013, Rio de Janeiro.