



Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica¹

Sailor's fundamental duty in sea traffic security: analysis by a technological perspective

 João Bernardo Antunes de Azevedo Guedes

Faculdade de Direito de Vitória

Doutorando em Direitos e Garantias Constitucionais Fundamentais

Vitória, ES – Brasil

jbguedes8@yahoo.com.br

 Daury Cesar Fabríz

Faculdade de Direito de Vitória

Doutor em Direito

Vitória, ES – Brasil

daury@terra.com.br

Resumo: A pesquisa em tela propõe analisar o dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário sob uma perspectiva tecnológica. Neste sentido, o estudo tem como propósito verificar à luz do texto constitucional a temática da segurança, conjugando-a com a legislação atinente à segurança do tráfego aquaviário, nomeadamente com a Lei n.º 9.537/97, principal norma nacional sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA); com o Decreto n.º 2.596 de 1998 (RLESTA) que regulamenta a referida norma; e com as normas infralegais emanadas pela Marinha do Brasil (autoridade marítima). Serão abordados no trabalho os principais aspectos atinentes à segurança do tráfego aquaviário com o recorte do viés tecnológico de modo a desvelar a importância de o marítimo cumprir as referidas preconizações. Tal prática por parte dos marítimos será de extrema valia para a promoção da segurança do tráfego aquaviário, demonstrando que para além de um gesto de solidariedade, conforme a hipótese apresentada, a contribuição para com a segurança do tráfego aquaviário por esse grupo se desvelará, sob o fio condutor do método fenomenológico, como um dever fundamental.

Palavras-chave: segurança; tráfego aquaviário; dever fundamental; tecnologia; direitos humanos.

Abstract: This research aims to analyze the fundamental duty of the sailor in the safety of sea traffic from a technological perspective. Thus, the purpose of the study is to verify, regarding the Constitution, the theme of safety, correlating it with the legislation of sea traffic, namely the Law n.º 9.537/97 main national standard on maritime traffic safety (LESTA); with Decree n.º 2.596 of 1998 (RLESTA) that regulates the referred rule; and with the infra-legal rules issued by the Brazilian Navy (maritime authority). The main aspects related to the safety of sea traffic will be studied in this work, in regard to the technological purpose in order to unveil the importance of the seafarer in compliance with these rules. This practice by the sailor will be extremely valuable for the promotion of safety of sea traffic, demonstrating that, in addition to an action of solidarity, according to the hypothesis presented, the achievement of safety of waterway traffic by this group will be unveiled, under the phenomenological method, as a fundamental duty.

Keywords: safety; sea traffic rules; fundamental duty; technology; human rights.

¹ Pesquisa foi desenvolvida no Grupo de Pesquisa “Estado, Democracia Constitucional e Direitos Fundamentais” do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Direitos e Garantias Fundamentais da Faculdade de Direito de Vitória – FDV

Para citar este artigo
ABNT NBR 6023:2018

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Dauray Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica. *Prisma Jurídico*, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 386-408, jul./dez. 2022. <http://doi.org/10.5585/prismaj.v21n2.22205>

Introdução

A Constituição Federal de 1988 confere à segurança um legítimo espaço de destaque em seu corpo, fazendo-a constar do caput do emblemático artigo 5º, lado a lado com valores fundamentais como a vida, liberdade e propriedade. Tamanha envergadura do instituto foi considerada pelo constituinte originário ao alocar o tema no título II do texto constitucional (“Dos Direitos e Garantias Fundamentais”), nomeadamente em seu capítulo I (“Dos Direitos e deveres Fundamentais”), preconizando que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza e garantindo e aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade. Adicionalmente, o artigo 6º da Constituição Federal confere ao indivíduo, concomitantemente aos direitos à: educação, saúde, alimentação, moradia, previdência social, proteção à maternidade e à infância bem como ao trabalho, transporte, lazer e assistência aos desamparados, o direito à segurança como um direito social, do qual os indivíduos fazem jus.

Para além disso, o artigo 144 da Lei Fundamental estabelece que a segurança pública é um dever do Estado, direito e responsabilidade de todos e é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, elencando a seguir os órgãos públicos e suas respectivas competências. De plano, tal dispositivo há de ser realçado como sendo o eixo central da presente pesquisa, tendo em vista o seu texto atribuir uma coparticipação do indivíduo na promoção da segurança pública e, para tanto, empregou o vocábulo “responsabilidade”. Contudo, como restará exposto no decorrer deste projeto, a hipótese de pesquisa residirá em inferir o real sentido da palavra responsabilidade neste dispositivo, para verificar se na promoção da segurança do tráfego aquaviário existirá um dever fundamental por parte do marítimo. Este trabalho terá como recorte a segurança da navegação nomeadamente quanto ao marítimo, portanto, o estudo buscará constatar se no âmbito do particular que atua na navegação, seja a nível profissional ou de esporte e recreio, haveria esse dever fundamental de promoção da segurança, designadamente quanto aos aparatos tecnológicos e eletrônicos e o seu devido uso.

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

Uma vez realizada esta breve emenda, cabe salientar que a pesquisa se apoiará em uma análise do texto da Constituição com a principal legislação sobre a segurança do tráfego aquaviário no Brasil, qual seja: a Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, denominada de “LESTA”. A LESTA prevê que a autoridade marítima deve promover a sua implementação e a execução. O propósito aqui é 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. Neste tópico especificamente cabe assinalar que a referida lei estabelece que a autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha, *in casu*, a Marinha do Brasil. Nos termos do artigo 142 da Constituição Federal, constituem as Forças Armadas, a Marinha, o Exército e a Aeronáutica, definidas como instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e que destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.

Estipula, ainda, a LESTA, em seu artigo 8º que compete ao Comandante das embarcações cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos e os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil; bem como 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, respectivamente em seus incisos I e II. Por esse ângulo buscar-se-á correlacionar o referido dispositivo com o supracitado artigo 144 da Constituição Federal no intuito de se refletir acerca da imposição do legislador sobre o Comandante e, assim, buscar identificar que há um dever fundamental do particular no que concerne à segurança da navegação. Cabe pontuar que o modal marítimo é um dos grandes expoentes de riqueza do país e responsável por considerável circulação de bens nos mais variados portos e nas localidades mais diversas e remotas desde o norte ao sul do país, sendo certo que a circulação de embarcações e tripulantes nos mares e rios é do mesmo modo considerada alta, razão pela qual uma maior atenção por parte de todos no que tange à segurança se mostra essencial. Adicionalmente, frisa-se que milhares de pessoas são profissionais do mar, como marítimos embarcados em navios, plataformas, operadores portuários, despachantes aduaneiros, agentes de navegação entre tantos outros brasileiros e estrangeiros que desempenham suas atividades laborais em escritórios das empresas de navegação, grandes corporações e até mesmo nos portos privados. Em virtude do grande fluxo de embarcações, inevitavelmente, alguns casos de acidentes e fatos da navegação acabam por

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daurly Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

ocorrer e, desse modo, a autoridade marítima deverá instaurar o competente procedimento de Inquérito sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) para apuração de causas e responsáveis pelos eventos.

Com isto em mente, *mister* se faz uma ação preventiva e de cunho pedagógico pelo Estado, nomeadamente pela autoridade marítima de modo a conscientizar a comunidade marítima para que, ao trafegarem pelas águas jurisdicionais brasileiras, o façam com prudência e em consonância com o ordenamento do tráfego aquaviário, portanto, em obediência às normas da autoridade marítima. Exemplos de campanhas educativas neste sentido não faltam em nosso país, sendo certo que a Marinha do Brasil nos mais variados quinhões do país durante todo o ano realiza campanhas preventivas e educacionais, por meio de palestras e treinamentos oferecidos *in loco* para os marítimos, colônias de pesca, bem como para os navegantes amadores, como por exemplo, o que ocorre no Iate Clube. Na época do verão a emblemática “operação verão” anualmente ocorre e mostra-se como uma ferramenta de extrema relevância no que pertine à segurança da navegação e assim evita-se que muitos acidentes venham a ocorrer. A importância do tema também resta demonstrada por meio de uma leitura do preâmbulo da Constituição, quando nota-se que a Assembleia Nacional Constituinte reuniu-se para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, na promulgação da Constituição. No que tange à órbita deste estudo, em se tratando de segurança do tráfego aquaviário, o problema do artigo reside em examinar se essa responsabilidade elencada no artigo 144 da Constituição Federal, por meio de uma interpretação sistemática da Constituição combinando também este dispositivo com o supracitado artigo 8º da LESTA significa que o marítimo (particular) tem um dever fundamental de segurança do tráfego aquaviário. Portanto, a reflexão terá este condão de apurar se os particulares também terão o dever fundamental de promover e contribuir para com a segurança do tráfego aquaviário.

A título exemplificativo, a segurança do tráfego aquaviário será exercida quando os marítimos particulares, sejam eles práticos, pescadores, amadores, velejadores, conduzirem suas embarcações com prudência, seguindo as regras concernentes à dotação de tripulantes, passageiros, ao rol de equipagem necessário, observando as normas que regulamentam a matéria. Todavia, a segurança da navegação engloba para além do tráfego aquaviário e da condução prudente das embarcações propriamente dita e da obediência da dotação de tripulantes da embarcação, fatores adicionais, sendo que um deles é a necessidade da plena

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

observância e constante atualização por parte dos marítimos acerca das tecnologias relacionadas ao modal marítimo, ação esta que será de extrema importância para a prevenção de acidentes e fatos da navegação e na salvaguarda da vida humana no mar.

Exatamente aqui residirá o cerne da pesquisa, na busca por desvelar o seguinte: há um dever fundamental de segurança do particular no que tange à segurança da navegação, e em especial no que concerne à observância das tecnologias empregadas pelo meio naval? Buscar-se-á, portanto, descortinar se há este dever fundamental em relação ao uso adequado das tecnologias, na sua constante atualização e na correta utilização dos utentes dos aparatos tecnológicos de modo então, a promover a referida segurança do tráfego aquaviário. Acidentes e fatos da navegação que venham a ocorrer por mau uso de equipamentos tecnológicos, que não estejam aferidos, ou por falta de treinamento adequado para o pessoal de bordo, ou por uso de modo desidioso de equipamentos, podem comprometer a segurança da navegação e colocar a vida humana em risco, seja causando naufrágio, embarcações à deriva, ou mesmo incêndios a bordo, derramamento de óleo e explosões no mar. Quanto ao adequado uso de equipamentos tecnológicos e ferramentas eletrônicas da navegação, podem ser citados, exemplificativamente: a devida aferição de agulhas magnéticas para comunicação via rádio, o emprego de *Global Positioning System* (GPS) com a devida utilização consoante a derrota (o rumo) da embarcação e sua conjugação com a carta náutica do local, o correto emprego e manutenção do *Emergency Position-Indicating Radio Beacons* (EPIRB), a utilização correta e fidedigna do sistema Porto sem Papel, o devido treinamento de operadores portuários com os simuladores de Máquinas Empilhadeiras e Guindastes de bordo junto ao Ensino Profissional Marítimo, bem como o próprio uso consciente e solidário dos canais de denúncia, como aplicativos de denúncias, por exemplo e a este título cita-se o *case* de sucesso capixaba do denominado *app* “Praia Segura” (canal direto do particular com a autoridade portuária Marinha do Brasil – Capitania dos Portos do Espírito Santo para denunciar casos de acidentes e fatos da navegação).

Também será invocado no trabalho na hipótese de ser comprovada a desídia, negligência ou omissão do marítimo quanto ao correto uso dos aparatos tecnológicos relativos ao modal marítimo que culmine em acidentes ou fatos da navegação (exemplo: naufrágio, abalroamento, colisão, incêndio a bordo, explosão no mar, poluição hídrica), e episódios de busca e salvamento, o *Search and Rescue* (SAR) que poderiam ser evitados, culminarão em responsabilidade de reparação ao erário, quando houver um dispêndio de gasto público que não ocorreria caso o agente atuasse de modo zeloso. A opção por esta temática ocorreu em virtude da relevância do direito marítimo para o direito pátrio e pelo fato de o modal marítimo ser importante vetor na economia brasileira. Em sendo o Brasil, um país de dimensões continentais

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daurly Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

com um litoral de mais de 7.400 quilômetros de extensão, a prática da navegação, seja de cunho mercante ou de esporte e recreio faz parte da cotidianidade nacional.

Outro aspecto significativo que reforça a importância deste estudo, se descortina no que tange à relativa escassez de pesquisas acadêmicas envolvendo o Direito Marítimo designadamente correlacionando-os com os deveres fundamentais dos particulares. Logo, uma pesquisa científica sobre o assunto, a partir de análises conceituais dos deveres fundamentais, da segurança da navegação e sua relação com o emprego das tecnologias, revela-se importante para o ramo do direito marítimo e pode servir de subsídios para subsequentes análises da matéria. A presente pesquisa guiar-se-á por três propostas teóricas: (i) inicialmente analisar à luz do texto constitucional a matéria da segurança e conjugá-la com a lei n.º 9.537, de 1997, de segurança do tráfego aquaviário (LESTA) e as normas administrativas da autoridade marítima; (ii) tentar-se-á, ainda, em momento posterior, constatar se há um dever fundamental de segurança do tráfego aquaviário por parte dos particulares, ocasião em que buscar-se-á desvelar este fenômeno a partir da análise do conceito de deveres fundamentais exposto neste trabalho; (iii) a seguir, abordar a temática da segurança da navegação pelos particulares designadamente no que refere-se ao adequado uso das tecnologias, aparelhos eletrônicos e constante treinamento para utilização dos bens e aferição dos mesmos.

Assim, a etapa preliminar do trabalho consistirá na abordagem do texto constitucional, enfatizando o caput do artigo 5º, o artigo 6º e o artigo 144, voltada para uma reflexão sobre a questão da segurança. Ato contínuo a pesquisa residirá em uma interpretação da Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), de n.º 9.537, de 1997, e de seu decreto regulamentador, qual seja o de n.º 2.596, de 1998 (RLESTA), bem como as normas da autoridade marítima (NORMAM) n.º 1, n.º 7 e n.º 8, no sentido de aferir se amparado em tais diplomas, por meio de uma interpretação sistemática com os preceitos constitucionais será evidenciado que o particular possui um dever fundamental na promoção da segurança do tráfego aquaviário.

Pelo fato de o artigo versar sobre a busca pela resposta no sentido de se descortinar que os particulares possuem um dever fundamental de segurança do tráfego aquaviário. *In casu* no que concerne à observância das tecnologias do modal marítimo, o ponto de partida será analisar o instituto da segurança da navegação, analisando os seus principais regramentos no ordenamento jurídico pátrio. *A posteriori* o estudo caminhará para um exame acerca do conceito de dever fundamental, de modo a desvelar se o particular (marítimo) possui este dever fundamental no que pertine à segurança da navegação. O problema ora formulado tem como

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

hipótese de pesquisa a constatação da existência de um dever fundamental por parte do marítimo no que tange à segurança da navegação.

O método a ser empregado para o desenvolvimento da pesquisa será o fenomenológico. Portanto, por meio de uma visada direta, a fenomenologia que tem como traço a busca pela essência do objeto, será de grande valia para o alcance da resposta do problema trazido. Sob a perspectiva de Husserl, o “pai da fenomenologia”, haverá uma suspensão da atitude natural – *epoché* - do objeto, colocando-se os conceitos pré-concebidos sobre parênteses, para que seja possível descortinar o objeto de pesquisa e confirmar a hipótese lançada. A opção é por esse método, vez que o mesmo permite o desvelamento do ente, após análise da sua intencionalidade, possibilitando se extrair o verdadeiro sentido do objeto.

Logo, a ideia de empregar a fenomenologia como método da pesquisa justifica-se ante a meta de descortinar o ente, desvelando o significado de responsabilidade do particular insculpido no artigo 144 da Constituição Federal, correlacionando-o com as normas da autoridade marítima e, assim, confirmar tratar-se de um dever fundamental do particular de promoção da segurança do tráfego aquaviário.

A técnica de pesquisa reside em revisão bibliográfica, análise de doutrinas do direito do mar, de constitucionalistas e de estudos nacionais e estrangeiros acerca da teoria dos deveres fundamentais. Para além disso, um estudo da legislação competente, partindo desde a Constituição Federal, passando pelas normas da autoridade marítima, aliado ao enfoque em tratados internacionais sobre o direito do mar, também auxiliaram o alcance dos objetivos traçados.

1 A temática da segurança no texto constitucional

A Constituição Federal de 1988 logo em sede preambular já invoca a segurança como um dos propósitos a serem alcançados pelo Constituinte originário por ocasião da Assembleia Nacional Constituinte, quando os representantes do povo brasileiro, se reuniram para promulgação da Constituição para a instituição de um Estado Democrático de Direito destinada a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida. Portanto, a Constituição Federal de 1988 destina ao tema da segurança um merecido *locus* de relevo em seu texto ao estampá-la no notável artigo 5º, paralelamente a outros valores fundamentais como

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daurly Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

a vida, liberdade e propriedade, reforçando, assim, a preocupação com o tema por parte do Estado brasileiro.

Também foi previsto que o tema devesse figurar no título II (Dos Direitos e Garantias Fundamentais), designadamente em seu capítulo I (“Dos Direitos e deveres Fundamentais”), preconizando que “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes [...]”. Os direitos sociais também objeto da garantista Constituição Federal de 1988 estatuídos no artigo 6º conferem ao indivíduo educação, saúde, alimentação, moradia, previdência social, proteção à maternidade e à infância bem como ao trabalho, transporte, lazer e assistência aos desamparados. Mas não só: o direito à segurança também aqui surge como um direito social, que os indivíduos possuem ao seu dispor.

Sobre a relevância do tema da segurança para o constituinte, cabe citar Fabiano Lepre Marques (2011, p. 304): “[...] A segurança pública é tão importante que o constituinte a reconheceu e garantiu não apenas como direito individual, mas também, e talvez principalmente, como direito social [...]”. Correlacionando o viés garantista de nossa lei fundamental com a emblemática Declaração Universal dos Direitos do Homem, é possível notar que o constituinte originário dialogou em tom harmônico com o referido Diploma internacional, como se nota após uma análise de seu artigo 4º do referido Diploma que assim estatui: “Todo indivíduo tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal”. Do mesmo modo, a Constituição Federal demonstra sintonia em seu texto com os preceitos de proteção aos direitos fundamentais no continente europeu, uma vez que a Carta de Direitos Fundamentais da União Europeia também prevê em seu artigo 6º que “Todas as pessoas têm direito à liberdade e à segurança”.

Ao abordar a temática do “cidadão como colaborador”, Clèmerson Clève (2014 p. 85/86) pontua que o cidadão pode colaborar com os Poderes Públicos para a satisfação das necessidades coletivas. Para tanto, exemplifica a participação do particular nos casos de delegação de serviço público a particulares, de subscrição de ações enquanto acionistas em sociedades de economia mista e por ocasião do exercício de cargos honoríficos. Cita, ainda, o referido autor, como hipótese de colaboração do particular, a possibilidade de haver a participação do cidadão ao lado do Estado na defesa civil nos casos de catástrofes e calamidades.

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

Traçando aqui um paralelo, no caso da segurança da coletividade, o particular também pode ser considerado como colaborador à luz da citada doutrina. Afinal, para além do Estado, o particular também é agente responsável pela efetivação de tal direito fundamental. Inclusive, neste tocante, entende-se haver um dever fundamental de segurança pelo particular.

Portanto, temos que ao estatuir em seu artigo 5º a segurança como um dos temas de maior envergadura em seu bojo, o texto constitucional demonstra que alça a matéria ao patamar de direitos fundamentais, pensando no bem-estar da coletividade e na sua proteção. Acerca dos direitos fundamentais em nossa Constituição, Sarlet (2008, p. 77) assevera o *status* do tema, advindos de conquista histórica que precedeu toda essa normatização:

[...] De qualquer modo, ficou consagrado o status jurídico diferenciado e reforçado dos direitos fundamentais na Constituição vigente. Esta maior proteção outorgada aos direitos fundamentais manifesta-se, ainda, mediante a inclusão destes no rol das “cláusulas pétreas” (ou “garantias de eternidade”) do art. 60, § 4º, da CF, impedindo a supressão e erosão dos preceitos relativos aos direitos fundamentais pelo poder Constituinte derivado [...].

A participação popular nos anos que precederam a promulgação da Constituição Federal de 1988 foi histórica e demonstrou a importância de movimentos como a Diretas Já para o alcance de diversas ferramentas e remédios estatuídos no seu texto em prol da coletividade. Traçando um paralelo entre a temática da segurança e a criminalidade, aproveitando o recorte dessa pesquisa no que tange à previsão da segurança no texto da constituição, cabe citar Chaí e Almeida (2014, p. 225), quando os autores registram que:

Desta forma, é impossível negar que o caráter de participação democrática da sociedade civil no processo de planejamento e da execução da política de segurança pública seja a locomotiva para a diminuição dos índices de criminalidade em todo o país.

Outro momento em que a segurança é invocada no texto constitucional é no artigo 144, quando se estatui que a segurança pública é um dever do Estado, direito e responsabilidade de todos e é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, elencando a seguir os órgãos públicos e suas respectivas competências. Quando a Constituição Federal traz um compartilhamento de proteção da segurança, invocando o particular, o faz na busca pelo interesse público, pela segurança de todos, pois: salvaguardar a vida humana no mar é respeitar a si mesmo e ao outro. A Constituição em assim prevendo o instituto preocupa-se também com a garantia desse direito fundamental em prol do indivíduo e, em paralelo, traz encargos de garantia de tal direito fundamental a todos os membros da coletividade de livres e iguais.

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Dauray Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

Importante salientar que as garantias constitucionais têm um alcance substancialmente subjetivo pois relacionam-se ao direito de os cidadãos exigirem dos poderes públicos a proteção dos seus direitos e o reconhecimento e consagração dos meios processuais adequados para tal finalidade (CANOTILHO, 2003, p. 888). Nesta etapa, portanto, foi verificado que o texto constitucional ao abordar a temática da segurança o faz elencando como um Direito Fundamental ao prever o instituto em sede de seu artigo 5. Mas não só: também traz a responsabilidade dos indivíduos na promoção desta segurança, hipótese esta que será estudada nos próximos tópicos à luz dos deveres fundamentais.

1.2 Aspectos legislativos e abordagem das normas específicas da segurança do tráfego aquaviário: lesta, rlesta e norma da autoridade marítima 07

Superada a abordagem constitucional, segue-se à análise da temática em sede infraconstitucional. Neste tocante, cabe à Marinha do Brasil orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; prover a segurança da navegação aquaviária; contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; e implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas, nos termos do artigo 17 da Lei complementar n.º 97, de 1999 que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o emprego e o preparo das Forças Armadas. Já a Lei n.º 9.537/97, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário (“LESTA”); que é o principal regramento da segurança da navegação marítima (CASTRO JUNIOR, 2012, p. 45), por seu turno, preceitua que a autoridade marítima será exercida pelo Comando da Marinha e elenca como suas competências: promover a sua implementação e execução; elaborar normas para tráfego e permanências de embarcações nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (“AJB”); realizar inspeções navais e vistorias, que como bem salientado por Carla Gilbertoni (2005, p.6) são realizadas pelas Organizações Militares denominadas de Capitania dos Portos; para fins de zelar pela segurança no mar e em hidrovias interiores.

A proteção dos mares, lagoas e rios nos mais variados quinhões do Brasil, competirá à Marinha do Brasil, que também deverá regulamentar o tráfego aquaviário e neste sentido, agirá no cumprimento da missão de salvaguardar a vida humana no mar. Em linhas gerais, a LESTA versa sobre a segurança da navegação, elencando conceitos e termos específicos da navegação, bem como consoante salientado acima, determina quais são as atribuições da autoridade marítima (Marinha do Brasil). Não obstante, a LESTA também vai de forma enfática, em seu

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

artigo 8º, trazer a competência do Comandante da Embarcação, no qual destaca-se, exemplificativamente o inciso II do referido dispositivo quando preconiza que aquele 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”. Sobre a responsabilidade do Comandante, observa-se que este é designado para representar o Estado a bordo da embarcação como autoridade máxima, devendo promover a segurança do barco e da tripulação (DELGADO; SILVA 2015, p.255).

É possível, então, notar que a segurança da navegação para além de ser uma atribuição da autoridade marítima também surge, à luz da LESTA, como um dever do Comandante da embarcação, tal como ocorre com uma leitura sistemática da Constituição, no que concerne à segurança. A LESTA traz ainda definições e atribuições do pessoal de bordo e define em que consiste o serviço de praticagem², em seu artigo 12: “conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação”. Já o Decreto n.º 2.596/98 (“RLESTA”) é o regulamento da LESTA, que traz definições sobre o pessoal de bordo, elenca as classificações de embarcações e estabelece como se realiza a praticagem. Adicionalmente, ainda é em sede deste Diploma que as infrações à segurança da navegação e respectivas penalidades são definidas, bem como são trazidos aspectos acerca da apuração do momento da infração e de seus responsáveis. Por sua vez a norma da autoridade Marítima NORMAM 07, elaborada pela Marinha do Brasil (por meio de sua Diretoria de Portos e Costas) tem como escopo a abordagem das ações de inspeção naval. Nesta legislação inova-se as ações de inspeção naval; possíveis casos de restrição ao tráfego aquaviário e o devido processo legal administrativo de imputação de responsabilidades por eventuais infrações às normas de segurança do tráfego aquaviário.

Verificou-se até este momento que o texto constitucional traz a segurança como um direito fundamental ao dispor do indivíduo, mas também restou claro que este deve dar seu contributo na promoção da segurança. Em sede da legislação específica do direito marítimo também foi possível destacar que a Marinha do Brasil, autoridade marítima brasileira, tem como missão salvaguardar a vida humana no mar e promover a segurança do tráfego aquaviário. Foi sublinhado, também, que a LESTA preconiza que o Comandante (particular) deve prover a segurança de sua embarcação e de seus tripulantes. Desvelou-se, então, que no mesmo tom do

² Interessante reflexão sobre o tema é trazida por Hees; Franco (2019, p. 20) “A praticagem é uma das mais antigas profissões da história da humanidade. Desde a antiguidade, o homem tem se utilizado de rotas marítimas, fluviais e lacustres para estabelecer contatos e intercâmbios comerciais. Nessas rotas sempre se interpuseram obstáculos naturais, só transponíveis com a ajuda de peritos em navegação, os pilotos”.

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

texto constitucional, a LESTA também designa ao indivíduo (particular), responsabilidade para com a segurança.

2 O conceito de dever fundamental

A partir desse momento, buscar-se-á descortinar a hipótese trazida na pesquisa em tela: analisar o fenômeno da segurança da navegação e verificar se o particular possui um dever fundamental neste quesito, designadamente com o recorte das novas tecnologias. Para tanto, se mostra essencial buscar o conceito de dever fundamental para que seja viável responder à questão trazida. Em referência ao conceito cunhado pelo Grupo de Pesquisa “Estado, Democracia Constitucional e Direitos Fundamentais” da Faculdade de Direito de Vitória – FDV, um importante aspecto sobre a construção de um conceito é que ele é essencial para compreender a realidade, ao mesmo tempo em que reflete um processo de pesquisa completo, como salientado por (FABRIZ; GONÇALVES 2013, p. 87). Neste sentido, transcreve-se o conceito construído pelo referido Grupo:

Dever fundamental é uma categoria jurídico-constitucional, fundada na solidariedade, que impõe condutas proporcionais àqueles submetidos a uma determinada ordem democrática, passíveis ou não de sanção, com a finalidade de promoção de direitos fundamentais

A solidariedade, inclusive, é um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, sendo certo que a ação dos concidadãos em prol da segurança coaduna com os preceitos de solidariedade esperados pelo constituinte. José Casalta Nabais (2009, p. 232) na abordagem do dever fundamental também relaciona o instituto à solidariedade:

Os deveres fundamentais devem respeitar, antes de mais, o princípio da solidariedade, o que implica que todos os cidadãos estejam à partida sujeitos aos deveres fundamentais que, como já vimos, coincidem com os deveres “consignados” na Constituição.

O supracitado conceito também faz menção à finalidade da promoção de direitos fundamentais e neste sentido buscar-se-á outro alicerce para responder a hipótese da pesquisa, consoante o fenômeno se mostra no mundo da vida.

Afinal, consoante observam Ingo Wolfgang Sarlet e Tiago Fensterseifer (2017, p. 32) “em linhas gerais a solidariedade expressa a necessidade fundamental de coexistência do ser humano em um corpo social, formatando a teia de relações intersubjetivas e sociais que traçam no espaço da comunidade estatal”.

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

Como visto, a segurança é um direito fundamental assim estatuído pelo constituinte originário em sede de artigo 5º da Constituição Federal. Do mesmo modo que há um direito fundamental à segurança, também há um dever fundamental por parte dos cidadãos em a promover. A Constituição trouxe um compartilhamento deste dever, pois não apenas o Estado que se sujeita a garantir o direito fundamental de segurança dos indivíduos, vez que os particulares também possuem este dever. Ao abordar os deveres fundamentais na Constituição Portuguesa, Canotilho (2003, p. 533) sublinha que estes recortam-se na ordem jurídico-constitucional daquele país como uma categoria autônoma. Entretanto, em um momento subsequente menciona que esta tese não afasta a possibilidade de existir “deveres fundamentais não autônomos” ou “deveres fundamentais correlativos a direitos”. Como exemplo há o dever de defesa e promoção da saúde associada ao direito à proteção à saúde e o dever de defesa ao meio ambiente relacionado ao direito ao ambiente. Percebe-se nessa linha que o dever fundamental de segurança em uma visada direta poderia à luz do conceito de Canotilho acima trazido, ser considerado um dever fundamental de segurança correlativo ao direito fundamental à segurança em uma integração dos artigos 5º, 6º e 144 do texto constitucional. Como salienta Ana Paula Barcellos (2022, p.338), “no contexto dos direitos sociais, é provável que a segurança se relacione mais diretamente à redução de riscos, isto é, a segurança física das pessoas, de sua família e de seus bens”. Ao estabelecer premissas tão valiosas no texto magno, o constituinte demonstra uma clara preocupação com a integridade física dos indivíduos.

Ao elencar o que chama de uma tripla função dos deveres fundamentais, Paulo Otero (2007, p. 53) destaca as funções que os deveres fundamentais representam: o referido autor lusitano pontua que “nenhuma comunidade política pode sobreviver se os seus membros possuírem apenas direitos e não tiverem quaisquer deveres verticais para com essa mesma comunidade”. Verificado o conceito de dever fundamental, a partir daqui o objetivo será demonstrar que a segurança prevista no texto constitucional se mostra como um dever fundamental e correlacionar-se-á esta percepção com a segurança da navegação.

2.1 O fenômeno do dever fundamental de segurança do marítimo na segurança do tráfego aquaviário

Na busca pela resposta lançada no problema desta pesquisa, também será observado que uma ação em prol da segurança há de representar um agir de modo solidário para com os demais membros da comunidade de livres e iguais na qual o particular está inserido. Nabais (2005, p.5) assinala acerca da previsão dos deveres fundamentais no texto constitucional, registra que as constituições, mesmo quando o não dizem, integram diversos deveres fundamentais,

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daurly Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

assinalando, ainda que, que historicamente se foram formando tantas camadas de deveres fundamentais quantas as camadas de direitos. Como já expressado no estudo, a segurança da navegação é um fator preponderante para salvaguardar a vida humana no mar. Competindo ao Estado prover esta segurança e, deste modo, efetivando um direito fundamental aos cidadãos.

Entretanto, o constituinte atribui tal dever também ao particular, como visto em sede do já citado artigo 144 da lei fundamental. Assim, o particular também será responsável pela promoção da segurança da navegação. Deste modo, o condutor de uma embarcação, comandante (ou mestre, ou arrais), por exemplo, ou daquele que faz o uso de equipamentos da embarcação que guardem aspectos tecnológicos e eletrônicos de segurança deverão agir com este viés. Assim, estarão respeitando a si mesmo e aos demais membros da comunidade. Cabível, então é relacionar este trabalho com a alteridade, que tem em Lévinas um grande expoente. Neste sentido, Fabríz e Abikair (2013, p. 8), sobre a relação de dever fundamental e alteridade apontam que:

O Outro é a nossa atitude frente a ele, e assim passa a constituir um dos principais e um dos mais importantes temas, escritos e desenvolvidos por Emmanuel Lévinas. É diante da relação com o outro, que o sujeito vai acordar para que o dever fundamental seja um ato de responsabilidade, é a incorporação do outro no sentimento das relações humanas, que se define a alteridade para Lévinas.

Preparar uma embarcação para uma navegação segura, conduzir a mesma de acordo com os preceitos e padrões de segurança mostram-se como um dever fundamental constitucionalmente estabelecido e mais: como um autêntico gesto solidário e de respeito do próprio condutor que para além de proteger a sua vida, estará a pensar no bem de seus concidadãos. Uma ação pautada na alteridade e no pensamento de respeito ao próximo demonstra um senso de coletividade do particular. A noção de “dever de solidariedade” é, portanto, o estágio mais avançado da cidadania (ROSSO, 2008, p.22). A título de ilustração, cabe mencionar para além da legislação pátria já invocada, merece destaque a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982). A referida convenção, denominada de “Convenção de Montego-Bay” reformulou os conceitos sobre a problemática do uso do mar e dos espaços marítimos, pois criou um moderno direito do mar (OBREGÓN; FABRIZ, 2014, p. 178). Nota-se que a referida Convenção em seu artigo 94 elenca deveres que o Estado titular da bandeira da embarcação deva realizar de modo a salvaguardar a vida humana no mar. Nesta linha, determina o referido Tratado, ainda que o Estado deva adotar as medidas necessárias a assegurar que o capitão, os oficiais e, na medida do necessário, a tripulação conheçam perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis, que se refiram à segurança da vida no mar, à prevenção

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

de abalroamentos, à prevenção, redução e controle da poluição marinha e à manutenção de rádio comunicações.

Verifica-se, neste ponto, um silogismo, que o comandante da embarcação e sua tripulação à luz do referido Tratado possuam um dever fundamental de segurança. Tanto que o Estado irá vistoriar suas ações e capacitações técnicas neste sentido. Mais uma vez o fenômeno do dever fundamental do particular se desvelou e assim a fenomenologia, cuja tarefa efetiva é analisar as vivências intencionais da consciência para perceber como aí se produz o sentido dos fenômenos (DARTIGUES, 2008, p. 26) auxilia o intérprete nesta visada. Quando a Constituição traz um compartilhamento de proteção da segurança, invocando o contributo devido pelo particular, o faz na busca pelo interesse público, pela segurança de todos, pois salvaguardar a vida humana no mar é respeitar a si mesmo e ao outro. Deste modo, a conclusão que se mostra é a existência de um dever fundamental de segurança do tráfego aquaviário por parte dos particulares, pautado na solidariedade. Neste sentido, Adriano Sant’Ana Pedra e Henrique da Cunha Tavares (2014, p. 14) lecionam que:

Os deveres se parecem com os direitos fundamentais prestacionais na medida em que, via de regra, exigem posturas positivas dos seus obrigados. Contudo, deles se diferenciam na medida em que os deveres são geralmente veiculados à toda sociedade, não somente ao Estado, posto tratem-se de deveres fundados na solidariedade e derivados da própria ideia de contrato social. Já os direitos fundamentais prestacionais, a despeito da discussão de sua eficácia horizontal, têm como principal obrigado o Estado.

Ao abordar a temática dos deveres fundamentais, Peces Barba Martínez (1987, p. 5, tradução nossa) em que pese estar na altura abordando os deveres do Estado, traça uma interessante distinção entre a um dever negativo de abstenção na esfera da autonomia garantida pelos direitos individuais, do dever de aceitar a participação dos cidadãos na formação da vontade do poder e de um dever positivo que exige a realização de ações. Aqui, com as vênias cabíveis, eis que o trabalho aborda os deveres no campo dos particulares, é possível “arrendarmos” o termo para o dever fundamental de segurança pelo marítimo que terá uma ação negativa no que tange a respeitar os demais indivíduos abstendo-se de colocar sua embarcação e as demais em risco e um dever positivo de preparar-se para a sua ida ao mar e em preparar sua embarcação de modo adequado para o emprego no mar. Registra-se que a nível internacional a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), que em âmbito nacional tem seu respectivo regulamento sendo o Decreto n.º 9.888, de 2019, tem como propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daurly Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.

Cabe salientar, a título de registro, no que tange às regras de navegação em águas polares, em consonância com a SOLAS, que a *International Maritime Organization* (IMO), agência de navegação marítima da ONU, emanou o “Código Polar”, que é um conjunto de regras que se aplicam às embarcações marítimas que navegam em águas polares e visam garantir a segurança de passageiros e do próprio staff (REI; FARIAS, 2015, p. 187). Assinala-se que o recorte da pesquisa versará sobre a segurança da navegação, designadamente sob uma perspectiva tecnológica, ancorada na análise da ação do particular quanto à necessidade do adequado uso das tecnologias e dos equipamentos eletrônicos, empregando-os da maneira correta, aferindo-os, calibrando-os e sempre amparado na boa-fé objetiva. Assim, o problema central é constatar se há um dever fundamental do particular em promover a segurança da navegação e em especial, sob esse viés tecnológico, com o correto uso dos equipamentos eletrônicos destinados à navegação. Este também é o entendimento expressado por Sonia do Carmo Grobério (2020, p. 128), quando menciona que:

Em relação à inclusão do termo, “responsabilidade de todos”, prevista no artigo 144, trata-se de um dever fundamental que visa a efetivação do direito à segurança pública e que poderá ser efetivado por meio da participação dos cidadãos nas políticas públicas de segurança para a promoção do direito à segurança pública.

Nesta esteira, à luz do conceito de dever fundamental insculpido pelo Grupo de Pesquisa “Estado, Democracia Constitucional e Direitos Fundamentais” da Faculdade de Direito de Vitória – FDV, nota-se que há um dever fundamental de segurança por parte do marítimo. Ao preparar uma embarcação e colocar-se ao mar, este deverá zelar pela sua vida, bem como pela de sua tripulação. No caso, será solidário e agindo de modo pautado na alteridade pensando nos demais ao não expor a si nem a outrem a perigo. Ademais, para além de se desvelar como um gesto balizado na solidariedade, percebe-se que a Constituição ao preconizar em seu artigo 144 a necessidade de uma ação dos indivíduos na segurança, “impõe condutas proporcionais àqueles” que estão “submetidos a uma determinada ordem democrática”, no caso, a própria lei fundamental. Na hipótese trazida existe a possibilidade de aplicação ou não de sanção (em se tratando de um acidente da navegação, por exemplo, verificar-se-á eventual responsabilização do marítimo), com a finalidade de promoção de direitos fundamentais (no caso o próprio direito à segurança). De acordo com Pimenta (2013, XXVI) “os fatos e acidentes da navegação, por ser matéria de especialidade extremada, merecem julgamento sob a pena de juízes igualmente

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

especializados, na forma de colegiado, com a necessária *expertise* eclética, envolvendo o direito marítimo, comercial, internacional e as ciências náuticas”.

Nesta fase de estudo, nota-se então, que esta participação do marítimo na segurança do tráfego aquaviário corresponde a um dever fundamental. Este entendimento pode ser sedimentado, após a análise da seguinte transcrição: “[...] não se pode esperar que o Estado se faça presente em todos os tempos e lugares, disponível a tutelar cada indivíduo de per si, sem que este doe a sua cota de sacrifício contribuindo com a própria segurança e dos demais concidadãos” (GOMES; FABRIZ, 2011, p. 95). Nos parágrafos subsequentes, o trabalho terá como enfoque fazer uma abordagem sobre o mencionado dever fundamental em relação às novas tecnologias, ou seja, ao devido emprego das novas tecnologias na garantia da segurança da navegação.

2.2 O dever fundamental da segurança da navegação sob um viés tecnológico

Como salientado, este artigo traz como hipótese – confirmada no item acima - descortinar que os particulares possuem um dever fundamental de segurança do tráfego aquaviário, designadamente sob a perspectiva das tecnologias. Neste sentido, é sobre esta temática que a pesquisa se volta. Como o fenômeno se desvelou, notou-se que há um dever fundamental do marítimo no que tange à segurança da navegação: este deve contribuir com a segurança. Logo, verificou-se que não apenas o Estado sujeita-se à tal ordem constitucional, mas também todos os cidadãos, nos termos da análise do artigo 144 da Constituição Federal. Neste sentido, quando uma embarcação vai ao mar, o proprietário deve para além do atendimento ao número máximo de tripulantes, inscrição da Embarcação junto ao Tribunal Marítimo ou Capitania dos Portos (consoante o tamanho da embarcação), atentar-se-á também a itens de equipagem da embarcação necessários de modo a respeitar e promover a segurança do tráfego aquaviário.

A questão mostra-se relevante, pois: o mau uso a bordo de equipamentos tecnológicos, que não se encontrem devidamente aferidos; a falta de treinamento adequado para o pessoal de bordo que venha a os manusear; ou o seu empregarem de modo desidioso; o uso de equipamentos defasados e inoperantes podem comprometer gravemente a segurança da navegação e colocar vidas em riscos, por meio de diversos acidentes ou fatos da navegação (como por exemplo: seja causando naufrágio, embarcações à deriva, ou mesmo incêndios a bordo, derramamento de óleo ou explosões no mar). No que pertine aos equipamentos tecnológicos e ferramentas eletrônicas da navegação, exemplificativamente, cita-se como um

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daurly Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

dever do marítimo à luz do preconizado na Norma da Autoridade Marítima - NORMAM 01, promover a devida aferição de agulhas magnéticas para comunicação via rádio, o emprego de *Global Positioning System* (GPS) com a devida utilização consoante a derrota (o rumo) da embarcação e sua conjugação com a carta náutica do local; a instalação do radar nos termos exigidos pela citada norma; luzes de navegação eficientess, para além do correto cadastro, emprego e manutenção do *Emergency Position-Indicating Radio Beacons* (EPIRB).

Dessa maneira, atendendo aos preceitos normativos que regulamentam a segurança da navegação, o marítimo contribuirá para a segurança da navegação, salvaguardando a sua vida, de sua tripulação e dos demais “homens e mulheres do mar”. Afinal, como salientam Lenio Streck e José Luis Bolzan de Moraes (2010, p. 147), “assim como os direitos humanos se dirigem a todos, o compromisso com sua concretização caracteriza tarefa de todos, em um comprometimento comum com a dignidade comum”. De tal modo, o marítimo ao atentar para tal propósito, cumprirá o seu dever fundamental de segurança, atinente ao tráfego aquaviário e, nesse caso, com o recorte tecnológico. Aqui a fenomenologia, enquanto método auxilia a desvelar o fenômeno tal como ele se apresenta no mundo da vida. Isto se mostra quando a NORMAM 01 ao trazer os requisitos a serem cumpridos pelo comandante da embarcação para uma navegação segura no que pertine aos equipamentos tecnológicos e seu devido emprego, demonstra estar alinhada com o preconizado pela LESTA, que ao elencar as ações que devam ser adotadas pelo comandante, converge com a Constituição Federal ao imputar ao particular o dever fundamental de segurança. Nesta linha, Alexandrino (2007, p.37) salienta que diversamente dos direitos fundamentais, as posições de deveres fundamentais não são de vantagem, mas sim de adstrição.

Um emprego equivocado de um EPIRB, um equipamento de radar descalibrado, uma antena que esteja inoperante, pode comprometer a navegabilidade. Hipoteticamente, se uma embarcação ficar a deriva por conta de tal fato (de um eventual desleixo por parte do marítimo) as consequências podem ser extremamente gravosas. Na prática, vidas serão colocadas em risco e em estando a embarcação à deriva, o Estado irá iniciar um procedimento de SAR (*Search and Rescue*) de busca e salvamento de embarcação ao mar.

Interessante observação acerca da salvação marítima que merece ilustração é que salvação marítima traduz-se em uma salvação aquática e não apenas numa salvação marítima, constituindo entendimento comum que “a lei tenderá a acolher no seu seio todas as situações de perigo ocorridas em qualquer meio líquido, e não necessariamente no mar, abrangendo-se as águas internas, lacustres, fluviais ou pantanosas) e ainda as águas portuárias” (AURELIANO 2006, p. 61/62). Outros exemplos de ações que se relacionam à segurança da navegação podem

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Dauray Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

ser citados: a utilização correta e fidedigna do sistema Porto sem Papel, o devido treinamento de operadores portuários com os simuladores de Máquinas Empilhadeiras e Guindastes de bordo junto ao Ensino Profissional Marítimo. Ademais, lamentavelmente há casos em que pessoas acionam às autoridades públicas para trazer falsos comunicados de incidentes de segurança, ação popularmente conhecida como “trote” e isso culmina em uma desnecessária mobilização de agentes públicos para buscar solucionar um caso que na prática inexistente.

Por isso, o uso consciente dos canais de denúncia sobre acidentes e fatos da navegação também se mostra como um dever fundamental do cidadão. A título ilustrativo, insta mencionar um canal de denúncias para comunicados de acidentes e fatos da navegação extremamente eficiente e adequado às novas tecnologias: o *case* de sucesso capixaba do denominado app “Praia Segura” (canal direto do particular com a autoridade portuária Marinha do Brasil – Capitania dos Portos do Espírito Santo para narrativas de acidentes e fatos da navegação). Portanto, é possível observar uma série de ações voltadas à segurança da navegação com um viés tecnológico tanto as que se relacionam ao comandante da embarcação por ocasião de sua ida ao mar, como quando os demais profissionais do direito marítimo utilizam sistemas e ferramentas tecnológicas que guardam relação com a segurança do tráfego aquaviário. Em todos estes casos, haverá um dever fundamental de segurança do tráfego aquaviário por parte desses particulares. Estarão assim, agindo em prol do bem comum e cumprindo o estatuído pelo texto constitucional. Nabais (2009, 64) ao abordar a questão, expõe que:

[...] os deveres fundamentais constituem uma categoria jurídica constitucional própria colocada ao lado e correlativa da dos direitos fundamentais, uma categoria que como correctivo da liberdade, traduz a mobilização do homem e do cidadão para a realização dos objectivos do bem comum [...].

Portanto, por meio de uma análise do mundo da vida, de forma transcendental (experiência em primeira pessoa) atingiu-se o ponto de chegada e o alcance da resposta da pesquisa. Aqui a fenomenologia foi de grande valia e isto se justifica, pois ela procede elucidando visualmente, determinando e distinguindo o sentido (HUSSERL, 2015, p. 85). Com isto em mente, desvelou-se por meio desse fio condutor que existe um dever fundamental do marítimo na segurança da navegação, nomeadamente sob a perspectiva tecnológica como estudado nesta pesquisa.

Considerações finais

No presente estudo, buscou-se aferir que há um dever fundamental dos particulares em promover a segurança da navegação e, nesse contexto, em atentar-se às tecnologias atinentes

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

ao modal marítimo de modo a cumprir com este seu papel, dever este imposto pela Constituição Federal. Neste sentido, ao longo do decorrer da pesquisa, notou-se que a navegação marítima é de grande relevo para o país, sendo um dos grandes vetores de riqueza do país e responsável por boa parte da circulação de bens pelo que a circulação de embarcações e tripulantes nos mares e rios se dá em níveis altíssimos, demonstrando o relevo de se pesquisar o tema.

Adicionalmente, foi focado que as Forças Armadas são compostas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica e encontram-se subordinadas ao Ministério da Defesa. De acordo com a Constituição Federal e que a Marinha do Brasil é a autoridade marítima brasileira e responsável pela fiscalização e segurança do tráfego aquaviário. Entretanto, a segurança da navegação não é dever única e exclusivamente do Estado. Desvelou-se, ainda, que a Constituição Federal estabeleceu que a segurança é um direito fundamental que todos os indivíduos possuem em sede de seu artigo 5º. Entretanto, também previu que a temática é relacionada aos direitos sociais, mas não só: determinou tratar-se de uma responsabilidade de todos no âmbito do artigo 144. A partir deste dispositivo lançou-se o problema deste artigo, indagando se no que concerne à segurança da navegação os marítimos possuem um dever fundamental de segurança, *in casu*, sob a perspectiva tecnológica. Foi com base na análise do texto constitucional relacionando-o com a LESTA e as demais normas administrativas da autoridade marítima que buscou-se descortinar a resposta ao problema trazido.

Assim, buscando interpretar de modo sistemático o fenômeno da segurança invocado no texto constitucional com os preceitos da LESTA e da RLESTA, bem como a NORMAM 01, em âmbito nacional e conjugando com diplomas internacionais como a Convenção de Montego Bay e a própria DUDH, descortinou-se uma sintonia entre tais Diplomas no sentido de determinar que o particular também possui o dever de contribuir e promover a segurança do tráfego aquaviário. Destaca-se que o método fenomenológico, por meio da relação entre a experiência vivida com o pensado (objeto e consciência), em uma perspectiva husserliana, que foi possível desvelar que o objeto estudado representa um dever fundamental. Constatou-se, então, que para além de o indivíduo fazer jus à segurança pública, também ele, na qualidade de concidadão de uma comunidade de indivíduos livres e iguais, como prevê a Constituição Federal, também é, ele indivíduo, um importante elemento na promoção da segurança no país. Confirma-se, pois, a hipótese trazida ao perceber que há um dever fundamental por parte do marítimo no que tange à segurança da navegação. Em se tratando este estudo sobre uma análise do fenômeno em relação ao particular marítimo, notou-se que ao empregar sua embarcação no mar, realizar sua navegação, empregar equipamentos e realizar treinamentos, por exemplo, possui um dever fundamental de promover a segurança do tráfego aquaviário. Sublinhou-se,

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. **Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica**

também, que o emprego adequado das tecnologias atinentes à segurança da navegação é um requisito essencial para a promoção da salvaguarda da vida humana no mar, pelo que restou evidenciado a aplicabilidade do recorte da pesquisa quanto ao caso em estudo.

Foi verificado, adicionalmente, que a Constituição Federal estabeleceu que a segurança é um fenômeno compartilhado, invocando que o particular deve se comprometer na promoção da mesma, notou-se que isto se dá na busca da salvaguarda da vida humana, em respeito ao interesse público e no bem da coletividade. Descortinou-se que o preparo e o emprego de uma embarcação nos mares e rios e realizar sua condução em consonância com as normas, denota atenção aos preceitos legais, mas não só: expressa um viés de solidariedade e de preocupação com os demais concidadãos. Assim, realizar-se-á uma navegação segura e será cumprido o dever fundamental de segurança. Portanto, evidenciou-se que no mundo da vida, por meio da fenomenologia, que há um dever fundamental do marítimo na promoção da segurança do tráfego aquaviário, sendo certo que tal ato representa um gesto de solidariedade e alteridade.

Referências

ALEXANDRINO, José de Melo. **Direitos fundamentais: introdução geral**. Estoril: Princípia, 2007.

AURELIANO, Nuno. **A salvação marítima**. Coimbra: Almedina, 2006.

BARCELLOS, Ana Paula de. **Curso de direito constitucional**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense 2022.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003.

CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de (coord.). **Direito marítimo: temas atuais**. Belo Horizonte: Forum: 2012.

CLÈVE, Clèmerson Martins. **Temas de direito constitucional**. 2. ed. Belo Horizonte: Forum, 2014.

DARTIGUES, André. **O que é fenomenologia?** São Paulo: Centauro: 2008.

CHAI, Cássius Guimarães; ALMEIDA, Igor Martins Coelho. A participação cidadã no processo de construção de políticas de segurança pública: uma análise sobre o Projeto de Lei de instituição do Sistema Único de Segurança Pública. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais da Faculdade de Direito de Vitória**, v. 15, n. 2, jul./dez.2014. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/586>. Acesso em: 10 set. 2021.

DELGADO, Joedson de Souza; SILVA, Ana Paula Henriques da. A fiscalização sanitária das embarcações em águas jurisdicionais brasileiras: notas acerca da (in)efetividade da Súmula 50

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Daury Cesar. Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica

da AGU. **Revista de Direito Internacional, Brasília**, v. 12, n. 1, p. 250-263, 2015. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3358/pdf>. Acesso em: 15 nov. 2021.

FABRIZ, Daury Cesar; GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti. Dever Fundamental: a construção de um conceito. *In*: DE MARCO, Christian Magnus *et al.* **Direitos fundamentais civis: teoria geral e mecanismos de efetividade no Brasil e na Espanha**. Tomo I. Joaçaba: Editora UNOESC, 2013. p. 87-96.

FABRIZ, Daury Cesar; ABIKAIK FILHO, Jorge. **A teoria geral da prestação do dever fundamental, sob a ótica de Lévinas**. Derecho Y Cambio Social, 2013. Disponível em: https://www.derechocambiosocial.com/revista031/A_TEORIA_GERAL_DA_PRESTA%C3%87%C3%83O.pdf. Acesso em: 12 out. 2021.

FABRIZ, Daury Cesar; GOMES, José Geraldo. Dos deveres fundamentais: uma abordagem sobre o dever fundamental de contribuir com a Segurança Pública. *In*: BUSSINGUER, Elda Coelho. **Direitos fundamentais: pesquisa**. Curitiba: CRV, 2011.

FABRIZ, Daury Cesar; OBREGÓN, Marcelo Fernando Quiroga. O dever fundamental de proteção ambiental no mar territorial. **Revista de Direito da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais**. n. 65, 2014. Disponível em: <https://revista.direito.ufmg.br/index.php/revista/article/view/1635>. Acesso em: 10 set. 2021.

GILBERTONI, Carla. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar: 2005.

GROBÉRIO, Sonia do Carmo. **Arranjo federativo brasileiro, políticas públicas e o direito fundamental à segurança pública: análise da descentralização da política de drogas no Estado do Espírito Santo à luz da teoria do risco na sociedade**. Tese de Doutorado realizado junto à Faculdade de Direito de Vitória. 27 de março de 2020. Disponível em: <http://repositorio.fdv.br:8080/browse?type=author&value=GROB%C3%89RIO%2C+Sonia+do+Carmo>. Acesso em: 15 out. 2021.

HEES, Regina; FRANCO, Sebastião Pimentel. **A história da praticagem no Espírito Santo**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2019.

HUSSERL, Edmund. **A ideia da fenomenologia**. Lisboa: Edições 70, 2015.

MARQUES, Fabiano Lepre. Controle de políticas públicas: justiciabilidade imediata do direito fundamental à segurança pública. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais da Faculdade de Direito de Vitória**, n. 10, jul./dez. 2011. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/124/113>. Acesso em: 10 set. 2021.

NABAIS, José Casalta. **O dever fundamental de pagar impostos: contributo para a compreensão constitucional do estado fiscal contemporâneo**. Coimbra: Almedina, 2009.

NABAIS, José Casalta. A face oculta dos direitos fundamentais: os deveres e os custos dos direitos. *In*: **Por um Estado fiscal suportável: estudos de direito fiscal**. Coimbra: Almedina, 2005. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/15184-15185-1-PB.pdf>. Acesso em: 10 set. 2021.

GUEDES, João Bernardo Antunes de Azevedo; FABRIZ, Dauray Cesar. **Dever fundamental do marítimo na segurança do tráfego aquaviário: uma análise sob a perspectiva tecnológica**

OTERO, Paulo. **Instituições políticas e constitucionais**. volume 1 Coimbra: Almedina, 2007.

PECES-BARBA MARTÍNEZ, Gregorio. **Los deberes fundamentales**. Doxa. Alicante, n. 04, p. 329-341, 1987. Disponível em: <http://cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcxp7d3>. Acesso em: 10 set. 2021.

PEDRA, Adriano Sant'Ana; TAVARES, Henrique da Cunha Tavares. A eficácia dos deveres fundamentais. **Revista Derecho y Cambio Social**. Disponível em: www.derechoycambiosocial.com/revista037/A_EFICACIA_DOS_DEVERES_FUNDAMENTAIS.pdf. Acesso em: 10 set. 2021.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. 2 ed. Barueri: Manole, 2013.

REI, Fernando. FARIAS, Valeria Cristina. O grande jogo do Artigo: reflexões com base na perspectiva de exploração econômica à tutela ambiental. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n.º 1, 2015, p. 250-263. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3556/pdf>. Acesso em: 15 nov. 2021.

ROSSO, Paulo Sergio. Solidariedade e direitos fundamentais na Constituição brasileira de 1988. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais da Faculdade de Direito de Vitória**, n. 3, jul./dez. 2008. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/50/47>. Acesso em 10 de setembro de 2021.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**. 9. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008.

SARLET, Ingo Wolfgang. FENSTERSEIFER, Tiago. **Princípios do direito ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

STRECK, Lenio Luiz. Moraes, José Luis Bolzan de. **Ciência política e teoria do estado**. 7 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010.