

Domingo, 03 Julho 2011 00:00

PARTE I

CLASSIFICAÇÕES, INSCRIÇÕES E DOCUMENTOS DE BORDO



A náutica de recreio é um tema que tem vindo a suscitar curiosidade e despertar interesses, e é nesta época, no Verão, que a maioria dos desportistas náuticos dá uso às suas embarcações; assim, este artigo tenderá a tirar dúvidas a alguns e dar a conhecer os pressupostos legais a tantos outros, que já têm, ou pensam vir a ter, uma embarcação de recreio (ER).

A legislação para a náutica de recreio é o Decreto-lei n.º 124/2004, de 25 de Maio e é a partir deste decreto-lei que se rege a grande maioria dos assuntos relacionados com as ER's e iremos referi-lo como legislação base.

Em primeiro lugar, é de esclarecer que nem todas as embarcações são consideradas "embarcações de recreio" e como tal, não necessitam de ser registadas numa repartição marítima (ou Capitania). Um engano comum que tenho encontrado nesta área é que as pessoas confundem a necessidade de possuir carta de navegador de recreio para o governo

de uma ER com o facto de a ter de registar; são dois assuntos completamente diferentes.

Enquanto desportista náutico, um indivíduo está isento de ser portador de carta de navegador de recreio, se a embarcação que governa possuir duas condições: um comprimento fora a fora igual ou inferior a 5 metros e um motor com potência inferior a 6CV, conforme o n.º2 do art. 28.º do decreto-lei base. Alguns perguntam: Então e se for a remos? - essa particularidade será discutida de seguida.

São excluídas da categoria de ER as embarcações enunciadas no n.º 3 do art.º 1 do DL 124/2004, de 25 de Maio, nomeadamente, as embarcações exclusivamente destinadas a competição, incluindo os barcos a remos de competição, reconhecidas nessa qualidade pelas respectivas federações; as canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300 m da borda de água e as pranchas à vela, o que responde à questão anteriormente levantada. Sendo portanto, uma embarcação a remos e deslocando-se apenas até 300m da borda de águas, está dispensada de registo.

As ER estão classificadas em 5 tipos, consoante a sua área de navegação e a sua arqueação, sendo que as ER de tipo 1 são ER's consideradas para navegação oceânica e podem navegar sem limite de área; as embarcações de tipo 2 são ER's consideradas para navegação ao largo, ou seja, podem navegar até 200 milhas de um porto de abrigo; as ER tipo 3 são para navegação costeira podendo navegar até ao máximo de 60 milhas de um porto de abrigo e 25 milhas da costa; as ER tipo 4 são embarcações destinadas à navegação costeira restrita, o que significa que tem o limite de navegação máximo de 20 milhas de um porto de abrigo e de 6 milhas de costa; as ER tipo 5 (as mais comuns) são ER's destinadas à navegação em águas abrigadas. Estas ER estão obrigadas a um conjunto mais restrito de regras que as restantes, em particular, só podem navegar num raio de 3 milhas de um porto de abrigo, e estando dispensadas de luzes de navegação, estas ER's só podem navegar do nascer ao pôr do sol (e se pretenderem navegar no arco noturno necessitam possuir luzes de navegação).

As motas de água e *jet-skis* são ER do tipo 5, mas só podem navegar até uma milha da linha da baixa mar e entre o nascer do sol e uma hora antes do pôr do sol, conforme o n.º4 do art.8.º do DL124/2004, de 25 de Maio.

Uma forma de estender o limite do uso das embarcações dos tipos 2,3,4 e 5 (excepto motas de água e *jet-skis*) é achar as distâncias entre portos de abrigo; por exemplo, imaginemos que temos uma ER tipo 3 com uma distância máxima de navegação entre portos de abrigo de 60 milhas; sabendo nós que são 80



milhas de Sines a Lagos, ao encontrar-me a metade caminho entre ambos os portos de abrigo, estou a 40 milhas de Sines e a 40 milhas de Lagos e à medida que me vou afastando de Sines e me aproximo de Lagos, vou estando sempre dentro do limite legal para a minha embarcação. Muitos leitores poderão pensar que este exemplo é simples e lógico, mas ficariam surpreendidos com o número de desportistas náuticos que não navegam mais, por receio de exceder limites como no exemplo.

Existem outras classificações para as ER com o tipo de casco e tipo de sistema de propulsão, mas que não irei mencionar, deixando essas leituras para o leitor nos art's. 9.º e 10.º da lei base.

Uma questão que me é colocada muitas vezes é, principalmente quando o Verão está perto, quem é que efetua as classificações da embarcações e quem é que efetua as respectivas vistorias de segurança. Pois muito bem, o art. 11.º esclarece nos seus números 1 e 2 que para as ER's dos tipos 1,2 e 3, as classificações e vistorias são da competência do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) e as ER's dos tipos 4 e 5 são da competência das Capitania da área de jurisdição do registo da embarcação.

Quando compramos uma ER, uma das primeiras coisas em que nós pensamos é no seu nome. O nome é a particularidade que identifica, a nós mesmos e aos outros, que aquela ER é nossa e da qual temos sempre orgulho.



Mas as inscrições das embarcações de recreio são dos aspetos mais importantes no registo, nas vistorias e nas fiscalizações da polícia à náutica de recreio.

Conforme o art. 14.º, o nome da ER carece de aprovação da autoridade marítima, e na mesma repartição marítima não pode haver duas embarcações com o mesmo nome. Feito o registo da embarcação numa Capitania, é necessário colocar as inscrições exteriores na embarcação.

Todas as embarcações de recreio, independentemente do tipo, têm de ter o nome e o porto de registo na popa da embarcação, com exceção das motas de água e *jet-skis* que são apenas obrigadas a ter afixados os conjuntos de identificação. sendo indiferente em que bordo se colocam. As letras deverão ter no mínimo 6 cm de altura para as ER tipo 5 e 10 cm para as restantes, sendo que as letras do porto de registo deverão ser de altura inferior às do nome, conforme estipulado nos n.ºs 1 e 2 do art.15.º do atrás citado D/L..

Os n.ºs 3 e 4 do mesmo artigo, estipulam as características dos caracteres para o nome e conjunto de identificação nas amuras, costados ou sanefas, a saber: as embarcações do tipo 5, são obrigadas a ter nas amuras o conjunto de identificação e facultativamente, o nome; as restantes ER são obrigadas a ter no costado, em ambos os bordos, ou em sanefas, de forma bem visível, o nome da ER.

Aqui entram também as embarcações auxiliares, as embarcações que servem de apoio à embarcação principal e que se regem pelo art. 22.º, sendo que deverão ter nos-costado o nome da ER principal e a inscrição "AUX" com altura não inferior a 6cm.

A documentação de bordo é uma parte essencial da náutica de recreio e a que, geralmente, demora mais tempo a tratar e suscita mais dúvidas.

São documentos de bordo de uma ER: Livrete, Carta de desportista náutico e Apólice de seguro de responsabilidade civil, como estipulado no n.º 1 do art. 23.º. Estes documentos são passíveis de apresentação num prazo de 48 horas após a fiscalização, em local a escolher pelo fiscalizador com jurisdição no domínio hídrico, fluvial ou lacustre, de acordo com o n.º3 do art. 23.º.

Nestes casos, e se o responsável pelo governo da embarcação não possuir consigo outro meio de identificação, a identificação do responsável pelo governo deverá ser abonada por alguém a bordo que possua identificação, conforme o n.º 4 do art. 23.º; não sendo isto possível, a ER fica retida por determinação da autoridade policial até o responsável pelo seu governo fazer prova da sua identificação, como está estipulado no n.º5 do mesmo artigo.

O n.º 2 do mesmo artigo, indica ainda, como documentos de bordo e quando exigível, a lista de pessoas embarcadas, rol de tripulação, licença de estação rádio da embarcação, cartão de rádio operador e documento comprovativo da inspeção às jangadas pneumáticas, sendo que estes documentos não são abrangidos pelo estipulado no n.º 3 do art. 23.º.

Outro documento de bordo que não é abrangido pelas 48 horas mencionadas no n.3 do art.23.º é a prova de pagamento da Taxa de Farolagem e Balizagem da qual falaremos em pormenor no parte II no nosso artigo. Nesta parte tencionamos abordar os meios de segurança e equipamentos de bordo, vistorias e lotação mínima de segurança, Taxa de Farolagem e Balizagem, as habilitações legais para o governo de embarcações de recreio e ainda a pesca lúdica em caiaque, terminando este tema e concluindo este artigo com a terceira parte, onde falaremos do regime contraordenacional da náutica de recreio.



Independentemente da leitura destes textos, o autor e a Revista de Marinha, aconselham a leitura atenta da legislação, nomeadamente o atrás citado Decreto-lei 124/2004, de 25 de Maio.

Jorge Reis