

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DE NÁUTICA - APNT**

ANTONIO DIONES CARVALHO VERAS

**DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS OFICIAIS DE NÁUTICA DA
MARINHA MERCANTE**

**RIO DE JANEIRO
2014**

ANTONIO DIONES CARVALHO VERAS

**DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS OFICIAIS DE NÁUTICA DA
MARINHA MERCANTE**

Apresentação de Monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica da Marinha Mercante.

Orientadora: Prof^ª.Dr^ª.Claudia Adler

**RIO DE JANEIRO
2014**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE NÁUTICA - APNT**

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelas oportunidades que me trouxe ao longo da vida. Aos meus pais, Antonio e Eugênia, pela educação concedida, confiança depositada e suporte necessário em todos os momentos. Aos verdadeiros amigos, civis e conquistados na escola. A Dra. Cláudia pela paciência, confiança, incentivo e por ter cedido seu tempo pessoal, para me guiar nessa empreitada.

Dedico essa obra a todos que de alguma forma fizeram parte desta caminhada longa e cansativa, mas recompensadora. A família, que são o alicerce de tudo; aos amigos, pela força em todos os momentos; e a todos os Oficiais de Nautica que procuram executar suas funções com sabedoria de acordo com o prescrito nas leis e normas.

SUMÁRIO

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 10 |
| 2 | DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE | 11 |
| 2.1 | Deveres e Responsabilidades do Comandante de Acordo com a NORMAM 13/DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS | 11 |
| 2.1.1 | Limitações à atuação Comandante | 13 |
| 2.1.2 | Poder de Polícia do Comandante | 14 |
| 2.2 | Deveres e Responsabilidades do Comandante de acordo com a lesta, lei nº 9.537 /97 | 17 |
| 2.2.1 | Substituto legal do Comandante | 19 |
| 2.3 | Deveres e Responsabilidades do Comandante de Acordo com o ISM | 19 |
| 2.4 | Deveres e Responsabilidades do Comandante de Acordo com o STCW | |
| 2.5 | Deveres e Responsabilidades do Comandante de Acordo com o Código Comercial Brasileiro de 1850 | 22 |
| 3 | DEVERES E RESPONSABILIDADES DO IMEDIATO E OFICIAL DE QUARTO DE NAVEGAÇÃO DE ACORDO COM A NORMAM 13/DP (2003) | 25 |
| 3.1 | Deveres e Responsabilidades do Imediato de Acordo com a NORMAM 13/DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS | 25 |
| 3.2 | Deveres e Responsabilidades do Oficial de Quarto de Navegação de Acordo com a NORMAM 13/DPC (2003) | 29 |
| 4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 31 |
| | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 32 |
| | ANEXOS | 33 |
| | Anexo 1: Das Atribuições do Comandante (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0401) | |
| | Anexo 2: Das Atribuições do Imediato (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0403) | |
| | Anexo 3: Das Atribuições do Piloto (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0404 e 0405) | |
| | Anexo 4: Faltas disciplinares de tripulantes passíveis de penalidades | |

(NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0421)

Anexo 5: Procedimentos para aplicação de penalidades (NORMAN 13/DPC, 2003,
Item 0420)

Anexo 6: Tabela A-II/2 (STCW, 1995)

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo geral analisar os Deveres e Responsabilidades dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante no âmbito das embarcações de apoio marítimo. Como estratégia adotou-se uma pesquisa, quanto aos fins, descritiva e explicativa, abordando os deveres e responsabilidades das três categorias de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante: Comandante, Imediato e Oficial de Quarto de Navegação, usando como meio a pesquisa bibliográfica, fundamentada na NORMAM 13 Normas da Autoridade Marítima, STCW - *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, ISM - *Internacional System Management* e Código Comercial Brasileiro de 1850. Os resultados dessa pesquisa bibliográfica, associado ao acompanhamento de julgamentos por acidentes de navegação no Tribunal Marítimo possibilitaram o entendimento da consciência dos deveres e responsabilidades dos Oficiais da Marinha Mercante no aspecto jurídico. Entre outros aspectos, durante esta pesquisa bibliográfica pode-se concluir que há uma redundância nos deveres e responsabilidades do Comandante descritos a partir do Código Comercial Brasileiro de 1850 até a NORMAM 13/DPC (2003), no que diz respeito ao Poder de Polícia do Comandante e sua conduta de comportamento, a Autoridade Marítima utilizou o Código Comercial Brasileiro de 1850 para fazer a NORMAM 13/DPC de 2003.

Palavras-chave: Oficiais. Marinha Mercante. Náutica. Deveres. Responsabilidades. Jurídico.

ABSTRACT

This research has as main objective to analyze the Duties and Responsibilities of Nautical Officers the Merchant Navy in the context of maritime support vessels. As a strategy It was adopted as end a research of descriptive and explanatory mode, describing and explaining the duties and responsibilities of the three categories of Merchant Navy Officers: Commander, Chief Mate and Watch Officer, using as the means bibliographic research, based on NORMAM 13 Normas da Autoridade Marítima, STCW - *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, ISM - *Internacional System Management* e Código Comercial Brasileiro de 1850. The results of this bibliographic research, allowed the understanding of consciousness of the duties and responsibilities of Merchant Navy Officers in the legal aspect. Among other things, during this bibliographic research can be concluded that there is a redundancy in the duties and responsibilities of Commander described from the Brazilian Commercial Code of 1850 until NORMAM 13 / DPC (2003), with regard to the Commander Police Power and behavioral conduct, Maritime Authority used the Brazilian Commercial Code of 1850 to make NORMAM 13 / DPC 2003.

Key - words: Officers. Merchant Marine. Nautical. Duties. Responsibilities. Legal.

1 INTRODUÇÃO

O propósito deste trabalho é explanar os Deveres e Responsabilidades dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante com ênfase nas embarcações de apoio marítimo, segundo a NORMAM 13 Normas da Autoridade Marítima, STCW - *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, ISM - *Internacional System Management* e Código Comercial Brasileiro de 1850, estas referências bibliográficas não distinguem em diferenças significativas para: o Longo Curso, a Cabotagem e o Apoio Marítimo.

No *offshore*, onde as embarcações de apoio marítimo operam em apoio às plataformas petrolíferas, trabalha-se com: óleo, água, produto químico, rancho, carga geral, pesquisa, e manuseio de âncora. Este é um ambiente dinâmico, que exige uma tripulação treinada e competente para exercer suas funções, as quais são repletas de deveres e responsabilidades em uma política rígida de Gerenciamento de Segurança que se houver falhas pode ocorrer a morte de pessoas, causar danos materiais e ou afetar o meio ambiente em grande escala.

A seguir são explanados os deveres e responsabilidades dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante: Comandante, Imediato e Oficial de Quarto de Navegação.

Este Trabalho contempla também os desafios envolvidos no desempenho da atividade de oficial no âmbito das embarcações de apoio marítimo, que vale para as embarcações de Longo Curso e Cabotagem.

2 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE

Este capítulo trata dos Deveres e Responsabilidades do Capitão ou Comandante, figura essa definida pela Convenção *STCW* (1995, p.11) como “a pessoa que exerce o comando de um navio”. O Comandante de uma embarcação é responsável por estudar a viagem, nomeadamente a rota a ser seguida; coordena as atividades dos serviços do convés, de máquinas, de câmaras, de saúde e de radiocomunicações, visando o seu bom funcionamento; dirige, coordena e controla todas as ações inerentes à exploração comercial do navio, mantendo o contato com o armador, carregadores, agentes de navegação, estivadores e outras entidades ligadas à operação; coordena a atividade do navio com os vários serviços em terra do armador; elabora pareceres sobre a exploração do navio e sobre as operações comerciais do armador; cumpre e faz cumprir as normas aplicáveis ao navio e tripulação, no que diz respeito à segurança, ambiente e salvaguarda da vida humano no mar.

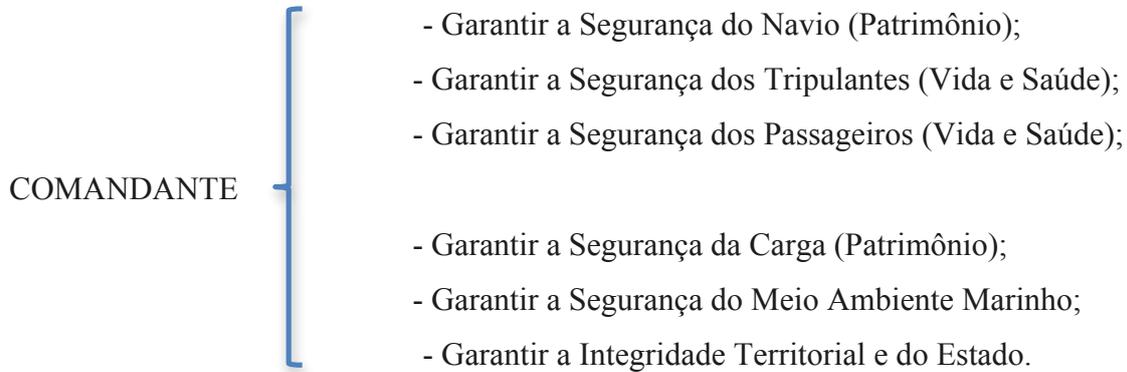
São explanado nos subtítulos seguintes deste capítulo os Deveres e Responsabilidades do Comandante segundo a NORMAN 13/DPC, LESTA, Lei nº 9.537 /97, *ISM*, *STCW* e Código Comercial Brasileiro de 1850.

2.1 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DE ACORDO COM A NORMAM 13/DPC

A NORMAM 13/DPC , capítulo 4, Item 0401 (2003), normatizou 40 competências, que constam em anexo neste trabalho, onde são explicitados todos os deveres e responsabilidades do comandante, assim como duas proibições ao capitão da embarcação.

Os aplicadores e intérpretes das leis marítimas e de navegação, decerto, deverão pautar suas condutas e principalmente, analisar a conduta de terceiros, a partir de princípios, sendo necessário frisar-se que o princípio da solidariedade ganhará sempre relevo. A NORMAM 13/DPC (2003), Item 0401, competência 15, expressamente dispõe acerca do dever de solidariedade do Comandante. “socorrer outra embarcação, em todos os casos de sinistro, prestando o máximo auxílio, sem risco sério para sua embarcação, equipagem e passageiros;” As infrações em decorrência de não agir (*non facere*), de omissão, fundamentam-se na solidariedade e dever social de fraternidade e amor ao próximo. No mar ou em ambientes inóspitos, tal dever ganha relevância dada a vulnerabilidade da maioria das pessoas.

Tendo como base o Item 0401 da NORMAM 13/DPC (2003) pode-se traçar um esquema de responsabilidades além do Princípio da Solidariedade citado no parágrafo anterior:



Proteger bens jurídicos é tornar-se garantidor e, ser um garantidor é gerenciar os riscos incidentes sobre os bens sob sua imediata proteção e tutela. Os Comandantes, enquanto garantidores estão sob a égide do artigo 13, § 2º, do Código Penal Brasileiro, quando deixam de garantir podem ser julgados pelo crime de omissão, que diz:

A omissão é penalmente relevante quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem:

- a) tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância;
- b) de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado;
- c) com seu comportamento anterior, criou o risco da ocorrência do resultado.

A responsabilidade de **Garantir a Segurança do Navio (Patrimônio)** está descrita na competência 2. NORMAM 13/DPC Item 0401, competência 2 (2003, p.1) “inspecionar ou fazer inspecionar a embarcação, diariamente, para verificar as condições de asseio, higiene e segurança;”, ou seja, compete ao comandante de uma embarcação dirigir, coordenar e controlar os vários serviços de bordo, garantindo as melhores condições de operacionalidade, rentabilidade e segurança, de acordo com a política global do armador e de acordo com as leis e regulamentos nacionais e internacionais da marinha mercante.

Garantir a Segurança dos Tripulantes (Vida e Saúde) e Garantir a Segurança dos Passageiros (Vida e Saúde) esta descrito na competência 17 NORMAM 13/DPC Item 0401, competência 17 (2003, p. 2) “empregar a maior diligência para salvar os passageiros e tripulantes[...]”. A vida e a saúde de todos a bordo é responsabilidade do Comandante,

podendo responder penalmente caso deixe acontecer ou deixe de fazer algo para evitar danos a saúde ou a morte dos seus passageiros ou tripulantes.

Garantir a Segurança da Carga (Patrimônio), esta descrito na competência 23 da NORMAM 13/DPC Item 0401, competência 23 (2003, p. 2) “fazer alijar carga por motivo de força maior, e no interesse geral[...]”. O Comandante é responsável por garantir a segurança da carga tanto no sentido de conservação da carga como no que esta sendo alijado no convés.

Garantir a Segurança do Meio Ambiente Marinho, está descrito na competência 39 da NORMAM 13/DPC Item 0401, competência 39 (2003, p. 4) “implantar e fazer cumprir a bordo um plano de prevenção e combate a poluição;”. É responsabilidade do Comandante garantir a segurança do meio ambiente marinho podendo responder administrativamente e penalmente caso cause algum impacto ambiental por procedimentos errados, seus ou de seus tripulantes, com produtos poluentes.

Evitar o crime de Contrabando é um exemplo de proteção a **Integridade Territorial e do Estado** e é competência do Comandante de acordo com a competência 11 descrita na NORMAM 13/DPC Item, 0401, competência 11 (2003, p. 2) “exercer fiscalização e repressão ao contrabando, transporte de armas, munições e cargas não manifestadas;”. O Comandante que viajar para fora do Brasil e, ao retornar com sua embarcação, nela trouxer produtos seus ou de seus tripulantes, poderá responder pelo crime de contrabando.

2.1.1 Limitações à atuação Comandante

Segundo a NORMAM 13/DPC, Item 0402 (2003, p. 4) é vedado ao Comandante:

- 1) alterar os portos e escala da embarcação, sem causa justificada;
- 2) abandonar a embarcação, por maior perigo que se ofereça, a não ser em virtude de naufrágio e após certificar-se de que é o último a fazê-lo.

É proibido ao Comandante, por espontânea vontade, navegar para um porto que não tenha sido autorizado pelo afretador ou dono da embarcação, devido os custos da embarcação e à programação com o cliente; assim como é proibido também abandonar a embarcação por motivo fútil ou até mesmo se ausentar quando a embarcação estiver em operação no porto. Ele poderá abandonar a embarcação em virtude de naufrágio, isto após pegar o diário de navegação, transmitir o aviso de abandono e verificar o estado da tripulação, certificando-se que estão todos bem. Só então, poderá abandonar a embarcação (NORMAM 13/DPC, 2003).

2.1.2 Poder de Polícia do Comandante

A NORMAM 13/DPC (2003) concede poderes de polícia ao Comandante para aplicar penas disciplinares aos que perturbarem a ordem da embarcação. De acordo com o Item 0420, 22 (2003, p. 31), o Comandante pode:

impor penas disciplinares aos que perturbarem a ordem da embarcação, cometerem faltas disciplinares ou deixarem de fazer o serviço que lhes compete, comunicando às autoridades competentes, na forma da legislação em vigor;

Em uma embarcação da Marinha Mercante, o Capitão ou Comandante é a pessoa com maior autoridade a bordo. Ao Capitão estão, legalmente, atribuídos amplos poderes e a responsabilidade por todos os aspectos de um navio em navegação e operação junto às plataformas. Os poderes incluem o direito ao uso da força para suprimir motins ou atos de pirataria, podendo impor suas penas disciplinares aos que perturbarem a ordem da embarcação.

A Lei nº.9537/97 Art. 10, I, II e III da LESTA legitima o Poder Disciplinar/ Poder de Polícia do Comandante, descrito aqui na NORMAN 13/DPC, Item 0401, 0420 e 0421, quando diz que o Comandante pode impor sanções disciplinares, ordenar o desembarque de qualquer pessoa, ordenar a detenção de qualquer pessoa no camarote e determinar o alijamento de carga.

A NORMAM 13/DPC (2003), Item 0420 relaciona os **Tipos de Penalidades** e os **Procedimentos para Aplicação das Penalidades** de competência do Comandante. Em relação aos tipos (p. 31):

- “1) Repreensão verbal;
- 2) Repreensão por escrito;
- 3) Suspensão do exercício das funções; e
- 4) Desembarque.”

Esses 4 Tipos de Penalidades descritos acima podem ser aplicados pelo Comandante, tanto aos tripulantes quanto aos passageiros. Há 09 Procedimentos para Aplicação das Penalidades executadas pelo Comandante, que estão em anexo a este trabalho e argumentadas abaixo:

No primeiro procedimento de acordo com a NORMAM 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 1 (2003, p. 31) “nenhuma penalidade pode ser aplicada sem ser ouvido o acusado”. O Comandante precisa antes ouvir o autor ou acusado da

falta disciplinar antes de proferir sua penalidade, pois em um Estado Democrático de Direito que se fundamenta na dignidade da pessoa humana, (Art. 1º, III, Constituição Federal, 1988), e o Direito Constitucional da Ampla Defesa e Contraditório (Art. 5º, LV, Constituição Federal, 1988) e ao Devido Processo Legal “ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal” (Art. 5º, LIV da Constituição Federal, 1988), não seria razoável um procedimento para penalizar um ser humano sem lhe dar a chance de defender-se.

No segundo procedimento de acordo com a NORMAM 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 2 (2003, p. 31) “não pode ser aplicada mais de uma penalidade pela mesma falta”. O Comandante não pode aplicar Repreensão por Escrito duas vezes pelo mesmo fato no mesmo dia, por exemplo aplicar Repreensão por Escrito ao tripulante que não usou Equipamento de Segurança Individual (EPI) duas vezes, pelo mesmo motivo, no mesmo dia.

No terceiro procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 3 (2003, p.31) “essas penalidades são extensivas aos profissionais não-tripulantes que estejam embarcados ou trabalhando a bordo, visto ficarem sujeitos à autoridade do Comandante”. Os técnicos, passageiros ou trabalhadores de qualquer tipo que estejam a bordo estão sujeitos as penalidades do comandante: Repreensão Verbal, Repreensão por Escrito, Suspensão do Exercício das Funções e Desembarque, como descrito no início do item 0420, porque se faz necessário ao Comandante no exercício de suas funções manter a segurança da vida e do patrimônio.

No quarto procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 4 (2003, p.31) “o Comandante deve mencionar no Diário de Navegação as penalidades que tiver imposto e especificar os motivos, exceto a constante da alínea a) 1 Repreensão Verbal”. As penalidades aplicadas devem constar no Diário de Navegação exceto a Repreensão Verbal, porque o Diário de Navegação tem valor de registro de cartório e servirá para ser consultado pelas autoridades marítimas, como meio de provas. Como a repreensão verbal geralmente é uma penalidade sem gravidade não há a necessidade de escriturá-la no Diário. Porém, se a Repreensão Verbal se repetir e se tornar grave a indisciplina, se faz necessário escrevê-la no Diário de Navegação e notificar o infrator por escrito.

No quinto procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 5 (2003, p.31) “As penalidades, exceto as das

alíneas a) 1 e a) 2 devem ser comunicadas, por ofício à CP/DL/AG, do primeiro porto de escala e à do porto de inscrição do tripulante;”. O Comandante deve formalizar sua penalidade aplicada ao tripulante através de ofício enviado a Capitania do próximo porto, desde que a penalidade seja de Suspensão do Exercício das Funções e Desembarque. Devido à gravidade destas duas penalidades é necessário um meio mais formal para processá-las, usando o ofício, documento utilizado pela Marinha do Brasil. Atualmente, se usa muito o Sistema de Gerenciamento de Segurança da Companhia para reportar as infrações disciplinares dos tripulantes;

No sexto procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 6 (2003, p.31) “a penalidade de desembarque só será aplicada mediante inquérito procedido a bordo;”. A penalidade de desembarque além de ser comunicada por escrito a capitania do próximo porto deverá ser procedida de inquérito, podendo o inquérito ser instaurado antes, durante ou após o desembarque do infrator, dependendo da decisão do Comandante. Nos casos mais graves, o Comandante também pode desembarcar o tripulante pelo fato de ter o direito de escolher sua tripulação, como será comentado mais adiante no subtítulo do Código Comercial Art. 499.

No sétimo procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 7 (2003, p.31) “o comandante pode aplicar aos passageiros as seguintes penalidades: admoestação, exclusão da mesa de refeição e reclusão em camarote ou alojamento”. O Comandante, além de aplicar a advertência verbal, pode excluir da mesa de refeições, deter em camarote ou alojamento, a pessoa pode ser algemada, dependendo da situação, como em casos de resguardar a segurança da embarcação e tripulação. Também pode desembarcar o passageiro no próximo porto, contudo, no oitavo procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 8 (2003, p.31) “a penalidade de reclusão de passageiro em camarote ou alojamento só será aplicada quando imprescindível para a segurança da embarcação, da tripulação e dos passageiros” .

Portanto, o Comandante deverá deter o passageiro no camarote ou alojamento apenas quando esse ameaçar a segurança da embarcação ou das pessoas a bordo. Não é uma possibilidade arbitrária, mas um direito instituído a partir da preocupação com a vida e com o patrimônio.

No nono e último procedimento de acordo com a NORMAN 13/DPC, Item 0420, Procedimentos para aplicação de penalidades 9 (2003, p.31) “das penalidades aplicadas pelo Comandante cabe recurso, em última instância, ao Representante Regional da Autoridade Marítima do primeiro porto de escala.”. Antes de aplicar a penalidade ao infrator, o Comandante deverá escutar o infrator e dar o direito de defesa ao mesmo, pelo princípio do Devido Processo Legal, “ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal” (Art. 5º, LIV da Constituição Federal, 1988), podendo o penalizado entrar com recurso junto ao Representante Regional da Autoridade Marítima onde estiver sendo processado.

Há 10 faltas disciplinares de tripulantes passíveis de penalidade NORMAN 13/DPC (2003), Item 0421:

- 1) Desrespeitar seus superiores hierárquicos, não cumprindo suas ordens, alterando com eles ou respondendo-lhes em termos impróprios;
- 2) Recusar fazer o serviço determinado por seus superiores;
- 3) Apresentar-se embriagado para o serviço ou embriagar-se a bordo;
- 4) Faltar ao serviço nas horas determinadas;
- 5) Abandonar o posto quando em serviço de quarto, faina, vigilância ou trabalho para o qual tenha sido designado;
- 6) Sair de bordo sem licença, ou exceder à mesma;
- 7) Ser negligente na execução do serviço que lhe compete;
- 8) Alterar, brigar ou entrar em conflitos;
- 9) Atentar contra as regras de moralidade, honestidade, disciplina e limpeza a bordo ou do local em que trabalha; e
- 10) Deixar de cumprir as disposições da Lei e das Normas em vigor.

A partir destas 10 Faltas Disciplinares é que o comandante aplica as penalidades cabíveis.

2.2 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DE ACORDO COM A LESTA, LEI n° 9.537 /97

Em atenção ao mandamento constitucional, foi editada a Lei n° 9.537 /97 LESTA , a qual dispôs acerca da segurança do tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

As Competências do Comandante da embarcação estão descritas nos termos da Lei n° 9.537/97 nos Arts. 8º, 9º, 10º e 11º, podendo o Comandante sofrer penalidades de multa, suspensão do certificado de habilitação, cancelamento do certificado de habilitação no caso de descumprimento de suas competências.

Como esta no Art. 8º, inciso II da Lei 9.537/97, LESTA, compete ao Comandante:

II – 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;

O Comandante é um aplicador da Lei e do Direito, devendo, portanto, possuir um mínimo de conhecimento de hermenêutica e interpretação das normas, sendo essa afirmativa comprovada pelo disposto no artigo no artigo 8º da Lei nº. 9537/97.

Como intérprete e aplicador da Lei deverá conhecer as normas aplicáveis às situações e possuir um senso de Justiça.

Essencial conhecer:

- * Constituição;
- * Princípios (boa-fé, isonomia, equidade, solidariedade, etc.);
- * Leis Nacionais e Convenções Internacionais; e
- * Normas Técnicas oriundas dos órgãos aos quais está submetido.

O Comandante pode delegar aos seus pilotos a responsabilidades pelos equipamentos de segurança e salvatagem e segurança da navegação da embarcação com o objetivo de salvaguardar a vida humana no mar; e ao Imediato a responsabilidade pelo gerenciamento de resíduos, com o objetivo de preservar o meio ambiente. Ao Imediato também é delegado pelo Comandante a responsabilidade pela carga, mas isso não eximirá o Comandante de responder administrativamente e penalmente no caso de seus assessores, Imediato e pilotos, falharem com sua responsabilidades.

No Art. 8º, inciso III da Lei 9.537/97, LESTA, compete ao Comandante “manter a disciplina a bordo;”, função que o comandante delega ao Imediato. Porém, só o Comandante, no exercício de suas funções e para a garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode exercer seu Poder de Polícia, evidenciado na NORMAM 13/DPC (2003), Item 0420, concedido pela LESTA (1997) Art. 10º, inciso I, II, III e IV; compete ao Comandante:

I – impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II – ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III – ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV – determinar o alijamento de carga.

2.2.1 SUBSTITUTO LEGAL DO COMANDANTE

O substituto legal do Comandante é o Imediato, seu precedente hierárquico que será apresentado no próximo capítulo.

Lei 9.537/97 Art. 11° O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

Nas embarcações de apoio marítimo, assim como na cabotagem e longo curso o Imediato é o substituto do comandante na sua ausência por sucedê-lo hierarquicamente.

2.3 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DE ACORDO COM O ISM

O propósito do código ISM é estabelecer um padrão internacional para a operação e gerenciamento seguros de navios e para a prevenção da poluição. É a partir deste código que as companhias de transporte marítimo irão produzir seus sistemas de gerenciamento de segurança. O Item 5 deste código trata das Responsabilidades e Autoridade do Comandante. As Companhias devem definir e documentar as responsabilidades do Comandante com relação à embarcação, tripulação e meio ambiente, (ISM, 2010, p.4):

- .1 implementar a política de segurança e de proteção ambiental da Companhia;
- .2 motivar a tripulação na observação dessa política;
- .3 emitir ordens e instruções apropriadas em uma maneira clara e simples;
- .4 verificar que as exigências especificadas são observadas; e
- .5 revisar periodicamente o sistema de gerenciamento de segurança e reportar suas deficiências para o gerenciamento com base em terra.

A Companhia deve deixar claro no Sistema de Gerenciamento de Segurança, manual produzido a partir do ISM, a autoridade do Comandante, pois de acordo com o item 5.2 do (ISM, 2010, p.4):

A Companhia deve estabelecer no sistema de gerenciamento de segurança que o comandante tem a prioritária autoridade e a responsabilidade para tomar decisões com respeito à segurança e prevenção da poluição e para solicitar a assistência da Companhia como possa ser necessário.

A Companhia de Transporte Marítimo é responsável por assegurar que o Comandante está apto medicamente, qualificado e certificado, de acordo com as diretrizes e exigências nacionais e internacionais para o comando de suas embarcações no ato da contratação. É responsabilidade do setor de Recursos Humanos da Companhia contratar um comandante que seja capacitado para realizar a operação segura e eficiente da embarcação para a qual ele foi nomeado para comandar. A empresa depende dele para estabelecer um alto padrão de conduta pessoal e profissional e servir de exemplo aos oficiais e empregados sob seu comando. Ele permanecerá ciente da necessidade de manter o moral e incentivar hábitos sóbrios entre a tripulação. Ele dará, o tempo todo, atenção à segurança do navio e da tripulação.

É de interesse da companhia ter também um Comandante em suas embarcações que atue como um representante da companhia nas relações do dia-a-dia com os clientes em suas instalações e com representantes de órgãos governamentais. A ele cabe também informar ao Coordenador de Operações e Gerente quaisquer danos ou perda de carga, materiais ou equipamentos, sendo carregadas ou descarregadas, assim como discrepâncias no manifesto de carga que é recebido.

2.4 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DE ACORDO COM O STCW

O Código para Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (Código STCW) de 1978 foi adotado em 7 de julho de 1995, constituindo-se de uma parte A, de cumprimento obrigatório, e de uma parte B, sob a forma de recomendações. Aqui trataremos da parte A, que reconhece a importância de estabelecer detalhados padrões de competência e outras disposições necessárias para assegurar que todos os marítimos sejam apropriadamente educados e formados, obtenham experiência, especialização e competência adequadas para executar seus serviços de modo a prover a segurança da vida e da propriedade no mar, bem como a proteção do meio ambiente marinho. Esta parte também contém os padrões de competência exigidos a serem demonstrados por candidatos à emissão e revalidação de certificados de competência.

As competências especificadas nos padrões para o Comandante de embarcações com arqueação igual ou acima de 500AB, no Nível Gerencial, estão agrupadas, em três funções

das sete existentes de acordo com o (STCW, 1995, p. 5):

- “.1 Navegação;
- .2 Manuseio e estivagem de carga;
- .3 Controle da operação do navio e cuidados com as pessoas a bordo”.

Estas três funções se estendem para o Comandante, Imediato e Oficiais de Quarto. As outras quatro se estendem para o Chefe de Máquinas, Sub Chefe de Máquinas, 2º Oficial de Máquinas e rádio operadores, tendo em comum entre máquinas e convés a função do Controle de Operação do Navio e cuidados com as pessoas a bordo, (STCW, 1995, p. 5):

- “.4 Máquinas;
- .5 Sistemas elétricos, eletrônicos e de controle;
- .6 Manutenção e reparos; e
- .7 Radiocomunicações”.

De acordo com o (STCW, 1995, p. 6) há 3 níveis de responsabilidade:

- “.1 Nível gerencial;
- .2 Nível operacional; e
- .3 Nível de apoio”.

As funções, atribuições e competências dos Comandantes no nível gerencial são aferíveis por meio da Coluna 1, da TABELA A-II/2, do Código STCW, significando que todos os Comandantes no mundo e no nível gerencial deverão apresentar, no mínimo, estas competências, sendo corroborada a natureza cosmopolita da profissão.

Pode se relacionar tendo como base o Código STCW(1995), na coluna 1 TABELA A-II/2 que o Comandante na Responsabilidade de Nível Gerencial tem como competência:

- Coordenar operações de busca e salvamento;
- Implementar arranjos e procedimentos para o serviço de quarto ;
- Manter a segurança da navegação mantida pela utilização de radar, arpa e sistemas modernos de navegação para auxiliar a tomada de decisão, previsão de tempo e condições oceanográficas;
- Resposta a situações de emergência na navegação;
- Manobras e operações do navio em todas condições;
- Operar o controle remoto da propulsão e de equipamentos e sistemas de máquinas;

- Planejar e assegurar o carregamento, a estivagem, a fixação, os cuidados durante a viagem e o descarregamento das cargas com segurança;
- Avaliar defeitos e as avarias informadas, sofridas pela carga, pelas tampas das escotilhas e pelos tanques de lastro, e tomar as medidas apropriadas;
- Transporte de mercadorias perigosas;
- Controle do trim, da estabilidade e das tensões;
- Supervisão e controle de acordo com os requisitos;
- Legais e com as medidas que garantam a segurança;
- Supervisão e controle de acordo com os requisitos da vida humana no mar e proteção ao meio ambiente marinho;
- Organizar e administrar a prestação de assistência médica a bordo;
- Manter a segurança e proteção da tripulação e dos passageiros do navio e as condições operacionais dos sistemas salva-vidas, de combate a incêndio e de outros sistemas de segurança;
- Elaborar planos de emergência e de controle para lidar com avarias;
- Usar a liderança e a habilidade gerencial;

Deve-se observar que, a tabela supracitada, em verdade, poderá servir de norte para eventuais responsabilizações do comandante na esfera jurídica em caso de falhas em seu cumprimento, uma vez que as formas de apresentação da culpa (negligência, imprudência ou imperícia) poderão ser aferíveis a partir das definições de competência aí existentes.

2.5 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DE ACORDO COM O CÓDIGO COMERCIAL BRASILEIRO DE 1850

O Código Comercial tem por função regular os direitos e obrigações das empresas e suas relações. É o diploma legal fundamental do direito comercial. Desde 2003, o Código Comercial Brasileiro de 1850, promulgado por Dom Pedro II, só está em vigor no que se refere ao Direito Comercial Marítimo, tendo sido os demais assuntos revogados pelo Código Civil Brasileiro de 2002. O Artigo 1º a 456º do Código Comercial Brasileiro foram revogados pela Lei no 10.406, de 10-01-2002 ou seja é o Código Civil de hoje.

O primeiro código comercial Brasileiro foi criado pela Lei nº 556, de 25 de Junho de 1850, depois de 15 anos tramitando no Congresso Nacional Brasileiro. Ele foi baseado nos Códigos de Comércio de Portugal, da França e da Espanha. Será tratado aqui apenas no que diz respeito ao Direito Comercial Marítimo, pois é, o que é válido ainda hoje.

O Art. 497 do Código Comercial Brasileiro de 1850 nos mostra a superioridade do Comandante:

Art. 497 - O capitão é o comandante da embarcação; toda a tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio.

O Art. 498 rege sobre o poder de polícia do Comandante.

Art. 498 - O capitão tem a faculdade de impor penas correccionais aos individuos da tripulação que perturbarem a ordem do navio, cometerem faltas de disciplina, ou deixarem de fazer o serviço que lhes competir; e até mesmo de proceder à prisão por motivo de insubordinação, ou de qualquer outro crime cometido a bordo, ainda mesmo que o delinquente seja passageiro; formando os necessários processos, os quais é obrigado a entregar com os presos às autoridades competentes no primeiro porto do Império aonde entrar.”

O Art. 499 concede poderes ao Comandante para escolher quem ele quiser para compor sua tripulação, e desembarcar quem ele quiser no próximo porto, acertando com a administração da embarcação em terra.

Art. 499 - Pertence ao capitão escolher e ajustar a gente da equipagem, e despedi-la, nos casos em que a despedida possa ter lugar (artigo no. 555), obrando de concerto com o dono ou armador, caixa, ou consignatário do navio, nos lugares onde estes se acharem presentes. O capitão não pode ser obrigado a receber na equipagem individuo algum contra a sua vontade.

O Art. 555 nos mostra em que situações o Comandante pode também desembarcar tripulante.

- 1 - perpetração de algum crime, ou desordem grave que perturbe a ordem da embarcação, reincidência em insubordinação, falta de disciplina ou de cumprimento de deveres (artigo no. 498);
- 2 - embriaguez habitual;
- 3 - ignorância do mister para que o despedido se tiver ajustado;
- 4 - qualquer ocorrência que o inabilite para desempenhar as suas obrigações, com exceção do caso prevenido no artigo no. 560.

O Capitão tem a obrigatoriedade de permanecer a bordo durante as viagens de um porto a outro e de ter a tripulação completa no Passadiço e práticos se necessário de acordo com as exigências da embarcação e do local onde estiver navegando, de acordo com o que rege o Art. 507 do Código Comercial Brasileiro de 1850.

Art. 507 - O capitão é obrigado a permanecer a bordo desde o momento em que começa a viagem de mar, até a chegada do navio a surgidouro seguro e bom porto; e a tomar os pilotos e práticos necessários em todos os lugares em que os regulamentos, o uso e prudência o exigirem; pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem.

Como já citado anteriormente no item 2.1 deste trabalho, sobre o que é vedado ao Comandante, aqui no Código Comercial Brasileiro de 1850 temos também que é proibido ao Comandante abandonar a embarcação a não ser em caso de naufrágio e quando certificar-se que é o último a abandonar a embarcação, após empregar todos os esforços para salvar todos os efeitos da embarcação. Como esta no Código Comercial Brasileiro de 1850.

Art. 508 - É proibido ao capitão abandonar a embarcação, por maior perigo que se ofereça, fora do caso de naufrágio; e julgando-se indispensável o abandono, é obrigado a empregar a maior diligência possível para salvar todos os efeitos do navio e carga, e com preferência os papéis e livros da embarcação, dinheiro e mercadorias de maior valor. Se apesar de toda a diligência os objetos tirados do navio, ou os que nele ficarem se perderem ou forem roubados sem culpa sua, o capitão não será responsável.

No Código Comercial assim como tratado no item 2.1, NORMAM 13/DPC, Item 0402, 1 (2003, p. 4), o Comandante não pode alterar os portos e escala da embarcação, sem causa justificada como esta escrito no Código Comercial.

Art. 509 - Nenhuma desculpa poderá desonerar o capitão que alterar a derrota que era obrigado a seguir, ou que praticar algum ato extraordinário de que possa provir dano ao navio ou a carga, sem ter precedido deliberação tomada em junta composta de todos os oficiais da embarcação, e na presença dos interessados do navio ou na carga, se algum se achar a bordo[...]

No falecimento de tripulante a bordo o Comandante procederá com inventário dos bens do falecido na presença de duas testemunhas e entregando as autoridades competentes no próximo porto como rege o Código Comercial.

Art. 534 - Acontecendo falecer algum passageiro ou indivíduo da tripulação durante a viagem, o capitão procederá o inventário de todos os bens que o falecido deixar, com assistência dos oficiais da embarcação e de duas testemunhas, que serão com preferência passageiros, pondo tudo em boa arrecadação, e logo que chegar ao porto da saída fará entrega do inventário e bens às autoridades competentes.

Os Deveres e Responsabilidades do Comandante aqui prescritos desde 1850 são ainda hoje validos pelo Código Comercial Brasileiro de 1850 e normatizados pela NORMAM/DPC de 2003.

3 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO IMEDIATO E OFICIAL DE QUARTO DE NAVEGAÇÃO

Neste capítulo são explanados os deveres e responsabilidades do Imediato e Oficial de Quarto de Navegação à luz da NORMAM 13/DPC (2003).

O Imediato é o segundo homem de bordo, o Imediato. É o precedente hierárquico do Comandante e seu substituto legal. Seus deveres e responsabilidades são explanados a seguir à luz da NORMAN 13/DPC (2003).

Os Oficiais de Náutica da tripulação de uma embarcação que não desempenhem a função de Comandante ou de Imediato são genericamente designados "Oficiais de Quarto de Navegação", como é comumente visto na NORMAM 13/DPC (2003) e *STCW* (1995) e Piloto como é mencionado no Direito Comercial Brasileiro (1850), seus deveres e responsabilidades serão explanados aqui de acordo com NORMAM 13/DPC (2003), porque o Direito Comercial Brasileiro, Art. 538 (1850), outorgou que os deveres e responsabilidades dos Pilotos devem ser prescritos pelos Regulamentos da Marinha que é a própria NORMAM 13/DPC (2003).

3.1 DEVERES E RESPONSABILIDADES DO IMEDIATO DE ACORDO COM A NORMAN 13/DPC

A NORMAM 13/DPC (2003) normatizou 35 atribuições que competem aos Imediatos, que constam em anexo a este trabalho. Em seu capítulo 4, Item 0403, Competência 1, define quem é o Imediato.

substituir, legalmente, o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos. É a segunda autoridade de bordo, podendo, nessa qualidade, intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação, sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e responsabilidade de quaisquer outros integrantes da tripulação;

O Imediato a bordo se destaca por manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação, substituindo legalmente o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos, tendo diretamente subordinados às suas ordens: os marinheiros de convés para manter a limpeza e conservação do convés, e o taifeiro e cozinheiro na câmara, podendo o Imediato intervir também na praça de máquinas, caso precise para manter a ordem e a disciplina.

Além de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação a bordo o Imediato é

responsável pela carga e operações de carregamento e descarregamento, como diz a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 2.

ser o encarregado das Seções de Convés e Câmara. É figura importante na Administração da embarcação, sua presença se faz sentir quer no porto, quer em viagem, com respeito à manutenção da carga (carga e descarga);

Com auxílio dos marinheiros de convés o Imediato conserva a manutenção dos equipamentos de convés em dia, como rege a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 3 “ Manter limpa e conservada a embarcação, com eficiência os aparelhos de manobra, salvatagem, incêndio, poleames e massames”.

Os adestramentos feito a bordo através de Reuniões de Segurança é também de responsabilidade do Imediato, como rege a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 6 “ Conduzir e coordenar o programa de adestramento de bordo”.

O Imediato é responsável em conduzir e coordenar os eventos no convés assim como os exercícios de Combate a Incêndio, Abandono, Homem ao Mar, Primeiros Socorros, Encalhe e etc, como rege a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 7 “dirigir as fainas de convés, por ocasião de acidentes e exercícios, e auxiliar o Comandante em todas e quaisquer manobras que se fizerem necessárias”.

Como responsável pelo carga o Imediato também é responsável pelo Plano de Carregamento, com diz a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 10 “preparar o convés, para o recebimento de carga, de maneira que sua estivagem não prejudique o aparelhamento da embarcação nele situado”.

O Imediato controla através de planilhas e tem sob sua responsabilidade com a cooperação do Chefe de Máquinas as operações de abastecimento e distribuição de combustível e água. NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 11 “controlar, com a cooperação do Chefe de Máquinas, o serviço de abastecimento e distribuição de combustíveis e água, visando à segurança da embarcação” .

Como responsável pelo convés compete ao Imediato “ fiscalizar a escrituração dos livros e documentos da Seção de Convés, executando a parte que lhe competir;” NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 12.

Quando atracado no porto em operação de carregamento o Imediato é o responsável por manter a estabilidade da embarcação, verificando a altura do seu calado, não permitindo

que a embarcação não saia com carregamento a mais do que pode levar de acordo com sua capacidade máxima. Gerenciando a distribuição de carga e estabilidade através de planilhas, poderá fornecer ao Comandante todos os planos de movimentação de carga. NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 13.

dirigir o serviço geral de distribuição das cargas dos porões, conveses, frigoríficas e tanques, levando em consideração o calado da embarcação, sua estabilidade, esforços máximos permissíveis e a estiva e desestiva da carga, fornecendo ao Comandante, com a antecedência necessária, todos os planos de carregamento, de movimentação de carga, de descarga, de lastro e de deslastro;

Compete ao Imediato manter todo o material de convés inventariado, podendo distribuir a seus assistentes através de cautela, Um exemplo seria a distribuição de EPI – Equipamento de Proteção Individual, pago a seus assistentes através de cautela. NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 14.

manter, devidamente inventariado, todo o material da seção de convés, podendo descarregar parte de sua responsabilidade pelos seus auxiliares, mediante o endosso da respectiva cautela;

O Comandante delega ao Imediato a responsabilidade pela disciplina a bordo, por isso é competência do Imediato “dar andamento às sindicâncias que se fizerem necessárias a bordo para esclarecimento de quaisquer ocorrências;”. NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 15.

A competência pela segurança e disciplina a bordo por parte do Imediato esta mais uma vez evidenciada na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 16.

inspecionar ou mandar inspecionar, por ocasião de embarque ou desembarque dos tripulantes, suas bagagens, recusando todo aquele que tentar introduzir a bordo armas proibidas, bebidas alcoólicas, substâncias tóxicas (drogas) ou qualquer outro material que possa prejudicar a disciplina da embarcação;

Como o Imediato é encarregado pelo convés, compete a ele manter a limpeza e conservação de suas seções inclusive a Seção de Câmara, inspecionando diariamente e lançando no Diário de Navegação. Esta competência esta evidenciada na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 17. “ inspecionar, diariamente, as Seções de Convés e Câmara”.

Ao Imediato Compete a responsabilidade de solicitar pedidos de reparo e manutenção do convés, tanto por parte dos tripulantes a bordo como de terra, e também fazer requisição de suprimentos, tais como: material de escritório, tintas, equipamentos e etc, como está evidenciado na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 18. “Emitir

os competentes pedidos de suprimento, reparo e revisões da Seção de Convés”.

Na Passagem de Serviço, quando um desembarcar e outro embarcar, deverá o Imediato que está embarcando exigir de seu antecessor o material de bordo mediante conferência e inventário, como esta escrito na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 19 “ receber de seu antecessor o material sob sua responsabilidade, mediante conferência e inventário”.

O Imediato tem a competência delegada pelo Comandante de assinar PT – Permissão de Trabalho, para aprovar e acompanhar a execução de trabalhos realizados a bordo por tripulantes ou terceirizados como rege a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 20. “ verificar e aprovar todas as alterações, revisões, reparos e quaisquer outros serviços feitos na Seção de Convés”

Na chegada nos portos é necessário despachar os documentos exigidos pelas autoridades, o Imediato tem a competência de cobrar dos Oficial de Quarto o devido preparo dos devidos documentos como esta evidenciado na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 24 (2003). “determinar o preparo dos documentos necessários e exigidos pelas autoridades dos portos de escala”.

Compete ao Imediato receber e fazer receber pelos oficiais de bordo as autoridades portuárias que vierem proceder inspeção, assim como preparar com ajuda dos oficiais e marinheiros a embarcação para a devida inspeção no Porto, como evidência a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 25.

receber ou fazer receber, por oficial, as autoridades portuárias que vierem proceder a visita ou a inspeção da embarcação, dando os esclarecimentos necessários, e facilitar e abreviar as formalidades;

Geralmente, a bordo, o Imediato é encarregado do serviço noturno nas embarcações de Apoio Marítimo, tirando Quarto de Serviço auxiliado por um Oficial de Quarto, dependendo da composição do quadro de oficiais, os quartos podem ser das 00:00 hs às 12:00 hs ou 00:00 hs às 06:00 hs e depois 12:00 hs às 18:00 hs contabilizando um total de 12 horas por dia salvo determinação contrária do Comandante, como rege a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 26 “fazer, quando necessário, em face da composição da lotação, os quartos das 04:00 às 08:00 e das 16:00 às 20:00 horas, salvo determinação contrária do Comandante”.

Antes de sair dos portos o Imediato deve determinar a inspeção da embarcação, a fim

de fazer uma viagem livre de mercadorias ilegais, ameaça terrorista e clandestinos, como esta evidenciado na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 32 “determinar, antes da saída dos portos, inspeção da embarcação a fim de localizar clandestinos porventura existentes ou o transporte ilegal de mercadorias”.

O cuidado do Imediato em manter uma embarcação livre de atentados terroristas e segura, esta evidenciado na NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 33. “ não permitir a permanência, na embarcação, de pessoas estranhas ao serviço de bordo”.

O Imediato deverá monitorar a saída dos tripulantes quando a embarcação estiver no porto a fim de evitar que a embarcação saia sem a devida tripulação, como rege a NORMAM 13/DPC (2003), capítulo 4, Item 0403, Competência 34 “comunicar ao Comandante, antes da saída da embarcação, das ausências porventura existentes de tripulantes das seções a si subordinados”.

Em fim finalizado esta explanação dos Deveres e Responsabilidades do Imediato de acordo com a NORMAM 13/DPC (2003), na última competência do Imediato, pode-se dizer que a política de combate ao álcool e drogas é de responsabilidade do Imediato, como esta evidenciado no, capítulo 4, Item 0403, Competência 35 “ conduzir a política contra o uso de álcool e drogas adotada a bordo”.

3.2 DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS OFICIAIS DE QUARTO DE NAVEGAÇÃO DE ACORDO COM A NORMAM 13/DPC (2003)

A NORMAM 13/DPC (2003), Item 0404 e 0405, divide os deveres e responsabilidades dos Oficiais de Quarto de Navegação em: atribuições gerais, em viagem, nos portos e nos serviços de radiocomunicações, que constam em anexo a este trabalho e sua essência explanada aqui.

É atribuído ao Piloto, como parte das atribuições gerais, prescrito na NORMAM 13/DPC (2003), Item 0404, a, 1 “integrar o Quarto de Navegação de bordo”. Esta é a função primordial do Piloto, como o mesmo também é chamado de Oficial de Quarto, pois a ele é atribuído a função de tirar serviço de quarto a bordo, cuidando da segurança na navegação, auxiliando o Comandante em todas as manobras da embarcação, ter sob sua responsabilidade o regimento de sinais e bandeiras, artefatos pirotécnicos, lâmpadas, lanternas e outros sinais de emergência, como também as embarcações auxiliares de salvamento com sua palamenta,

providenciar manifestos de carga, ter sob sua responsabilidade todos os equipamentos segurança e salvatagem, como por exemplo as boias, extintores de incêndio, lança retinidas, e equipamentos de controle de avaria.

Quando em Viagem, os Pilotos são encarregados de: “preparar o Passadiço e a casa de Navegação para a viagem” (NORMAM 13/DPC 2003, Item 0404, b, 1), executando a navegação de acordo com as ordens do comandante, fazendo os cálculos de posição, fornecendo ao Comandante a posição da embarcação usando equipamentos e instrumentos para plotar a posição da embarcação. Também em viagem, é de responsabilidade do Piloto “tomar as necessárias providências com relação à segurança da carga de convés, material e equipamentos da embarcação, em caso de mau tempo iminente.”, (NORMAM 13/DPC 2003, Item 0404, b, 16), como o Oficial de Quarto de Navegação está de serviço, tirando o seu quarto, navegando em condições de mau tempo é responsabilidade dele manter a carga segura livre das ações do mau tempo sem esquecer de fazer uma navegação com segurança, além disso, precisa “adestrar os praticantes e estagiários de náutica quando embarcados” (NORMAM 13/DPC 2003, Item 0404, b, 18).

Quando no porto, o Oficial de Quarto de Navegação deverá de acordo com a NORMAM 13/DPC 2003, 0404, b, 1 “manter vigilância adequada e eficaz, para fins de segurança” o Oficial de Quarto precisa reportar todos as anormalidades que ocorrerem em seu quarto de serviço ao Comandante e ao Imediato sempre procurando “manter a ordem e a disciplina a bordo, fiscalizando e tornando efetiva a vigilância geral da embarcação”, (NORMAM 13/DPC 2003, Item 0404, b, 3).

Ao Oficial de Náutica para o Serviço de Radiocomunicações será atribuída a responsabilidade pela escrituração do Diário de Comunicação como prevê a (NORMAM 13/DPC 2003, Item 0405, a , 10) “manter o Diário de Serviço Radioelétrico devidamente escriturado e assinado no início e encerramento dos quartos de serviços”, assim como deverá “testar diária e semanalmente os aparelhos” como normatizado no Item 0405, a , 14. O Oficial de Náutica deverá escrever no diário de comunicação todos os testes diários e semanais que realizar nos aparelhos de comunicação.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho foram abordados o Deveres e Responsabilidades dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante. Foi Cumprido todos os objetivos propostos à luz da NORMAM 13 Normas da Autoridade Marítima, STCW - *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, ISM - *Internacional System Management* e Código Comercial Brasileiro de 1850, de explicar os Deveres e Responsabilidades dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante no âmbito das embarcações de apoio marítimo, os quais estão dividido em 3 categorias: Comandante ou Capitão, Imediato e Oficial de Quarto de Navegação ou Piloto, concluindo que este quadro da Marinha Mercante é composto das três categorias mais importantes da tripulação pelo grau de seus deveres e responsabilidades atribuídos pelas leis e normas.

Após a explanação dos deveres e responsabilidades do Comandante ficou exposto sua responsabilidade por 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 podendo responder administrativamente e penalmente por perdas e danos causados a qualquer um desses e que também lhe é outorgado pela NORMAM DPC/13 (2003) e Código Comercial Brasileiro de 1850 o Poder de Polícia para impor penas disciplinares aos que perturbarem a ordem da embarcação, cometerem faltas disciplinares ou deixarem de fazer o que lhes compete sem esquecer dos princípios da boa-fé, isonomia, equidade e solidariedade.

O Comandante responsável em implantar uma política contra álcool e drogas a bordo e o Imediato responsável em fazer cumprir essa política muitas vezes tem se deparado com problemas interpessoais e funcionais com tripulantes que ao chegarem no porto vão em terra consumir álcool retornando a bordo sem condições de tirar um serviço com segurança, muitas vezes tendo o Comandante que usar seu Poder de Polícia para corrigir o tripulante.

Este trabalho foi muito importante para o aprofundamento deste tema, pois permiti compreender melhor a profundidade dos deveres e responsabilidades do Comandante e compreender melhor os deveres e responsabilidades do Imediato e Oficiais de Quarto de Navegação pessoas diretamente ligadas e subordinadas ao Comandante, responsáveis por manter uma embarcação em condições seguras nas operações com as plataformas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

1. CODE, ISM. (2010). Disponível em www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=287. Acesso em 30 de Agosto de 2014;
2. IMPÉRIO DO BRASIL, Código Comercial do. (1850). Disponível em www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-publicacaooriginal-1-pl.html. Acesso em 15 de Setembro de 2014;
3. LESTA. Disponível em www.dpc.mar.mil.br/sta/lesta.htm. Acesso em 28 de Agosto de 2014;
4. NORMAM 13/DPC (2003). Capítulo 4. Disponível em www.dpc.mar.mil.br/normam/N_13/normam13.pdf. Acesso em 17 de Setembro de 2014;
5. STCW(1995). Disponível em www.dpc.mar.mil.br/servicos/concurso/inspetor14/codigo_stew.pdf. Acesso em 25 de Agosto de 2014.

ANEXOS

Anexo 1: Das Atribuições do Comandante (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0401)

Anexo 2: Das Atribuições do Imediato (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0403)

Anexo 3: Das Atribuições do Piloto (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0404 e 0405)

Anexo 4: Faltas disciplinares de tripulantes passíveis de penalidades (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0421)

Anexo 5: Procedimentos para aplicação de penalidades (NORMAN 13/DPC, 2003, Item 0420)

Anexo 6: Tabela A-II/2 (STCW, 1995)