GUIA PRÁTICO PARA OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

Edição 2025



CLC Marco Aurélio da Silva Rodrigues

RIO DE JANEIRO

CLC MARCO AURÉLIO DA SILVA RODRIGUES

GUIA PRÁTICO PARA OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

Guia técnico-operacional e de referência para Oficiais da Marinha Mercante, com foco na atividade aquaviária (Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário) e na aplicação do ordenamento jurídico marítimo nacional. Publicação independente.

Rio de Janeiro
2025

GUIA PRÁTICO PARA OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE 3

Prefácio 5

Introdução 7

Módulo 1: A Estrutura Organizacional a Bordo 9

1.1. O Propósito do Guia Prático 9

1.2. A Hierarquia Funcional a Bordo: Uma Perspectiva Histórica e Atual 9

Módulo 2: Deveres, Competências e Responsabilidades 12

2.1. Competências e Atribuições por Função 12

2.2. A Responsabilidade Solidária: Implicações Civis e Criminais 21

2.3. Guarnecimento e Posicionamento dos Oficiais nas Manobras de Atracação e Desatracação: Aspectos Operacionais e Legais 23

2.3.2.5. O Oficial de Máquinas: O Serviço de Quarto na Praça de Máquinas na Manobra 36

Módulo 3: Documentação e Procedimentos Legais a Bordo 40

3.1. Os Atos da Função: A Escrituração Essencial 40

Condições Meteorológicas: 41

3.2. Registrando o Inesperado: Fatos e Acidentes da Navegação 48

Módulo 4: Segurança, Meio Ambiente e Comunicações (SOLAS, MARPOL, GMDSS) 59

4.1. Cultura de Segurança e Resposta a Emergências (SOLAS) 59

4.2. Proteção do Meio Ambiente Marinho (MARPOL) 64

4.3. Comunicações de Segurança (GMDSS) 66

Módulo 5: Fundamentos Jurídicos e Contratuais na Atividade Marítima 68

5.1. O Bem Jurídico Tutelado na Atividade Marítima 68

5.2. Noções de Contratos Marítimos 69

5.2.1. Contrato de Transporte e Afretamento 69

5.3. Noções Essenciais sobre Seguros Marítimos 71

5.3.1. Seguro de Casco & Máquinas (H&M) 71

5.3.2. Seguro de Proteção e Indenização (P&I Club) 72

Módulo 6: Gestão de Pessoal e Procedimentos Disciplinares 74

6.1. A Tripulação: Treinamento e Capacitação (STCW) 74
6.2. Noções de Legislação Trabalhista a Bordo 77
6.3. Investigação e Disciplina a Bordo 80
REFERÊNCIAS 91

Prefácio

Aos Oficiais da Marinha Mercante e aos Armadores,

O cenário marítimo contemporâneo apresenta desafios sem precedentes. Observa-se, nos últimos anos, um expressivo incremento nas fiscalizações por parte de distintos órgãos reguladores, aliado a recorrentes alterações sistêmicas na legislação brasileira que rege o setor marítimo. Diante dessa constante evolução normativa, e reconhecendo-se a escassez de tempo dos profissionais do setor para contínua atualização, sem prejuízo da elevada responsabilidade que lhes compete, o mar tornou-se território onde tecnologia, tradição e rigor jurídico se entrelaçam, exigindo do Oficial da Marinha Mercante e dos armadores não apenas competência técnica, mas também domínio aprofundado do complexo arcabouço legal que governa a navegação.

Nesse contexto, apresentamos o "Guia Prático para Oficiais da Marinha Mercante e Armadores", concebido como memorial de referência e consulta, uma ferramenta indispensável para navegar com segurança pelos desafios práticos e jurídicos da profissão. Este guia nasce do reconhecimento de que o conhecimento jurídico não é mera formalidade, mas ferramenta vital para a tomada de decisões corretas, a prevenção de acidentes e a mitigação de responsabilidades em um ambiente tão dinâmico e regulado como o marítimo.

A espinha dorsal desta obra reside na intersecção entre as Convenções Internacionais — especialmente aquelas emanadas da Organização Marítima Internacional (IMO) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT) — e a legislação brasileira, que internaliza e adapta essas exigências globais conforme nossa realidade marítima. Para o adequado enquadramento do conteúdo, elucidamos preliminarmente conceitos jurídicos basilares da seara marítima, notadamente as definições de "embarcação" e "navio", conforme estabelecido no artigo 11 da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que considera embarcação mercante "toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego".

As páginas seguintes apresentam, de forma sistematizada e com linguagem técnica de enfoque prático, os principais tópicos que moldam a atuação profissional: desde a estrutura organizacional a bordo — com suas hierarquias funcionais estabelecidas pelo centenário Código Comercial de 1850 e pelas modernas NORMAM — até as responsabilidades civis, penais e administrativas que recaem sobre cada função. Abordamos as normas de segurança da SOLAS (Safety of Life at Sea), as diretrizes de proteção ambiental da MARPOL (Prevention of Pollution from Ships), os requisitos de formação e certificação da STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), as condições de trabalho estabelecidas pela MLC (Maritime Labour Convention), além das comunicações marítimas do GMDSS e os fundamentos jurídicos contratuais que regem as operações.

Este compêndio não pretende esgotar as inúmeras particularidades do tema, mas destacar os aspectos mais relevantes e recorrentes no exercício das atribuições a bordo e na gestão das embarcações. Almeja-se, mediante esta sistematização, proporcionar maior clareza quanto às implicações jurídicas decorrentes das condutas e procedimentos ordinários, promovendo segurança e preparo na tomada de decisões, tanto em terra quanto a bordo, e facilitando a

compreensão e aplicação das normas para a mitigação dos riscos jurídicos e operacionais inerentes à atividade marítima.

O Oficial da Marinha Mercante de hoje é agente crucial na garantia da segurança marítima e da proteção ambiental. Sua atuação proativa no cumprimento das normas não apenas evita as severas consequências que a inobservância pode acarretar, mas também eleva o padrão de excelência profissional, contribuindo decisivamente para a segurança da navegação e a proteção do ambiente marinho.

Este Guia se apresenta, assim, como instrumento efetivo de apoio aos profissionais do setor marítimo, sempre ao alcance daqueles que enfrentam os desafios dos mares com competência, ética e responsabilidade.

Boa leitura e bons ventos e mares!

Introdução

O Guia Prático para Oficiais da Marinha Mercante e Armadores tem como principal objetivo servir de instrumento de referência, consulta e apoio à atuação desses profissionais, diante do cenário de crescente complexidade e constante evolução do ordenamento jurídico marítimo nacional e internacional. Elaborado com base na necessidade de atualização contínua, este Guia busca oferecer subsídios técnicos, práticos e jurídicos para fundamentar decisões operacionais, administrativas e estratégicas em uma área marcada por rigorosos padrões normativos e fiscalizatórios. Assim, sua proposta é viabilizar a interpretação e aplicação segura das normas, contribuindo para a gestão de riscos, otimização de rotinas e o pleno atendimento das obrigações legais inerentes à atividade marítima.

Conceitos Jurídicos Fundamentais

Para a adequada compreensão e manejo das questões tratadas ao longo do Guia, é imprescindível destacar alguns conceitos jurídicos centrais que permeiam a legislação do setor. A distinção entre "embarcação" e "navio" constitui o ponto de partida para o enquadramento jurídico dos bens utilizados na navegação. Conforme previsto no artigo 11 da Lei nº 2.180/1954, considera-se embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam suas características e lugar de tráfego. O termo "navio" representa espécie do gênero embarcação e abrange construções com capacidade e finalidade específicas, voltadas essencialmente ao transporte de pessoas e cargas, ou à execução de atividades especiais. A doutrina e a jurisprudência conferem ao navio a natureza de "bem móvel *sui generis*", destacando peculiaridades quanto ao seu *status* jurídico, responsabilidades, atos jurídicos e regime de registro.

Ao longo da existência jurídica do navio, desde sua construção em estaleiro, são exigidos requisitos quanto à identificação (nome, nacionalidade, domicílio) e à observância de disposições legais aplicáveis ao seu registro, operação e destinação. Reconhecer tais definições é fundamental para o correto enquadramento das obrigações, responsabilidades e direitos dos Oficiais da Marinha Mercante e armadores no exercício da profissão.

Cenário, Propósito e Estrutura do Guia

A atuação no setor marítimo demanda preparo frente a desafios normativos que evoluem em ritmo acelerado, em especial diante do aumento nas fiscalizações, inspeções e constante atualização das convenções e leis nacionais e internacionais. Em meio a essa realidade, profissionais frequentemente se deparam com limitações temporais e alta responsabilidade na tomada de decisões, o que ressalta a necessidade de um compêndio confiável para consulta e esclarecimento de dúvidas.

Este Guia Prático reúne de forma objetiva e organizada as principais normas, procedimentos e obrigações aplicáveis ao cotidiano dos Oficiais da Marinha Mercante e armadores, sem a pretensão de exaurir toda a matéria, mas dando especial foco aos aspectos mais recorrentes, críticos e de impacto prático para a rotina a bordo e em terra. O objetivo maior é orientar a

conduta profissional em conformidade com os marcos regulatórios, promovendo segurança jurídica, eficiência operacional, prevenção de passivos administrativos, civis e até penais, e assegurando a proteção do interesse público e privado envolvidos na navegação.

A fundamentação legal e regulatória utilizada tem respaldo nas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, além das normas nacionais e os regulamentos editados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil.

Tópicos Abordados

O conteúdo está sistematizado para tratar, de modo claro, técnico e prático, dos principais temas ligados à atividade marítima, abrangendo:

- Responsabilidades civil, penal e administrativa dos Oficiais da Marinha Mercante e armadores;
- Normas técnicas e de segurança, procedimentos operacionais e rotinas documentais obrigatórias;
- Certificação, inspeção e fiscalização das embarcações, com destaque para as competências das autoridades marítimas;
- Prevenção e controle ambiental, na forma do MARPOL e legislação ambiental correlata;
- Relações de trabalho, contratos e regulamentação internacional aplicável à tripulação (com ênfase em STCW e MLC);
- Autuações administrativas, instrumentos de defesa e recursos;
- Gestão e mitigação de riscos jurídicos nas operações de navegação.

Módulo 1: A Estrutura Organizacional a Bordo

1.1. O Propósito do Guia Prático

A intrincada operação de uma embarcação mercante exige uma estrutura organizacional rigorosamente definida, cujas raízes históricas remontam a séculos de experiência marítima. Essa hierarquia funcional, fundamental para a segurança da navegação, a eficiência operacional e a conformidade legal, é delineada por convenções internacionais e por arcabouços legais nacionais, como o centenário Código Comercial Brasileiro de 1850 e as modernas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM). A clareza quanto às funções e responsabilidades de cada indivíduo a bordo é, portanto, um pilar inabalável da atividade marítima.

1.2. A Hierarquia Funcional a Bordo: Uma Perspectiva Histórica e Atual

A hierarquia a bordo é uma cadeia de comando cristalina, indispensável para a gestão de rotinas complexas e para a resposta rápida e eficaz em situações de emergências. A divisão de responsabilidades é estabelecida por documentos como a Convenção STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), que padroniza a formação e certificação global, e as NORMAM brasileiras, que detalham os requisitos e atribuições para cada categoria de aquaviário, conforme as divisões de Grupo, Seção e Categoria apresentadas no Capítulo 2 da NORMAM-101/DPC.

A embarcação é classicamente dividida em dois grandes departamentos — o de Náutica (ou Convés) e o de Máquinas — cada qual sob a liderança de um oficial de alta patente, secundado por outros oficiais e pela guarnição.

1.2.1. Oficiais de Náutica (Seção de Convés)

Os Oficiais de Náutica, pertencentes ao 1º Grupo - Marítimos e 2º Grupo - Fluviários (NORMAM-101/DPC, Cap. 2, item 2.2.1, alínea a), constituem o departamento de Convés. São os responsáveis diretos pela navegação, pelo manuseio e segurança da carga, pela estabilidade da embarcação e pelo cumprimento das regulamentações marítimas na ponte de comando.

- **Comandante (Master): A Autoridade Suprema e o Agente Legal** A figura do Comandante transcende a mera liderança operacional, sendo revestida de um caráter jurídico-legal singular e supremo. O Código Comercial de 1850, em seu artigo 492, já estabelecia que "O capitão é o chefe da embarcação, e tem a seu cargo a direção da sua navegação, e o seu governo económico, disciplinar e civil." Essa prerrogativa é reafirmada pela moderna legislação. O Comandante detém a responsabilidade última e inalienável por todos os aspectos da embarcação, sua tripulação, carga e o meio ambiente (NORMAM-101/DPC, Cap. 4, item 4.1, alínea a). Atua como o representante legal do armador e do Estado de Bandeira, investido de poderes para tomar decisões soberanas em todas as situações, incluindo aquelas que envolvem salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação e preservação ambiental. Sua autoridade é final e inquestionável a bordo. O princípio basilar de sua atuação, "o último a abandonar a embarcação", também encontra respaldo no artigo 496 do Código Comercial, que veda o abandono sem perigo iminente de naufrágio e exige que o Comandante seja o último a sair após salvaguardar vidas e bens.

- **Imediato (Chief Mate / First Officer): O Segundo no Comando e Gestor do Convés** O Imediato é o segundo na cadeia de comando da embarcação e o chefe do departamento de Convés (NORMAM-101/DPC, Cap. 4, item 4.3, alínea b). Suas responsabilidades abrangem o planejamento e a supervisão das operações de carga e descarga, a estabilidade da embarcação, a manutenção e conservação dos equipamentos de salvatagem e combate a incêndio, e a gestão da tripulação de convés. Atua como o principal adjunto do Comandante, assumindo o comando da embarcação em sua ausência ou impedimento legal (NORMAM-101/DPC, Cap. 4, item 4.3, alínea a).
- **Oficiais de Quarto de Náutica (Officer of the Watch - OOW): Guardiões da Navegação** Conforme a NORMAM-101/DPC (Cap. 4, item 4.4, alínea a), são os oficiais responsáveis pela condução segura da embarcação durante seus respectivos quartos de serviço na ponte. Suas atribuições incluem a execução precisa do plano de viagem, a vigilância constante para evitar abalroamentos, o manuseio adequado dos equipamentos de navegação e comunicação (radar, ECDIS, GMDSS), e o monitoramento das condições meteorológicas e do tráfego marítimo. Devem reportar prontamente ao Comandante qualquer ocorrência que possa afetar a segurança da navegação ou da embarcação.

1.2.2. Oficiais de Máquinas (Seção de Máquinas)

Os Oficiais de Máquinas, igualmente integrantes do 1º Grupo - Marítimos e 2º Grupo - Fluviários (NORMAM-101/DPC, Cap. 2, item 2.2.1, alínea a), constituem o departamento de Máquinas. São os responsáveis pela operação, manutenção e reparo de todos os sistemas de propulsão, máquinas auxiliares, sistemas elétricos e demais equipamentos técnicos da embarcação.

- **Chefe de Máquinas (Chief Engineer): O Comandante da Praça de Máquinas** O Chefe de Máquinas é o principal oficial do departamento de Máquinas, detendo a responsabilidade pela direção técnica, econômica, disciplinar e administrativa do setor a seu cargo (NORMAM-101/DPC, Cap. 4, item 4.10, alínea a). Sua responsabilidade estende-se à operação segura e eficiente de todos os sistemas de propulsão e auxiliares da embarcação, à manutenção preventiva e corretiva, ao controle rigoroso do consumo de combustíveis e lubrificantes, e ao cumprimento das regulamentações ambientais e de segurança na praça de máquinas. Reporta-se diretamente ao Comandante em todos os assuntos técnicos e operacionais de seu departamento.
- **Subchefe de Máquinas (Second Engineer): O Adjunto e Coordenador Técnico** O Subchefe de Máquinas é o segundo na cadeia de comando do departamento de Máquinas (NORMAM-101/DPC, Cap. 4, item 4.10.2, alínea a). Suas responsabilidades incluem o planejamento e a supervisão das manutenções, a distribuição de tarefas à equipe da praça de máquinas e a garantia de que todos os sistemas operem dentro dos parâmetros de segurança e eficiência. Assume a chefia do departamento na ausência ou impedimento do Chefe de Máquinas.
- **Oficiais de Quarto de Máquinas (Engineer Officer of the Watch - EOW): Operadores e Mantenedores da Propulsão** São os oficiais responsáveis pela operação segura e eficiente da praça de máquinas durante seus respectivos quartos de serviço (NORMAM-101/DPC, Cap. 4, item 4.10.3, alínea b). Suas atribuições envolvem o monitoramento constante dos equipamentos, a resposta imediata a alarmes e anomalias, a execução de procedimentos operacionais e a realização de reparos menores. Devem assegurar que as máquinas principais e auxiliares funcionem em estrita conformidade com as normas e as diretrizes do Chefe de Máquinas.

1.2.3. A Guarnição: A Base Operacional da Embarcação

A guarnição, composta pelos tripulantes subalternos (NORMAM-101/DPC, Cap. 2, item 2.2.1, alínea a), desempenha um papel indispensável para a operação diária e a manutenção da embarcação. Conforme a NORMAM-101/DPC (Cap. 4, item 4.19), a todos os tripulantes compete executar com zelo e eficiência os serviços que lhes são afetos, cumprir as leis e normas em vigor, e obedecer às autoridades de bordo.

- **Diversidade de Funções:** Inclui desde Marinheiros (de convés e de máquinas) e Moços, até Cozinheiros, Taifeiros e, em certas embarcações, Eletricistas (quando não em nível de oficialato). As NORMAM-101/DPC detalham suas respectivas atribuições gerais e por seção (Capítulo 4, Seções I e II).
- **A Força de Trabalho Essencial:** A guarnição é a força de trabalho que executa as tarefas operacionais e de manutenção designadas pelos oficiais. Sua atuação é vital para a conservação da embarcação, a segurança das operações de carga, as fainas de navegação, a limpeza e o bem-estar geral a bordo. A eficiência dos oficiais depende diretamente da competência e do empenho da guarnição.
- **Interdependência e Cooperação:** A relação entre oficiais e guarnição é de interdependência mútua, pautada pela comunicação eficaz e pelo respeito. Os oficiais fornecem a direção, o planejamento e a supervisão técnica, enquanto a guarnição executa as tarefas, provendo o suporte operacional essencial. Essa cooperação sinérgica é vital para a segurança e o sucesso de cada viagem.

Módulo 2: Deveres, Competências e Responsabilidades

Este módulo aprofunda-se na hierarquia funcional e nas incumbências legais que recaem sobre os principais Oficiais da Marinha Mercante, bem como nas implicações da responsabilidade solidária, que é uma característica marcante do Direito Marítimo. O objetivo é fornecer um panorama claro das atribuições de cada função, alinhado às expectativas legais e à realidade operacional, visando a prevenção de incidentes e a mitigação de riscos jurídicos.

2.1. Competências e Atribuições por Função

No ambiente marítimo, a clareza nas competências e atribuições por função é crucial para a segurança e a eficiência operacional. Cada Oficial, dentro da hierarquia de bordo, possui responsabilidades distintas e complementares que, em conjunto, garantem a conformidade com as rigorosas normas nacionais e internacionais. A correta compreensão desses papéis, conforme estabelecido pelo Código Comercial de 1850 e pelas modernas NORMAM, é fundamental para prevenir lacunas de responsabilidade e assegurar o pleno funcionamento da embarcação.

2.1.1. O Comandante: Autoridade e Responsabilidade Máxima

O Comandante é a autoridade suprema a bordo, detentor da mais alta responsabilidade pela segurança da embarcação, da tripulação, da carga e do meio ambiente. Sua posição é intrinsecamente ligada à representação do armador e do Estado a bordo, conferindo-lhe amplos poderes e deveres.

- **Competências e Atribuições Específicas:**
    - **Base Legal:** Código Comercial de 1850 (Art. 492 e seguintes), NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.1 – Das Atribuições do Comandante), Convenção STCW (Regra II/2 – Nível Gerencial).
    - **Detalhes:** O Comandante tem o dever de cumprir e fazer cumprir as leis e regulamentos em vigor, mantendo a disciplina e zelando pelos deveres de todos os subordinados. Inspeciona a embarcação diariamente para verificar as condições de asseio, higiene e segurança. É responsável por implantar e manter programas de treinamento para familiarização de novos tripulantes e manutenção do nível operacional. Assume pessoalmente a direção da embarcação em situações críticas (travessias perigosas, entrada/saída de portos, manobras de emergência). Supervisiona carregamento, descarga, lastro e deslastro, garantindo a segurança. Responde por penalidades por infração da legislação, resultantes de sua imperícia, omissão ou culpa. Deve socorrer outras embarcações em sinistro, empregar a maior diligência para salvar passageiros e tripulantes, sendo o último a deixar o navio em caso de naufrágio. Lavra termos de nascimento e óbito, efetua casamentos e reconhece firmas em casos de força maior. Deve dar conhecimento às autoridades de ocorrências de navegação e impor penas disciplinares. Organiza os serviços de quarto para manter a vigilância e segurança da navegação, designa o Gestor e implanta planos de prevenção e combate à poluição e políticas contra o uso de álcool e drogas a bordo.
- **Principais Responsabilidades:**

    - **Operacionais:** Planejamento e execução de viagem segura, conforme normas do RIPEAM e da SOLAS. Manobras em portos e águas restritas.
    - **Técnicas:** Assegurar a manutenção e prontidão operacional dos equipamentos e da embarcação.
    - **Administrativas:** Manter a documentação legal da embarcação e da tripulação atualizada (CIR, Rol de Equipagem, Certificados da embarcação), lavrar termos e registrar eventos nos diários de bordo.
    - **Legais:** Garantir a conformidade com as Convenções Internacionais (SOLAS, MARPOL, STCW, MLC) e a legislação brasileira. Detém responsabilidade penal e civil por acidentes, atos de poluição e infrações diversas.
- **Exemplos Práticos e Conexão Legal:**
    - **Cenário:** Decisão de navegar sob condições meteorológicas adversas.
    - **Aplicação:** O Comandante deve ponderar os riscos à segurança da vida no mar (SOLAS), à integridade da embarcação e carga, e ao meio ambiente (MARPOL), podendo alterar a rota ou procurar porto-abrigo, respaldado pela sua autoridade de decisão final.
    - **Prevenção de acidentes:** Sua responsabilidade pela navegação segura (STCW Regra II/2) e pelo cumprimento da SOLAS exige que avalie continuamente a situação e tome as medidas preventivas adequadas.

2.1.2. O Imediato: Gerente da Embarcação e das Operações de Carga

O Imediato é o segundo na hierarquia do convés, atuando como o principal assessor do Comandante. Sua função é vital na gestão operacional da embarcação e na supervisão da tripulação de convés.

- **Competências e Atribuições Específicas:**
    - **Base Legal:** Código Comercial de 1850 (Art. 523 e seguintes), NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.3 – Das Atribuições do Imediato), Convenção STCW (Regra II/2 – Nível Gerencial).
    - **Detalhes:** O Imediato substitui legalmente o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos, sendo a segunda autoridade de bordo. É encarregado das Seções de Convés e Câmara, responsável pela limpeza, conservação e eficiência dos aparelhos de manobra, salvatagem e incêndio. Conduz e coordena programas de treinamento para tripulantes. Dirige as fainas de convés em acidentes e exercícios, e auxilia o Comandante em manobras. Inspeciona diariamente porões, ralos e pocetos, e locais de estivagem de cargas perigosas. Controla o serviço de abastecimento e distribuição de combustíveis e água. Fiscaliza a escrituração dos livros da Seção de Convés. Dirige o serviço geral de distribuição das cargas, considerando calado, estabilidade e esforços máximos, e apresenta planos de carregamento ao Comandante. Mantém inventariado o material da seção de convés. Inspeciona bagagens de tripulantes para impedir a entrada de itens proibidos. Emite pedidos de suprimento e reparo para a Seção de Convés. Em viagem, areja porões e mantém a carga em condições adequadas. Fiscaliza operações de carga e descarga. Prepara documentos para despacho da embarcação. Recebe autoridades portuárias. Conduz a política contra o uso de álcool e drogas a bordo.
- **Principais Responsabilidades:**

- **Operacionais:** Elaboração e execução de planos de carga, garantindo a estabilidade e integridade da embarcação. Supervisão da manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos do convés.
- **Técnicas:** Assegurar que os equipamentos de convés, como guinchos e turcos, estejam em perfeitas condições operacionais (SOLAS).
- **Administrativas:** Manter a documentação de carga, manifestos e planos de estiva atualizados. Lançamento de informações pertinentes no Diário de Navegação e outros registros.
- **Legais:** Cumprimento de normas de transporte de cargas (Código IMDG, Código CSS), e regulamentos da MARPOL relativos ao gerenciamento de lixo e resíduos da carga.

- **Exemplos Práticos e Conexão Legal:**
  - **Cenário:** Supervisão de carregamento de contêineres com carga perigosa.
  - **Aplicação:** O Imediato deve garantir a correta estiva, segregação e peiação da carga, conforme o Código IMDG e o Manual de Peiação da Carga, evitando avarias e riscos à segurança da embarcação e da tripulação (SOLAS).
  - **Prevenção de Poluição:** Sua responsabilidade na gestão de lixo e resíduos (MARPOL) é crucial para evitar multas e danos ambientais.

2.1.3. O Chefe de Máquinas: Responsável Técnico e Operacional da Praça de Máquinas

O Chefe de Máquinas é a autoridade máxima no setor de máquinas, responsável pela operação, manutenção e integridade de todos os sistemas propulsores, auxiliares, elétricos e de controle de poluição da embarcação.

- **Competências e Atribuições Específicas:**
  - **Base Legal:** Código Comercial de 1850 (Art. 528 e seguintes), NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.10 – Das Atribuições do Chefe de Máquinas), Convenção STCW (Regra III/2 – Nível Gerencial).
  - **Detalhes:** Responde pela direção técnica, econômica, disciplinar e administrativa do setor de máquinas. É responsável pela conservação, manutenção e limpeza de todos os aparelhos, acessórios e equipamentos da seção de máquinas, mantendo atualizado o sistema de gerenciamento e planejamento da manutenção. Controla os serviços extraordinários realizados e autorizados pelo Comandante. Organiza os detalhes de serviço e as incumbências individuais de todo o pessoal de sua seção. Gerencia pessoalmente a praça de máquinas em manobras. Formula e apresenta pedidos de reparo e suprimento. Controla o consumo de combustíveis e lubrificantes. Tem sob sua responsabilidade o serviço de aguada. Planeja e controla reparos. Comunica ocorrências e anormalidades ao Comandante. Mantém inventariado o material da Seção de Máquinas. Fiscaliza a escrituração do "Diário de Máquinas". Proíbe a entrada de pessoas não autorizadas na praça de máquinas e o armazenamento de objetos alheios ao serviço. Providencia proteção contra congelamento de equipamentos. Atenta para que o consumo e distribuição de água e combustível não prejudiquem a navegabilidade. Confecciona listas de sobressalentes. Permanece a bordo nos portos durante o expediente. Comunica ausências de tripulantes da Seção de Máquinas. Coordena com o Imediato a abertura e fechamento de escotilhas. Apresenta plano de carregamento ao Comandante. Implementa ações para atender ao plano de prevenção e combate à poluição. Contribui para o treinamento de novos tripulantes.

- **Principais Responsabilidades:**
    - **Operacionais:** Garantir a operação eficiente e segura dos equipamentos, monitorando parâmetros e performance para evitar falhas e paradas não programadas.
    - **Técnicas:** Manter os sistemas de máquinas em conformidade com as normas técnicas e de segurança (SOLAS, ISM Code), implementando programas de manutenção planejada.
    - **Administrativas:** Manter o Diário de Máquinas atualizado, registrando todas as operações, consumos e manutenções. Gerenciar inventário de sobressalentes e materiais.
    - **Legais:** Assegurar a conformidade com o Anexo I da MARPOL (prevenção da poluição por óleo), controlando rigorosamente as descargas de águas de porão e resíduos oleosos.
- **Exemplos Práticos e Conexão Legal:**
    - **Cenário:** Gerenciar um plano de tratamento e descarte de águas oleosas.
    - **Aplicação:** O Chefe de Máquinas deve supervisionar o uso do equipamento de separação de água e óleo (OWS) e registrar todas as operações no Livro de Registro de Óleo, garantindo que as descargas estejam dentro dos limites permitidos pelo MARPOL Anexo I, evitando crimes ambientais (Lei nº 9.966/2000 - Lei do Óleo; Lei nº 9.605/1998).
    - **Prevenção de Acidentes:** Sua responsabilidade pela manutenção dos sistemas de combate a incêndio na praça de máquinas (SOLAS) é vital para a segurança da embarcação.

2.1.4. O Oficial de Náutica: O Serviço de Quarto no Passadiço

O Oficial de Náutica, no exercício do serviço de quarto no passadiço, é a sentinela vigilante da navegação. Atuando como representante do Comandante durante seu quarto, ele é o principal responsável pela condução segura da embarcação, pela manutenção da vigilância contínua e eficaz, e pela aplicação rigorosa das normas. Sua atuação é vital para a segurança da vida humana no mar, a proteção do meio ambiente e a integridade da embarcação, da carga e de terceiros.

- **Competências e Atribuições Específicas:**
    - **Base Legal:** NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.4 – "DAS ATRIBUIÇÕES DOS OFICIAIS DE NÁUTICA, EM GERAL", 4.4.1 – Atribuições Genéricas, 4.4.2 – "Quando Oficial Encarregado de Quarto de Navegação, em viagem", e 4.4.3 – "Quando nos portos"). Complementarmente, a Convenção STCW (Regra II/1 – Nível Operacional, Regra II/2 – Nível Gerencial para Imediatos, e Regra IV/2 – Radiocomunicações para Operadores GMDSS).
    - **Detalhes:** As atribuições do Oficial de Náutica são vastas e se desdobram em diferentes contextos:
        - **Atribuições Genéricas (conforme NORMAM-101/DPC, 4.4.1):**
            - Integrar o Quarto de Navegação de bordo, sendo parte fundamental da equipe de ponte.
            - Substituir o Oficial de Náutica do Quarto de Navegação e o Imediato (se for o mais antigo que a ele se segue) em todos os seus impedimentos legais.

- Auxiliar em todas as manobras da embarcação, posicionando-se no local determinado pelo Comandante (passadiço, proa, popa, etc.).
- Ter sob sua responsabilidade os instrumentos náuticos em geral, de meteorologia, publicações, sistemas de comunicações, o regimento de sinais e bandeiras, devidamente inventariado, artefatos pirotécnicos, lâmpadas, lanternas e outros sinais de emergência.
- Ter sob sua responsabilidade as embarcações auxiliares e de salvamento e suas palamentas, bem como seus aparelhos de lançamento, garantindo sua prontidão.
- Receber e fazer entrega de malas postais, fiscalizar a sua estivagem em lugar seguro e providenciar os documentos necessários ao recebimento e entrega.
- Ter sob sua responsabilidade todo o material de controle de avarias e de controle a incêndio, em qualquer parte da embarcação, assegurando sua disponibilidade e funcionalidade.
- Assessorar o Comandante de unidade marítima (navio ou plataforma) nas manobras de aproximação, amarração, ancoragem e desancoragem, acompanhamento de operações de carga e descarga de navios petroleiros em terminais oceânicos.
- Ter sob sua responsabilidade a documentação individual dos tripulantes e registros de embarque/desembarque.

- **Quando Oficial Encarregado de Quarto de Navegação, em viagem (conforme NORMAM-101/DPC, 4.4.2):**
  - Preparar o Passadiço e a casa de Navegação para a viagem.
  - Executar a navegação, de acordo com as ordens do Comandante, avisando-o imediatamente de qualquer ocorrência que afete a segurança da navegação, assim como qualquer anormalidade que, a qualquer tempo, se verifique.
  - Fazer os cálculos de posição da embarcação e azimute; dar corda nos cronômetros; manter atualizada a hora a bordo, registrando os estados absolutos e as marchas dos cronômetros, bem como preparar os boletins meteorológicos.
  - Fornecer, ao Comandante, diariamente, a posição da embarcação às 12:00 horas, enviando cópia às seções da embarcação.
  - Verificar, constantemente, a posição da embarcação, principalmente com terra à vista.
  - Determinar, periodicamente, a posição da embarcação, plotando-a em carta náutica e utilizando os equipamentos disponíveis para esse fim.
  - Auxiliar no passadiço, na proa ou na popa, nas manobras de fundear, suspender, atracar, desatracar, entrada e saída de dique, e outras fainas.
  - Escriturar o Diário de Navegação, livros de azimute, diário de cronômetros e outros livros, de acordo com as normas em vigor; efetuar correções oficiais nas publicações usadas na navegação, mantendo atualizadas as cartas náuticas a serem utilizadas.
  - Verificar, constantemente, à noite, se as luzes de navegação estão acesas, sobretudo quando houver embarcações à vista.

- Providenciar as sondagens da área, quando determinado.
- Providenciar escada de quebra peito para prático e manobras de bandeira, observando o Cerimonial Marítimo.
- Auxiliar nas distribuições de cargas, verificações de avarias na carga, protestos, declarações, mapas, pedidos e outros documentos legais.
- Tomar as necessárias providências com relação à segurança da carga de convés, material e equipamentos da embarcação, em caso de mau tempo iminente.
- Preparar os documentos necessários ao despacho da embarcação nas repartições competentes, responsabilizando-se pelo Rol de Equipagem, Cadernetas de Inscrição e Registro (CIR) e demais documentos exigidos, verificando, à saída dos portos, se os documentos foram entregues em ordem pelas Agências.
- Adestrar os praticantes e estagiários de náutica quando embarcados.

- **Quando nos portos (conforme NORMAM-101/DPC, 4.4.3):**
  - Manter vigilância adequada e eficaz, para fins de segurança, todo o tempo em que o navio permanecer fundeado ou em boia de amarração. Se o navio estiver transportando carga perigosa, o serviço de vigilância deverá levar em conta a natureza, quantidade, embalagem e estivagem dessa carga e de quaisquer condições especiais predominantes a bordo.
  - Agir, criteriosamente, com a urgência que se tornar necessária, em relação a todas as providências a serem tomadas, em caso de ocorrências anormais.
  - Manter a ordem e a disciplina a bordo, fiscalizando e tornando efetiva a vigilância geral da embarcação.
  - Cumprir o Cerimonial Marítimo.
  - Informar o Comandante ou o Imediato, logo que cheguem a bordo, de tudo quanto tiver ocorrido de anormal na sua ausência.
  - Não deixar a embarcação, quando em regime de quarto, sem ter transmitido o serviço e ordens ao seu substituto ou àquele que o Comandante determinar.
  - Executar os serviços de quarto ou divisão e manobras de acordo com a determinação do Comandante.
- **Atribuições de Radiocomunicações (conforme NORMAM-101/DPC, 4.5.1 e 4.5.2):**
  - Cumprir e fazer cumprir rigorosamente as normas constantes das Convenções Internacionais e dos regulamentos e instruções baixadas por autoridades brasileiras, sobre o Serviço de Radiocomunicações.
  - Fornecer diariamente, ao Comandante, as previsões de tempo, Aviso aos Navegantes, comunicações de outras embarcações referentes a acidentes de navegação, sinais horários ou qualquer outra comunicação que possa interessar ao Comando da embarcação.
  - Fazer a devida comunicação ao Imediato, de qualquer defeito que impossibilite o funcionamento dos equipamentos da Estação Radiotelegráfica da embarcação.

- Submeter, previamente, ao Comandante todo serviço de expedição e recepção da rádio, exceto o de natureza particular.
- Fazer entrega, sob recibo, ao Comandante das receitas arrecadadas com o serviço de expedição de rádios.
- Conservar em ordem e asseio o camarim da Estação Radiotelegráfica, zelando pela conservação e eficiência dos seus equipamentos sobressalentes, ferramentas, aparelhos de medição, publicações, manuais, formulários e material burocrático utilizados na execução dos serviços.
- Manter devidamente inventariado todo o material fixo e de consumo da Estação Radiotelegráfica por cuja guarda é responsável, inclusive livros de registros.
- Impedir a entrada de pessoas não autorizadas na cabine dos aparelhos de radiocomunicações.
- Assistir às inspeções e vistorias que forem feitas nos aparelhos da Estação Radiotelegráfica, prestando as informações que lhe forem solicitadas.
- Manter o Diário de Serviço Radioelétrico devidamente escriturado e assinado no início e encerramento dos quartos de serviços, sem borrões, rasuras ou emendas, com o registro de todas as ocorrências verificadas no decurso de cada quarto, submetendo-o diariamente, ao visto do Comandante.
- Organizar os mapas demonstrativos referentes ao tráfego de radiocomunicações de cada viagem, com os respectivos comprovantes.
- Fazer pedidos de suprimento do material necessário ao serviço da estação de bordo entregando-o ao Imediato, para os devidos fins.
- Manter arquivadas em pastas especiais, as mensagens, radiotelegramas, comprovantes das conferências radiotelefônicas, Boletins Meteorológicos, Aviso aos Navegantes, Boletins de Posição da embarcação e outras informações de interesse da embarcação.
- Testar diária e semanalmente os aparelhos de reserva e salvatagem, bem como o transmissor de reserva e manipulador automático, para eventual utilização em emergências.
- Efetuar a operação, manutenção e pequenos reparos da aparelhagem da Estação Radiotelegráfica da embarcação, tais como: conversores, baterias, receptores e transmissores radiotelegráficos e radiotelefônicos, bem como dos radiogoniômetros, consoante os níveis de conhecimentos técnicos exigidos pelas Convenções Internacionais de Telecomunicações e demais dispositivos jurídicos internacionais, ratificados pelo Brasil.
- Manter um serviço de radiocomunicações contínuo nas frequências apropriadas, durante seus períodos de serviço.
- Nos Navios com GMDSS: Os Oficiais de Náutica com certificado de Radioperador Geral (EROG), previstos no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) cumprirão, conforme

determinação do Comandante, as tarefas do serviço de Radiocomunicações.

- **Principais Responsabilidades:**
  - **Operacionais:** Manter o navio no rumo e velocidade planejados, aplicar rigorosamente as regras do RIPEAM para evitar colisões, monitorar a posição do navio e o progresso da viagem em relação ao plano de navegação, e garantir a segurança da embarcação e da tripulação durante o seu quarto.
  - **Técnicas:** Assegurar a correta operação e configuração dos sistemas eletrônicos de navegação e comunicação, realizando testes de rotina conforme os procedimentos da embarcação e as NORMAM.
  - **Administrativas:** Manter o Diário de Navegação e outros registros de bordo atualizados com informações precisas sobre a navegação, eventos, comunicações e condições ambientais.
  - **Legais:** Assegurar o cumprimento das regras do RIPEAM e das disposições do GMDSS, fundamentais para a segurança da navegação e comunicações de emergência. Sua proficiência e diligência são diretamente ligadas aos requisitos da STCW Regra II/1 e às diretrizes da NORMAM-101/DPC.
- **Exemplos Práticos e Conexão Legal:**
  - **Cenário:** Navegação em área de tráfego intenso ou visibilidade restrita (neblina, chuva forte).
  - **Aplicação:** O Oficial de Náutica deve aplicar rigorosamente as regras do RIPEAM (ex: uso de radar para avaliação de risco de colisão, redução de velocidade, emissão de sinais sonoros), utilizando todos os auxílios eletrônicos disponíveis e mantendo o Comandante informado sobre a situação. A falha em manter um olheiro eficaz ou em utilizar corretamente o radar pode configurar negligência ou imperícia, com implicações legais diretas em caso de abalroamento, afetando a responsabilidade solidária da embarcação.
  - **Resposta a Emergências:** Em caso de emergência (e.g., homem ao mar, incêndio, colisão), o Oficial de Náutica deve iniciar imediatamente os procedimentos de emergência, operar o sistema GMDSS para emitir alertas e coordenar o socorro, conforme os planos de contingência da embarcação e as diretrizes da SOLAS e NORMAM-101/DPC. A prontidão e a correta operação dos equipamentos de comunicação são cruciais para a eficácia da resposta e para afastar a culpa por omissão de socorro.

2.1.5. O Oficial de Máquinas: O Serviço de Quarto na Praça de Máquinas

O Oficial de Máquinas, em serviço de quarto, é o guardião dos sistemas vitais da embarcação, assegurando sua operação contínua e eficiente. Ele atua sob a supervisão do Chefe de Máquinas, sendo responsável pela vigilância, operação e manutenção dos equipamentos da praça de máquinas.

- **Competências e Atribuições Específicas:**
  - **Base Legal:** NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11 – Das Atribuições dos Oficiais de Máquinas, em geral, e item 4.12 – Quando Oficial Encarregado de Quarto de Máquinas, em viagem), Convenção STCW (Regra III/1 – Nível Operacional).
  - **Detalhes:** As atribuições do Oficial de Máquinas são essenciais para a manutenção da operacionalidade e segurança da embarcação:
    - **Atribuições Genéricas (conforme NORMAM-101/DPC, 4.11.1):**

        - Integrar o Quarto de Máquinas de bordo.
        - Substituir o Oficial de Máquinas do Quarto de Máquinas e, se for o mais antigo após o Subchefe de Máquinas, este em todos os seus impedimentos legais.
        - Auxiliar em todas as manobras da embarcação, posicionando-se no local determinado pelo Chefe de Máquinas (geralmente na Sala de Controle de Máquinas ou em postos de controle locais).
        - Ter sob sua responsabilidade a conservação e prontidão dos equipamentos de máquinas em geral, incluindo os sistemas de propulsão, geração de energia, refrigeração, tratamento de esgoto e águas oleosas, e sistemas de combate a incêndio.
        - Ter sob sua responsabilidade o material de controle de avarias e de combate a incêndio da Seção de Máquinas, assegurando sua disponibilidade e funcionalidade.
        - Assessorar o Chefe de Máquinas nas manobras e em emergências.
        - Adestrar os praticantes e estagiários de máquinas quando embarcados.
    - **Quando Oficial Encarregado de Quarto de Máquinas, em viagem (conforme NORMAM-101/DPC, 4.12.1):**
        - Cumprir e fazer cumprir as ordens do Chefe de Máquinas e as instruções relativas ao serviço de quarto.
        - Fiscalizar o funcionamento de todos os equipamentos da praça de máquinas, incluindo motores principais, geradores, bombas, compressores, sistemas de refrigeração e ar-condicionado.
        - Monitorar continuamente os parâmetros operacionais (pressões, temperaturas, níveis, rotações) e registrar as leituras no Diário de Máquinas.
        - Realizar manutenções de rotina e pequenos reparos, conforme os procedimentos da embarcação e as ordens do Chefe de Máquinas.
        - Comunicar imediatamente ao Chefe de Máquinas qualquer anormalidade, falha ou situação de risco que possa comprometer a segurança da embarcação ou a operação dos sistemas.
        - Garantir a prontidão dos equipamentos de emergência e combate a incêndio na praça de máquinas.
        - Controlar o consumo de combustíveis, lubrificantes e água, e fiscalizar as operações de transferência e descarte de resíduos, em conformidade com as normas ambientais (MARPOL).
        - Manter a disciplina e a segurança na praça de máquinas, fiscalizando o cumprimento das normas de segurança do trabalho.
        - Preparar a praça de máquinas para manobras, garantindo a prontidão dos motores e sistemas auxiliares para responder aos comandos do passadiço.
        - Ao render o quarto, transmitir ao Oficial substituto todas as informações relevantes sobre o estado dos equipamentos, manutenções em andamento e quaisquer ocorrências.
- **Principais Responsabilidades:**

- **Operacionais:** Garantir o funcionamento contínuo e eficiente dos motores e geradores, otimizando o consumo de combustível e lubrificantes, e assegurando a disponibilidade de potência para a propulsão e os serviços auxiliares.
- **Técnicas:** Diagnosticar falhas e realizar intervenções corretivas imediatas para manter a disponibilidade dos sistemas, seguindo os manuais e procedimentos técnicos.
- **Administrativas:** Manter o Diário de Máquinas atualizado com registros precisos de operação, consumo, manutenções e quaisquer anomalias ou eventos relevantes.
- **Legais:** Controlar e registrar o descarte de resíduos da praça de máquinas, em conformidade com o MARPOL Anexo I, prevenindo vazamentos e poluição. Sua atuação é fundamental para o cumprimento das normas de segurança da SOLAS e dos requisitos de proficiência da STCW.

- **Exemplos Práticos e Conexão Legal:**
  - **Cenário:** Detecção de um aumento anormal de temperatura em um sistema auxiliar.
  - **Aplicação:** O Oficial de Máquinas deve identificar a causa, tomar ações corretivas imediatas (ex: ajustar fluxo de resfriamento, isolar componente defeituoso) e registrar o evento no Diário de Máquinas, informando o Chefe de Máquinas. Sua atuação está diretamente ligada aos padrões de proficiência da STCW Regra III/1 e aos requisitos de segurança do SOLAS. A falha em identificar ou responder a tempo a uma anomalia pode levar a avarias maiores, com implicações na responsabilidade civil e criminal.
  - **Prevenção de Poluição:** Acompanha os níveis e o descarte de águas de porão, garantindo que não ultrapassem os limites de óleo estabelecidos pelo MARPOL Anexo I. A negligência nesse controle pode resultar em multas e processos por crime ambiental (Lei nº 9.605/1998), com responsabilidade solidária para o armador.

2.2. A Responsabilidade Solidária: Implicações Civis e Criminais

A navegação, por sua natureza de alto risco e interdependência, frequentemente impõe uma modalidade de responsabilidade que transcende a culpa individual, estendendo-se a múltiplos agentes envolvidos na operação da embarcação: a responsabilidade solidária. Compreender este conceito é fundamental para Oficiais da Marinha Mercante e armadores, pois impacta diretamente a gestão de riscos e a estratégia de defesa em caso de incidentes.

- **Conceito de Responsabilidade Solidária:**
  - **Definição:** No contexto marítimo brasileiro, a responsabilidade solidária implica que duas ou mais partes (por exemplo, Comandante, Armador, Proprietário, Operador ou até outros Oficiais) podem ser conjuntamente obrigadas a responder por um dano, de modo que a vítima pode exigir a totalidade da indenização de qualquer um dos responsáveis, sem prejuízo do direito de regresso entre eles. Essa solidariedade visa garantir a efetiva reparação do dano, dada a complexidade e a transnacionalidade das operações marítimas.
  - **Base Jurídica:** Embora o Código Comercial de 1850 estabeleça responsabilidades individuais para cada Oficial, a legislação moderna e as convenções internacionais, incorporadas ao direito brasileiro, reforçam a solidariedade. A Lei nº 2.180/1954 (Tribunal Marítimo), ao dispor sobre a apuração de fatos da navegação, e a Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes

Ambientais) são exemplos claros de diplomas que podem imputar responsabilidade solidária ou conjunta, especialmente em casos de danos ambientais. O Direito Marítimo frequentemente adota a teoria do risco, que pode ampliar a responsabilidade independentemente de culpa.

- **Implicações Civis:**
  - **Conceito:** A responsabilidade civil busca a reparação pecuniária (indenização em dinheiro) ou a restauração do bem jurídico lesado ao seu *status quo ante*. No ambiente marítimo, os danos podem ser vastos e complexos, envolvendo múltiplas vítimas e impactos duradouros.
  - **Exemplos Práticos que Geram Responsabilidade Civil:**
    - **Danos Ambientais:** Vazamento de óleo, descarte irregular de lixo ou esgoto que cause poluição marinha (MARPOL; Lei nº 9.605/1998). O Armador, o Proprietário e o Comandante podem ser solidariamente acionados pela União, estados, municípios ou terceiros (pescadores, comunidades costeiras) para custear a limpeza da área, compensar os danos ecológicos e indenizar prejuízos econômicos.
    - **Avarias e Acidentes de Navegação:** Colisão com outra embarcação, impacto em infraestrutura portuária (píeres, boias), danos à carga transportada, ou encalhe (Código Comercial de 1850; Convenções sobre responsabilidade do transportador). A reparação dos danos materiais e lucros cessantes pode ser exigida solidariamente do Comandante e do Armador/Proprietário, salvo prova de excludente de responsabilidade.
    - **Acidentes de Trabalho:** Lesões graves ou morte de tripulantes a bordo decorrentes de falhas nos equipamentos, negligência em procedimentos de segurança ou desrespeito a normas de saúde e segurança (MLC; Normas Regulamentadoras da CLT; NORMAM). A indenização por danos morais, materiais e lucros cessantes pode ser solidariamente exigida do Armador e do Oficial responsável pela segurança da operação ou do setor.
  - **Formas de Reparação:** Geralmente pecuniária, podendo incluir a obrigação de fazer (e.g., planos de remediação ambiental, remoção de destroços) ou não fazer. A vítima pode escolher a quem acionar, cabendo ao responsável acionado buscar o regresso contra os demais solidários.
- **Implicações Criminais:**
  - **Conceito:** A responsabilidade criminal é de natureza pessoal, imposta pelo Estado em decorrência da prática de um crime, visando a aplicação de pena (privação de liberdade, multa, restrição de direitos). Embora a pena seja individualizada, a investigação pode abranger diversos indivíduos que, por ação ou omissão, contribuíram para o resultado criminoso.
  - **Exemplos de Infrações Específicas e Consequências:**
    - **Crimes Ambientais:** O descarte ilegal de poluentes no mar é tipificado pela Lei nº 9.605/1998. Um Oficial que ordena, executa ou, por omissão, permite tal descarte, e o Comandante que, tendo o dever de fiscalizar, não o faz, podem responder criminalmente. As penas podem variar de multas vultosas a reclusão, além de interdição de direitos.
    - **Crimes Contra a Vida ou Integridade Física:** Em caso de acidente de navegação que resulte em lesões graves ou morte de tripulantes ou terceiros, o Oficial, Comandante ou Armador que agiram com culpa (negligência, imprudência ou imperícia) podem ser imputados por

homicídio culposo ou lesão corporal culposa, conforme o Código Penal (Art. 121, §3º; Art. 129, §6º).
        - **Crimes Contra a Segurança dos Transportes Marítimos:** Atos que coloquem em risco a segurança da navegação, como omissão de socorro, são previstos em legislação específica e no Código Penal.
- **Estudos de Caso e Mitigação de Riscos Jurídicos e Operacionais:**
    - **Cenário Prático:** Um vazamento de óleo de uma embarcação que causa extensa mancha e impacta a costa.
    - **Análise de Responsabilidade:** O Oficial de Máquinas que operava o sistema pode ser responsabilizado por falha técnica; o Chefe de Máquinas por falha na supervisão ou manutenção; o Comandante por omissão no dever de garantir a segurança da operação e fiscalização; e o Armador/Proprietário por responsabilidade objetiva (Lei nº 9.605/1998) ou por falha na gestão de segurança da frota. Todos podem ser solidariamente acionados na esfera civil e, individualmente, na criminal.
    - **Estratégias para Mitigação:** A principal linha de defesa reside na proatividade e na documentação rigorosa.
        - **Documentação Exaustiva:** Manter registros precisos e atualizados de todos os procedimentos operacionais, manutenções realizadas (preventivas e corretivas), inspeções internas e externas, treinamentos da tripulação, e ocorrências a bordo (diários de bordo, *logs*, *checklists*). A Lei nº 2.180/1954 confere força probatória aos registros feitos em livros oficiais.
        - **Diligência e Conformidade:** Comprovar que o Oficial agiu com a diligência esperada, em estrita conformidade com os protocolos internos e com as normas da STCW, NORMAM e Convenções Internacionais.
        - **Reporte de Falhas:** A demonstração de que falhas ou situações de risco foram prontamente reportadas às instâncias superiores (Comandante, Armador) e que a solução não dependia do Oficial, é crucial para afastar ou limitar sua responsabilidade.
        - **Sistemas de Gestão de Segurança (ISM Code):** A implementação e o cumprimento de um Sistema de Gestão de Segurança (SGS) eficaz, conforme o ISM Code, são essenciais para armadores e Comandantes, servindo como forte indicativo de diligência na prevenção de acidentes.
        - **Treinamento Contínuo:** A reciclagem constante e a familiarização com novas regulamentações e tecnologias são cruciais para a defesa da imperícia.
        - **Planos de Contingência:** A existência e o treinamento de planos de contingência (e.g., SOPEP para derramamentos de óleo – MARPOL Anexo I) demonstram preparo e capacidade de resposta, mitigando a extensão dos danos e, consequentemente, da responsabilidade.

A complexidade da responsabilidade solidária na navegação exige um compromisso inabalável de todos os envolvidos com a excelência operacional, a conformidade legal e uma cultura de segurança robusta, visando sempre a salvaguarda da vida humana no mar, a proteção ambiental e a integridade do patrimônio.

2.3. Guarnecimento e Posicionamento dos Oficiais nas Manobras de Atracação e Desatracação: Aspectos Operacionais e Legais

As manobras de atracação e desatracação representam fases de altíssima criticidade na operação de qualquer embarcação. Nesses momentos, a margem para erro é mínima, e as consequências de uma falha podem ser catastróficas, afetando a segurança da navegação, da tripulação, da embarcação, da carga e do meio ambiente. A complexidade dessas operações, frequentemente realizadas em áreas restritas e com tráfego intenso, exige um guarnecimento preciso e um posicionamento estratégico dos Oficiais, bem como uma coordenação impecável entre todos os envolvidos. O guarnecimento adequado não é apenas uma boa prática operacional; é uma exigência legal fundamental para a prevenção de acidentes e a mitigação de implicações jurídicas severas.

2.3.1. Princípios Gerais do Guarnecimento

A organização da tripulação durante manobras em áreas restritas e terminais portuários é regida por princípios de clareza, coordenação e aderência a planos pré-estabelecidos. O objetivo é assegurar que cada membro da equipe compreenda seu papel, suas atribuições e os procedimentos de emergência.

- **Comunicação Clara e Concisa:** A base de qualquer manobra segura é a comunicação eficaz. Isso envolve o uso de terminologia padrão, confirmação de ordens (*closed-loop communication*) e a utilização de canais de comunicação dedicados (VHF, telefonia interna).
- **Coordenação e Sincronia:** Todas as ações devem ser coordenadas entre o passadiço, praça de máquinas, estações de amarração e, quando presente, o prático e os rebocadores.
- **Aderência a Planos e Procedimentos:** A manobra deve seguir um plano detalhado, que contemple as particularidades da embarcação, do porto e das condições ambientais. O Sistema de Gestão de Segurança (SMS), conforme o ISM Code, deve prever procedimentos específicos para essas operações, incluindo *checklists* pré-manobra.
- **Prontidão para Contingências:** A equipe deve estar preparada para responder rapidamente a qualquer imprevisto, como falha de máquinas, ruptura de cabos ou mudanças abruptas nas condições meteorológicas.

2.3.2. Posicionamento, Atribuições e Responsabilidades Específicas por Oficial

O sucesso de uma manobra depende diretamente do posicionamento e da execução diligente das atribuições de cada Oficial. A falha individual ou coletiva pode ter implicações diretas na Responsabilidade Solidária, conforme discutido na Seção 2.2 deste Guia.

2.3.2.1. O Comandante: Autoridade e Responsabilidade Máxima na Manobra

O Comandante é a figura central e a autoridade suprema a bordo, especialmente durante as manobras de atracação e desatracação. Nesses momentos críticos, sua presença no passadiço é imperativa, e sua responsabilidade abrange todos os aspectos da operação, desde a segurança da vida humana até a proteção do meio ambiente e a integridade da embarcação e das instalações portuárias. Ele é o elo final entre a embarcação e o armador, e o representante do Estado a bordo, assumindo a mais elevada responsabilidade por todas as decisões e suas consequências.

- **Localização Padrão:** O Comandante deve estar posicionado no passadiço, que é o centro de comando e controle da embarcação. Desse local, ele tem a visão mais

abrangente da situação, acesso a todos os instrumentos de navegação e comunicação, e a capacidade de emitir ordens diretas e imediatas para a praça de máquinas, as estações de amarração e, quando aplicável, para os rebocadores e o prático.

- **Deveres e Atribuições Operacionais:**
  - **Comando Pessoal da Manobra:** Conforme a NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.1.1.e), o Comandante deve "assumir pessoalmente a direção da embarcação em todas as manobras de entrada e saída de portos, canais, barras, rios, lagos, lagoas, atracação, desatracação, fundeio, desatracação, reboque, e em todas as ocasiões em que julgar necessário". Isso significa que, mesmo com a presença do Prático (que atua como conselheiro), a decisão final e a responsabilidade pela manobra são sempre do Comandante.
  - **Comunicação e Coordenação:** Mantém comunicação direta e clara com o Prático (se a bordo), mestres de rebocadores, estações de amarração (proa e popa), e a praça de máquinas. Ele é o ponto focal para todas as informações e ordens, garantindo que sejam compreendidas e executadas.
  - **Monitoramento Contínuo:** Supervisiona e avalia constantemente a velocidade, rumo, taxa de aproximação, distância dos obstáculos (cais, outras embarcações, infraestrutura), funcionamento dos propulsores e leme, e a ação dos rebocadores. Utiliza todos os auxílios à navegação disponíveis (radar, ECDIS, GPS, profundímetro, anemômetro) para manter o controle situacional.
  - **Gestão de Riscos e Segurança:** Garante que todos os procedimentos de segurança sejam seguidos, que a manobra seja executada dentro dos limites operacionais da embarcação e do porto, e que os riscos sejam mitigados. Isso inclui a verificação da prontidão dos equipamentos de manobra e de emergência, bem como a adequação do guarnecimento (NORMAM-101/DPC, Capítulo 4, Seção I, item 4.1.1.aj).
  - **Supervisão de Carga e Lastro:** Monitora operações de carga, descarga, lastro e deslastro que possam afetar o *trim*, calado ou estabilidade da embarcação durante a manobra, conforme a NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.1.1.g).
  - **Prevenção de Abalroamento:** Cumpre e faz cumprir as regras do RIPEAM durante a manobra, adotando ações preventivas e evasivas para evitar colisões (NORMAM-101/DPC, Capítulo 4, Seção I, item 4.1.1.n).
  - **Registro:** Assegura que todos os eventos e decisões relevantes da manobra sejam devidamente registrados no Diário de Navegação (NORMAM-101/DPC, Capítulo 4, Seção I, item 4.1.1.b).
- **Fundamentação Legal e Interconexão com Responsabilidade:**
  - **Código Comercial de 1850 (Art. 492):** Este artigo estabelece a base da autoridade do Comandante: "O capitão é o chefe superior da embarcação, e como tal, o seu representante e agente do proprietário ou armador, e o depositário da carga." Isso lhe confere a autoridade máxima e a representação legal a bordo, implicando a mais alta responsabilidade.
  - **Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA):** A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário reforça a responsabilidade do Comandante. Seu Art. 15 é explícito: "O Comandante é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação, pela salvaguarda da vida humana a bordo e pela prevenção da poluição ambiental." O Art. 14 da LESTA e o Art. 19 do RLESTA reafirmam que, mesmo com Prático a bordo, a responsabilidade primária pela condução e segurança da embarcação é do Comandante. Durante as manobras, essa responsabilidade é intensificada, pois é um período de alto risco.

Jh7j uhuuuuuu

- **NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.1):** Detalha as atribuições do Comandante, incluindo a responsabilidade por "cumprir e fazer cumprir as leis e regulamentos em vigor" (4.1.1.b) e "responder por quaisquer penalidades impostas à embarcação, por infração da legislação em vigor, resultantes de sua imperícia, omissão ou culpa, ou de pessoas que lhe sejam subordinadas" (4.1.1.l). A norma exige que ele "assuma pessoalmente a direção da embarcação" em manobras críticas (4.1.1.e).
- **NORMAM-201/DPC:** Esta NORMAM (que substituiu a NORMAM-01/DPC para requisitos de embarcação) trata da construção, equipamentos e certificações das embarcações. O Comandante é o responsável por garantir que a embarcação, com suas características e equipamentos certificados sob a NORMAM-201/DPC, seja operada dentro de seus limites e em conformidade com as normas técnicas que ela estabelece. Ele deve conhecer e respeitar as características de manobra da embarcação, que são definidas por seus parâmetros técnicos e certificações. Falhas em operar a embarcação dentro das condições de projeto ou com equipamentos não conformes à NORMAM-201/DPC podem gerar sua responsabilidade.
- **Convenção STCW (Regra II/2):** Esta Convenção estabelece os padrões de competência para Comandantes no nível gerencial, incluindo a capacidade de "planejar e executar a viagem e conduzir o navio em todas as condições", e de "responder a emergências na navegação". A manobra de atracação/desatracação é um teste direto dessas competências e sua correta aplicação é esperada.
- **SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar):** O Comandante é o principal garantidor do cumprimento dos requisitos da SOLAS a bordo, que estabelece normas para a construção, equipamentos de navegação, sistemas de governo, comunicação de emergência e planos de contingência (ex: planos de manobra, planos de combate a incêndio). A falha em operar a embarcação com esses sistemas em perfeito estado, conforme a SOLAS e a NORMAM-201/DPC, pode configurar infração.
- **Interconexão com Responsabilidade Solidária:** A responsabilidade do Comandante é a mais abrangente e direta. Uma falha em sua supervisão, uma decisão imprudente, uma omissão em intervir quando necessário, ou a não assunção do comando pessoal em manobras críticas, podem levar a acidentes (colisão, encalhe, danos à infraestrutura portuária, lesões a pessoas, poluição).
  - Em tais casos, ele pode ser responsabilizado civil e criminalmente. O Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) investigará se sua conduta (imperícia, imprudência, negligência) contribuiu para o incidente, podendo resultar em penalidades administrativas (suspensão ou cancelamento de habilitação).
  - A negligência funcional do Comandante em garantir o guarnecimento adequado, em supervisionar a execução do plano de manobra, ou em tomar o comando pessoalmente, pode ser um fator determinante para a responsabilidade solidária do armador (conforme Seção 2.2), que, por sua vez, poderá buscar o direito de regresso contra o Comandante.
  - Pode ser imputado criminalmente por atos como crimes ambientais (Lei nº 9.605/1998), homicídio ou lesão corporal culposa (Código Penal) se sua ação ou omissão for diretamente ligada ao resultado danoso.

- **Exemplo Prático:**
  - **Cenário:** Durante uma manobra de atracação, o Comandante, apesar dos avisos do Prático e do Oficial de Náutica sobre a alta taxa de aproximação e a

proximidade excessiva do cais, decide manter a velocidade, resultando em um impacto que danifica o cais e a embarcação.

- **Implicações:** A investigação do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) e de outras autoridades (polícia, órgãos ambientais) focará na decisão do Comandante. Sua imprudência (ação precipitada) ou imperícia (falta de habilidade técnica para avaliar a situação) pode ser comprovada. A falha em "assumir pessoalmente a direção" com a diligência esperada e em "garantir a segurança da embarcação e da navegação" conforme a LESTA e a NORMAM-101/DPC será um ponto central na apuração de sua responsabilidade. Isso pode levar à sua condenação civil por danos materiais (solidariamente com o armador) e, dependendo da gravidade e havendo vítimas ou poluição, a processos criminais.

2.3.2.2. O Imediato: Gerente das Operações de Convés na Manobra

O Imediato, como segundo na hierarquia do convés, desempenha um papel gerencial e de supervisão crucial durante as manobras de atracação e desatracação. Sua presença e liderança nos postos de amarração são fundamentais para a execução segura e eficiente das operações no convés, atuando como o elo vital entre o passadiço e a equipe de manobra. Ele é o principal executivo das ordens do Comandante na proa ou popa, garantindo que os procedimentos sejam seguidos rigorosamente.

- **Localização Padrão:** Geralmente posicionado no convés de proa ou popa, dependendo da fase da manobra e da determinação do Comandante. Sua presença nesses locais permite a supervisão direta da equipe de amarração e a comunicação eficaz com o passadiço. Em navios com características específicas ou em operações de alta complexidade (como navios-tanque), sua posição pode ser no passadiço ou em estação de controle de carga, coordenando operações de lastro/deslastro que impactam diretamente o *trim* e o calado durante a manobra.
- **Deveres e Atribuições Operacionais:**
  - **Liderança e Supervisão da Equipe de Amarração:** Conforme a NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.3.1.d), o Imediato é responsável por "dirigir as fainas de convés em acidentes e exercícios". Durante as manobras, ele lidera a equipe de amarração, distribuindo tarefas, garantindo o uso correto de espias, cabos e equipamentos (guincho, cabrestante, freios) e zelando pela segurança de todos os envolvidos.
  - **Comunicação com o Passadiço:** Mantém comunicação constante e clara com o passadiço, informando sobre o andamento das operações no convés (ex: espias na água, tensões, distâncias em relação ao cais ou outras embarcações, e quaisquer intercorrências). Essa comunicação é bidirecional, transmitindo ordens do passadiço e reportando a situação do convés, incluindo confirmações (*closed-loop communication*).
  - **Prontidão e Eficiência dos Equipamentos de Manobra:** Assegura que todos os aparelhos de manobra (guincho, cabrestante, espias, freios) estejam em perfeitas condições operacionais e sejam utilizados de forma eficiente e segura, conforme a NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.3.1.c), que o incumbe de "zelar pela limpeza, conservação e eficiência dos aparelhos de manobra, salvatagem e combate a incêndio".
  - **Segurança no Convés:** Garante a segurança da equipe de amarração, fiscalizando o uso correto de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) e a

aderência estrita aos procedimentos de segurança para evitar acidentes com cabos, equipamentos ou quedas. É responsável por identificar e mitigar riscos imediatos no local da manobra.

- **Monitoramento da Carga e Estabilidade (quando aplicável):** Em manobras que envolvem carregamento ou descarregamento simultâneo, ou onde o *trim* e o calado são críticos (ex: passagens de canais rasos, manobras em terminais com restrição de calado), o Imediato monitora a distribuição da carga e o impacto na estabilidade e nos esforços da embarcação, em coordenação com o passadiço e o plano de carga. Isso está previsto na NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.3.1.i).

- **Fundamentação Legal e Interconexão com Responsabilidade:**
  - **Base Legal:** Suas atribuições são definidas pelo Código Comercial de 1850 (Art. 523 e seguintes), que o estabelece como o segundo na hierarquia do convés, e detalhadas pela NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.3). A Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e o Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA), ao tratarem da segurança da navegação, abrangem indiretamente as responsabilidades do Imediato. A Convenção STCW (Regra II/2) estabelece as competências de nível gerencial para oficiais de convés, que incluem a supervisão de operações de manobra e carga.
  - **Responsabilidade:** O Imediato é diretamente responsável pela execução segura das operações no convés. Falhas em sua supervisão, como o uso inadequado de espias, a falta de atenção a tensões excessivas, a omissão em garantir a segurança da equipe ou erros na coordenação das operações de lastro que afetem a manobrabilidade do navio, podem resultar em acidentes graves (ruptura de cabos, lesões à tripulação, danos à embarcação ou ao cais, vazamentos de carga ou óleo).
    - **Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954):** Em caso de sinistro, a conduta do Imediato será investigada. A comprovação de negligência funcional (falha em dirigir ou supervisionar adequadamente as fainas) ou imperícia (falta de conhecimento técnico para a operação ou uso inadequado de equipamentos) pode levar à declaração de culpabilidade e à aplicação de penalidades administrativas, como suspensão ou cancelamento de seu certificado.
    - **Implicações Civis e Criminais:** Acidentes decorrentes de sua falha podem gerar responsabilidade civil por danos materiais e lesões pessoais. Em casos de dolo ou culpa grave, pode haver imputação criminal, especialmente se houver vítimas ou danos ambientais significativos (ex: crime ambiental conforme Lei nº 9.605/1998 por vazamento de óleo ou carga decorrente de falha na operação de lastro ou carga). A negligência do Imediato pode ser um fator determinante na imputação da responsabilidade solidária do armador (conforme Seção 2.2), que poderá, em tese, buscar o direito de regresso contra o Imediato.
- **Exemplo Prático:** Se, durante a atracação, um cabo se rompe e atinge um trabalhador do cais devido à falha do Imediato em monitorar a tensão da espia ou em dar ordens claras para aliviar a pressão, ele pode ser responsabilizado por lesões corporais (Código Penal) e por danos materiais. A investigação do Tribunal Marítimo analisará se o Imediato cumpriu suas atribuições de "dirigir as fainas de convés" e "zelar pela segurança do pessoal" conforme a NORMAM-101/DPC. Da mesma forma, um erro no cálculo de lastro que cause instabilidade durante a manobra, ou um vazamento de carga

devido à estiva inadequada sob sua supervisão, pode levar a sérias consequências legais e financeiras.

2.3.2.3. O Chefe de Máquinas: Responsável Técnico e Operacional da Praça de Máquinas na Manobra

O Chefe de Máquinas é a autoridade máxima na Seção de Máquinas e o principal responsável pela prontidão, operação e desempenho de todos os sistemas propulsores e auxiliares da embarcação, especialmente durante as manobras de atracação e desatracação. Sua presença na praça de máquinas ou na Sala de Controle de Máquinas (SCM) é indispensável para garantir que a embarcação responda de forma imediata e precisa aos comandos do passadiço, assegurando a segurança da manobra e a integridade dos equipamentos.

- **Localização Padrão:** O Chefe de Máquinas deve estar posicionado na Praça de Máquinas, preferencialmente na Sala de Controle de Máquinas (SCM), se houver. Desse local, ele tem acesso direto aos painéis de controle e monitoramento de todos os sistemas vitais, podendo supervisionar a equipe e intervir rapidamente em caso de necessidade.
- **Deveres e Atribuições Operacionais:**
    - **Gerência Pessoal da Praça de Máquinas:** Conforme a NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.10.1.e), o Chefe de Máquinas deve "dirigir pessoalmente a praça de máquinas em todas as manobras de entrada e saída de portos, canais, barras, rios, lagos, lagoas, atracação, desatracação, fundeio, desatracação, reboque, e em todas as ocasiões em que julgar necessário". Isso implica sua presença ativa e supervisão direta de todos os sistemas e do pessoal sob seu comando.
    - **Prontidão e Resposta dos Sistemas:** Garante que os motores principais e auxiliares, bem como os sistemas de governo (leme), estejam em plena prontidão para responder a qualquer comando do passadiço (RPM, direção de rotação, potência). Deve assegurar a disponibilidade de ar de partida, óleo combustível, água de resfriamento e lubrificantes.
    - **Monitoramento Contínuo:** Monitora continuamente os parâmetros vitais dos motores (pressão de óleo, temperatura de água e gases de escape, RPM) e dos sistemas auxiliares (geradores, bombas de leme, compressores de ar, sistemas hidráulicos e pneumáticos). Qualquer anomalia deve ser identificada e tratada imediatamente.
    - **Comunicação com o Passadiço:** Mantém comunicação constante e clara com o passadiço, informando sobre a disponibilidade, o estado e a capacidade de resposta dos sistemas de propulsão e leme. Confirma o recebimento e a execução dos comandos de máquina.
    - **Gestão da Equipe:** Supervisiona a equipe da praça de máquinas (Oficiais de Máquinas, Subalternos), garantindo que estejam em seus postos, prontos para atuar e que os procedimentos de segurança sejam seguidos.
    - **Prevenção de Falhas:** Antecipa e previne possíveis falhas de equipamentos que possam comprometer a manobra, realizando verificações pré-manobra e garantindo a manutenção adequada dos sistemas críticos.
    - **Resposta a Emergências:** Em caso de falha de máquina ou outra emergência na praça de máquinas, deve coordenar a resposta imediata para restabelecer a operação ou mitigar os danos, informando o Comandante.
- **Fundamentação Legal e Interconexão com Responsabilidade:**

- **Código Comercial de 1850 (Art. 528):** Este artigo estabelece a responsabilidade do Chefe de Máquinas: "O maquinista é o chefe da máquina, e como tal, responsável pela sua conservação, bom funcionamento e segurança." Isso lhe confere autoridade e responsabilidade diretas sobre o setor de máquinas.
- **Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA):** A LESTA e o RLESTA, ao tratarem da segurança do tráfego aquaviário, abrangem a responsabilidade do Chefe de Máquinas pela operação segura dos sistemas propulsores e auxiliares. A falha em garantir a prontidão e o bom funcionamento desses sistemas pode ser considerada uma infração à segurança da navegação (LESTA, Art. 14, § 1º, II).
- **NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.10):** Detalha extensivamente as atribuições do Chefe de Máquinas, incluindo a responsabilidade pela "direção técnica, econômica, disciplinar e administrativa do setor a seu cargo" (4.10.1.a), pela "conservação, manutenção e limpeza de todos os aparelhos, acessórios e equipamentos da seção de máquinas" (4.10.1.b), e por "comunicar, imediatamente, por escrito, ao Comandante, quando julgar necessário, todas as ocorrências e anormalidades que se derem nos serviços da seção a seu cargo" (4.10.1.k). A norma ainda exige que ele "dirija pessoalmente a praça de máquinas em todas as manobras" (4.10.1.e).
- **NORMAM-201/DPC:** Esta NORMAM estabelece os requisitos técnicos para as instalações de máquinas (Capítulo 3, Seção VI, item 3.36) e os equipamentos elétricos (Capítulo 3, Seção VI, item 3.35), que substituíram os requisitos gerais da NORMAM-01/DPC para embarcações. O Chefe de Máquinas é o responsável por garantir que os sistemas sob sua alçada estejam em conformidade com esses requisitos e sejam mantidos em condições operacionais seguras, conforme as vistorias e certificações da embarcação.
- **Convenção STCW (Regra III/2):** Esta Convenção estabelece os padrões de competência para Chefes de Máquinas no nível gerencial, incluindo a capacidade de "gerenciar a operação da máquina propulsora e dos sistemas auxiliares" e de "responder a emergências na máquina". A manobra é um momento de alta demanda sobre esses sistemas, e a proficiência do Chefe de Máquinas é testada diretamente.
- **SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar):** O Chefe de Máquinas é fundamental para o cumprimento dos requisitos da SOLAS relacionados à segurança da máquina, incluindo sistemas de propulsão, governo, geração de energia de emergência, e sistemas de combate a incêndio na praça de máquinas. A SOLAS Capítulo II-1 (Construção – Compartimentação e Estabilidade, Máquinas e Instalações Elétricas) e o Capítulo V (Segurança da Navegação, Regra 26 – Testes do Aparelho de Leme) impõem exigências que são responsabilidade direta do Chefe de Máquinas. A falha em manter esses sistemas operacionais, conforme a SOLAS e a NORMAM-201/DPC, pode configurar infração grave.
- **Interconexão com Responsabilidade Solidária:** A responsabilidade do Chefe de Máquinas é direta e técnica. Uma falha em garantir a prontidão dos motores, uma resposta tardia ou incorreta a um comando do passadiço, um problema técnico não gerenciado adequadamente, ou a negligência na manutenção de sistemas críticos, podem levar a perda de controle da embarcação, colisões, encalhes ou outros acidentes.
    - Em tais casos, ele pode ser responsabilizado civil e criminalmente. O Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) investigará se sua conduta

(imperícia, imprudência, negligência) contribuiu para o incidente, podendo resultar em penalidades administrativas (suspensão ou cancelamento de habilitação).
        - A negligência funcional do Chefe de Máquinas na gestão da praça de máquinas pode ser um fator determinante para a responsabilidade solidária do armador (conforme Seção 2.2), que, por sua vez, poderá buscar o direito de regresso contra o Chefe de Máquinas.
        - Pode ser imputado criminalmente por atos como crimes ambientais (Lei nº 9.605/1998 ou Lei nº 9.966/2000 - Lei do Óleo) se houver vazamento de óleo ou outras substâncias poluentes devido a falhas sob sua responsabilidade.
- **Exemplo Prático:**
    - **Cenário:** Durante uma manobra de desatracação, o passadiço solicita "máquina toda a vante", mas o motor principal não responde adequadamente devido a uma falha no sistema de ar de partida. A embarcação perde o controle e colide com um rebocador.
    - **Implicações:** A investigação focará na prontidão do sistema de ar de partida e na manutenção preventiva. Se for comprovado que o Chefe de Máquinas não garantiu a pressão adequada do ar de partida ou não realizou os testes de prontidão conforme os procedimentos da embarcação e as normas da NORMAM-101/DPC (ex: item 4.10.1.c – planejamento de manutenção) e SOLAS Regra 26 do Capítulo V (testes de leme), sua negligência ou imperícia será um fator crucial. Ele pode ser responsabilizado pelos danos materiais e, se houver vítimas, criminalmente. A falha em "garantir a operação eficiente e segura dos equipamentos" conforme suas responsabilidades (STCW) e as normas técnicas (NORMAM-201/DPC) será um ponto central.

2.3.2.4. O Oficial de Náutica: O Serviço de Quarto no Passadiço na Manobra

O Oficial de Náutica, no exercício do serviço de quarto no passadiço durante as manobras, é o braço direito do Comandante e do Prático (se a bordo), atuando como um elemento crucial na execução das ordens e na manutenção da vigilância contínua. Sua função é garantir que a embarcação responda de forma precisa aos comandos, monitorar os parâmetros vitais, gerenciar os auxílios à navegação e manter uma comunicação fluida e eficaz com todas as partes envolvidas na manobra. Ele é o executor direto dos procedimentos de segurança e navegação sob a supervisão do Comandante.

- **Localização Padrão:** O Oficial de Náutica deve estar posicionado no passadiço, ao lado do Comandante (e do Prático, se a bordo), ou em outro posto de observação e controle designado pelo Comandante que lhe permita a máxima eficácia na execução de suas atribuições e na manutenção da vigilância abrangente.
- **Deveres e Atribuições Operacionais:**
    - **Vigilância Contínua e Abrangente:** Mantém uma vigilância visual e auditiva constante e eficaz, utilizando todos os meios disponíveis (radar, AIS, ECDIS, binóculos, sistema de câmeras) para detectar outras embarcações, obstáculos, auxílios à navegação e quaisquer perigos potenciais. Reporta imediatamente ao Comandante qualquer alteração, observação relevante ou dúvida. Esta atribuição é fundamental e está detalhada na NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.4.2.b – "realizar o serviço de quarto") e é um requisito central da STCW (Regra II/1, Tabela A-II/1 – Padrões de Competência para Oficial Encarregado

de Quarto de Navegação, Coluna 1: Funções de Navegação, item 1.1: Planejamento de Viagem e Determinação de Posição) e do RIPEAM (Regra 5 – Vigia).

- **Execução Precisa de Ordens:** Executa com exatidão as ordens de leme, máquina e propulsores laterais (*thrusters*) emitidas pelo Comandante ou Prático, repetindo-as para confirmação (*closed-loop communication*) e fiscalizando sua correta execução. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.4.2.e) estabelece que ele deve "fiscalizar frequentemente o rumo e o governo da embarcação" e "auxiliar no passadiço, na proa ou na popa, nas manobras de fundear, suspender, atracar, desatracar, entrada e saída de dique, e outras fainas" (item 4.4.2.j).
- **Monitoramento de Instrumentos e Sistemas:** Monitora continuamente os instrumentos e sistemas de navegação (velocidade, rumo, profundidade, RPM dos motores, *status* dos *thrusters*, estado do leme, AIS, radar, ECDIS, GPS) e os sistemas de controle, reportando quaisquer desvios, anomalias ou falhas ao Comandante. A SOLAS (Capítulo V, Regra 19 – Equipamentos de Navegação e Sistemas) exige a presença de equipamentos que o Oficial deve saber operar e monitorar adequadamente.
- **Comunicação Eficaz:** Mantém comunicação clara e concisa com a praça de máquinas, as estações de amarração (proa e popa), os rebocadores (via VHF), e, se necessário, com o VTS (Serviço de Tráfego de Embarcações) ou outras autoridades, transmitindo e recebendo informações críticas. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.5) detalha suas atribuições em radiocomunicações.
- **Registro no Diário de Navegação:** Realiza registros precisos e oportunos no Diário de Navegação de todos os eventos relevantes da manobra, incluindo horários de comandos, respostas da máquina e leme, observações de tráfego e do ambiente, e quaisquer incidentes ou ocorrências. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.4.2.k) o incumbe de "escriturar o Diário de Navegação".
- **Apoio ao Comandante/Prático:** Fornece informações adicionais e relevantes, como distâncias por radar, leituras de profundidade, marcações visuais, ou observações de calado e *trim*, que possam auxiliar o Comandante na tomada de decisões.
- **Prontidão para Emergências:** Deve estar preparado para agir rapidamente em caso de emergência durante a manobra (ex: falha de leme, perda de propulsão, homem ao mar, aproximação de colisão), iniciando os procedimentos de contingência e alertando o Comandante imediatamente.

- **Fundamentação Legal e Interconexão com Responsabilidade:**
  - **Código Comercial de 1850 (Art. 544 e seguintes):** Embora não detalhe as atribuições específicas do Oficial de Náutica, estabelece a hierarquia e a cadeia de comando a bordo. O Oficial de Náutica opera sob a autoridade do Comandante e do Imediato, com deveres de obediência e diligência em suas funções, e é responsável pela escrituração do Diário de Navegação, documento com valor legal.
  - **Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA):** A LESTA estabelece a responsabilidade geral pela segurança da navegação e pela salvaguarda da vida humana no mar. O Oficial de Náutica, ao executar suas atribuições de vigilância, manobra e comunicação, contribui diretamente para o cumprimento dessa lei. Infrações relacionadas à segurança da navegação, como

falha em manter a vigia adequada (Art. 14, § 1º, II), ou em cumprir as regras do RIPEAM, podem ser imputadas a ele, mesmo que a responsabilidade final recaia sobre o Comandante. O Art. 19 do RLESTA reforça que a responsabilidade do Prático não exime a do Comandante ou do Oficial.

- **NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.4):** Esta norma é a principal fonte de detalhamento das atribuições do Oficial de Náutica. A falha em cumprir essas atribuições (ex: não manter a vigilância adequada, não registrar informações relevantes, não comunicar eventos, executar ordens incorretamente, não operar equipamentos) pode levar a penalidades administrativas e ser um fator determinante em acidentes.
- **NORMAM-201/DPC:** Esta NORMAM (sucessora da antiga NORMAM-01/DPC para requisitos de embarcação) estabelece os requisitos técnicos para os equipamentos de navegação e comunicação a bordo (e.g., Capítulo 3, Seção VI). O Oficial de Náutica é responsável por operar esses equipamentos de forma competente e por garantir que estejam em condições de funcionamento, conforme as especificações da NORMAM-201/DPC. A falha em utilizar ou manter adequadamente os equipamentos certificados pode ser um fator de responsabilidade.
- **Convenção STCW (Regra II/1):** Esta Convenção define os padrões de competência para Oficiais de Quarto de Navegação no nível operacional. As atribuições durante a manobra são um teste direto dessas competências, incluindo a capacidade de "manter uma vigia segura" (Tabela A-II/1, item 1.1), "operar equipamentos de navegação" (Tabela A-II/1, item 1.3), "manobrar o navio" (Tabela A-II/1, item 1.4) e "responder a emergências" (Tabela A-II/1, item 1.5). A não conformidade com esses padrões, seja por falta de conhecimento, negligência ou imperícia, pode levar à suspensão ou cancelamento de seu certificado.
- **SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar):** O Oficial de Náutica é um executor chave dos requisitos da SOLAS relacionados à segurança da navegação. Ele opera os equipamentos de navegação e comunicação exigidos pela SOLAS Capítulo V (Segurança da Navegação, Regra 19 – Equipamentos de Navegação e Sistemas) e segue os procedimentos para evitar colisões (RIPEAM, que é parte integrante da SOLAS). A falha em operar esses sistemas ou em seguir os procedimentos pode ter implicações graves para a segurança do navio e resultar em não conformidades.
- **Interconexão com Responsabilidade Solidária:** A responsabilidade do Oficial de Náutica é de execução e vigilância. Embora o Comandante detenha a responsabilidade final, a negligência ou imperícia do Oficial de Náutica na execução de suas atribuições pode ser um fator determinante em acidentes.
    - Em caso de sinistro, o Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) investigará sua conduta. A comprovação de negligência (falha em manter a vigilância adequada, em registrar informações, em comunicar eventos críticos) ou imperícia (falha em operar equipamentos ou executar comandos corretamente, ou falta de conhecimento técnico) pode resultar em penalidades administrativas, como suspensão ou cancelamento de sua habilitação.
    - Sua falha pode contribuir para a responsabilidade solidária do armador e do Comandante, que, por sua vez, podem buscar o direito de regresso contra o Oficial. Além disso, dependendo da gravidade, pode haver

implicações civis (danos materiais, lesões pessoais) e até criminais (crimes ambientais, homicídio culposo, lesão corporal culposa), se sua conduta for diretamente ligada ao resultado danoso.

- **Exemplo Prático:**
  - **Cenário:** Durante uma manobra noturna de fundeio em área de tráfego intenso, o Oficial de Náutica, encarregado da vigilância por radar e visual, não detecta a aproximação de uma pequena embarcação de pesca sem luzes regulamentares que cruza a proa do navio, vindo de bombordo. Ele também não questiona a falha do olheiro em reportar a embarcação. O navio colide levemente, causando danos materiais.
  - **Implicações:** A investigação focará na eficácia da vigilância e na aplicação das regras do RIPEAM. Se for comprovado que o Oficial de Náutica não utilizou o radar adequadamente (não ajustou as escalas, não usou alarmes de CPA/TCPA), não manteve uma vigilância contínua abrangente (visual e eletrônica), ou não reportou a embarcação de pesca ao Comandante, sua negligência e imperícia serão fatores cruciais. Ele será investigado pelo Tribunal Marítimo por descumprimento das atribuições da NORMAM-101/DPC (item 4.4.2.b) e dos padrões da STCW Regra II/1 (manter uma vigia segura). Sua conduta pode levar à suspensão do certificado, e contribuir para a responsabilidade civil e criminal da embarcação e do armador.

2.3.2.5. O Oficial de Máquinas: O Serviço de Quarto na Praça de Máquinas na Manobra

O Oficial de Máquinas, em serviço de quarto durante as manobras, é o executor direto das ordens do Chefe de Máquinas e o responsável pela operação e monitoramento contínuo dos sistemas propulsores e auxiliares. Sua atenção e prontidão são cruciais para garantir que a embarcação responda de forma eficaz aos comandos do passadiço, contribuindo diretamente para a segurança da manobra e a integridade dos equipamentos.

- **Localização Padrão:** O Oficial de Máquinas deve estar posicionado na Praça de Máquinas, geralmente na Sala de Controle de Máquinas (SCM), se houver, ou em um posto de controle local que lhe permita acesso direto aos painéis de operação e monitoramento dos sistemas vitais.
- **Deveres e Atribuições Operacionais:**
  - **Execução de Comandos:** Executa com precisão as ordens de máquina (RPM, direção de rotação, *status* de prontidão) recebidas do passadiço ou do Chefe de Máquinas, repetindo-as para confirmação (*closed-loop communication*) e garantindo sua correta aplicação. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.b) estabelece que ele deve "estar presente na Praça de Máquinas, ou em outro local previamente determinado, durante as manobras da embarcação ou em situações de emergências". Além disso, ele é responsável por "realizar o serviço de quarto" (4.11.1.b) e "atuar na Seção de Máquinas, operando os equipamentos, aparelhos e sistemas nela existentes" (4.11.1.g).
  - **Monitoramento Contínuo:** Monitora constantemente os parâmetros operacionais dos motores principais e auxiliares (pressões, temperaturas, níveis, rotações, vibrações), bem como o *status* dos sistemas de governo, geradores, bombas de lastro e outros equipamentos críticos. Registra as leituras no Diário de Máquinas. A STCW (Regra III/1, Tabela A-III/1 – Padrões de Competência para Oficial Encarregado de Quarto de Máquinas, Coluna 1: Funções de Engenharia Marítima, item 1.1: Operação da Máquina Principal e Auxiliar; e

item 1.2: Monitoramento e Controle da Operação da Máquina Principal e Auxiliar) exige essa competência. A SOLAS (Capítulo II-1, Regra 26.2.2) exige que os sistemas de controle remoto da propulsão principal e de hélices de passo controlável, e o sistema de partida da máquina principal, sejam operados de forma eficiente e confiável, e o Oficial de Máquinas é o responsável por isso no nível operacional.

- **Prontidão dos Sistemas:** Assegura que os sistemas de propulsão e auxiliares estejam em plena prontidão para responder a qualquer comando, verificando a disponibilidade de ar de partida, óleo combustível, água de resfriamento e lubrificantes. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.c) o incumbe de "inspecionar, com antecedência, sob a orientação do Oficial de Máquinas de Serviço, os sistemas necessários à manobra da embarcação, mantendo-os sempre em boas condições de funcionamento". A SOLAS (Capítulo V, Regra 26 – Testes do Aparelho de Leme) requer testes específicos, e o Oficial de Máquinas é fundamental para a prontidão dos sistemas hidráulicos e de força que operam o leme.
- **Comunicação Eficaz:** Mantém comunicação clara e concisa com o Chefe de Máquinas e, se necessário, com o passadiço, reportando o *status* dos sistemas, a execução dos comandos e quaisquer anomalias. A comunicação efetiva é um pilar da segurança operacional.
- **Resposta a Anomalias:** Identifica e responde imediatamente a qualquer alarme ou indicação de falha, tomando as ações corretivas iniciais para mitigar o problema e informando o Chefe de Máquinas. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.e) exige que ele "dê imediato conhecimento ao Oficial de Máquinas de Serviço de todas as ocorrências verificadas". A STCW (Regra III/1, Tabela A-III/1, item 1.5: Resposta a Emergências) reforça essa atribuição.
- **Registro no Diário de Máquinas:** Realiza registros precisos e oportunos no Diário de Máquinas de todos os comandos recebidos, parâmetros operacionais, eventos, anomalias e ações tomadas durante a manobra. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.e) também o incumbe dessa escrituração, que é um documento legal de valor probatório.

- **Fundamentação Legal e Interconexão com Responsabilidade:**
  - **Código Comercial de 1850 (Art. 528 e seguintes):** Embora o Chefe de Máquinas seja o principal responsável pelo setor, o Oficial de Máquinas atua sob sua supervisão, com deveres de diligência e obediência. Sua atuação é parte integrante da responsabilidade geral pela segurança da máquina, e sua negligência pode ser considerada violação dos deveres hierárquicos.
  - **Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA):** A LESTA estabelece a responsabilidade pela segurança da navegação e pela operação segura da embarcação. O Oficial de Máquinas, ao garantir a prontidão e o funcionamento dos sistemas propulsores e auxiliares, contribui diretamente para essa segurança. Falhas em suas atribuições podem ser consideradas infrações à segurança da navegação (LESTA, Art. 14, § 1º, II), mesmo que a responsabilidade final recaia sobre o Comandante e o Chefe de Máquinas.
  - **NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11 e 4.12):** Esta norma é a principal fonte de detalhamento das atribuições do Oficial de Máquinas. A falha em cumprir essas atribuições (ex: não monitorar parâmetros, não executar comandos corretamente, não comunicar anomalias, não inspecionar sistemas) pode levar a penalidades administrativas e ser um fator contribuinte em

acidentes. Ele deve "zelar pela manutenção e conservação dos equipamentos, aparelhos e sistemas sob sua responsabilidade" (4.11.1.f).

- **NORMAM-201/DPC:** Esta NORMAM (sucessora da antiga NORMAM-01/DPC para requisitos de embarcação) estabelece os requisitos técnicos para as instalações de máquinas e equipamentos elétricos (Capítulo 3, Seção VI). O Oficial de Máquinas é responsável por operar e monitorar esses sistemas conforme as especificações e certificações da embarcação. A operação inadequada ou a negligência na manutenção de sistemas certificados pela NORMAM-201/DPC podem ser consideradas infrações técnicas.
- **Convenção STCW (Regra III/1):** Esta Convenção define os padrões de competência para Oficiais Encarregados de Quarto de Máquinas no nível operacional. As atribuições durante a manobra são um teste direto dessas competências, incluindo a capacidade de "operar a máquina principal e auxiliar e sistemas de controle associados" (Tabela A-III/1, item 1.1), "monitorar e controlar a operação da máquina principal e auxiliar" (Tabela A-III/1, item 1.2), e "responder a emergências" (Tabela A-III/1, item 1.5). A não conformidade com esses padrões, seja por falta de conhecimento (imperícia), negligência ou imprudência, pode levar à suspensão ou cancelamento de seu certificado de competência.
- **SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar):** O Oficial de Máquinas é um executor chave dos requisitos da SOLAS relacionados à segurança da máquina. Ele opera e monitora os sistemas vitais da embarcação, incluindo a propulsão principal, sistemas de governo e geradores de emergência, assegurando sua prontidão e confiabilidade. O Capítulo II-1 da SOLAS estabelece requisitos rigorosos para a construção e instalação de máquinas e sistemas elétricos. A falha em operar esses sistemas de acordo com as normas da SOLAS e as diretrizes da NORMAM-201/DPC pode resultar em infrações graves e comprometer a segurança da embarcação.

- **Implicações Legais e Responsabilidade:** A responsabilidade do Oficial de Máquinas é operacional e técnica. Negligência na monitoração de parâmetros, execução incorreta de comandos de máquina, falha em identificar e responder a anomalias, ou manutenção inadequada de equipamentos podem levar a incidentes graves, como perda de propulsão, falha de leme, colisões ou encalhes.
  - Em caso de sinistro, o Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) investigará sua conduta (imperícia, imprudência ou negligência). Se comprovada a culpa, podem ser aplicadas penalidades administrativas, como suspensão ou cancelamento de sua habilitação.
  - A falha do Oficial de Máquinas pode contribuir para a responsabilidade solidária do armador e do Chefe de Máquinas. Em situações de danos materiais, lesões pessoais ou crimes ambientais (Lei nº 9.605/1998; Lei nº 9.966/2000), sua conduta pode ter implicações civis e criminais, especialmente se sua ação ou omissão estiver diretamente ligada ao resultado danoso.
  - **Exemplo Prático:** Se, durante uma manobra de desatracação, um Oficial de Máquinas não percebe um alarme crítico de superaquecimento do motor principal e não toma as ações corretivas imediatas, levando à parada do motor e à perda de controle da embarcação, ele pode ser responsabilizado por negligência em suas atribuições operacionais e técnicas, conforme a STCW e a NORMAM-101/DPC. [...]

2.3.2.5. O Oficial de Máquinas: O Serviço de Quarto na Praça de Máquinas na Manobra

O Oficial de Máquinas, em serviço de quarto durante as manobras, é o executor direto das ordens do Chefe de Máquinas e o responsável pela operação e monitoramento contínuo dos sistemas propulsores e auxiliares. Sua atenção e prontidão são cruciais para garantir que a embarcação responda de forma eficaz aos comandos do passadiço, contribuindo diretamente para a segurança da manobra e a integridade dos equipamentos.

- **Localização Padrão:** O Oficial de Máquinas deve estar posicionado na Praça de Máquinas, geralmente na Sala de Controle de Máquinas (SCM), se houver, ou em um posto de controle local que lhe permita acesso direto aos painéis de operação e monitoramento dos sistemas vitais.
- **Deveres e Atribuições Operacionais:**
    - **Execução de Comandos:** Executa com precisão as ordens de máquina (RPM, direção de rotação, *status* de prontidão) recebidas do passadiço ou do Chefe de Máquinas, repetindo-as para confirmação (*closed-loop communication*) e garantindo sua correta aplicação. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.b) estabelece que ele deve "estar presente na Praça de Máquinas, ou em outro local previamente determinado, durante as manobras da embarcação ou em situações de emergências". Além disso, ele é responsável por "realizar o serviço de quarto" (4.11.1.b) e "atuar na Seção de Máquinas, operando os equipamentos, aparelhos e sistemas nela existentes" (4.11.1.g).
    - **Monitoramento Contínuo:** Monitora constantemente os parâmetros operacionais dos motores principais e auxiliares (pressões, temperaturas, níveis, rotações, vibrações), bem como o *status* dos sistemas de governo, geradores, bombas de lastro e outros equipamentos críticos. Registra as leituras no Diário de Máquinas. A STCW (Regra III/1, Tabela A-III/1 – Padrões de Competência para Oficial Encarregado de Quarto de Máquinas, Coluna 1: Funções de Engenharia Marítima, item 1.1: Operação da Máquina Principal e Auxiliar; e item 1.2: Monitoramento e Controle da Operação da Máquina Principal e Auxiliar) exige essa competência. A SOLAS (Capítulo II-1, Regra 26.2.2) exige que os sistemas de controle remoto da propulsão principal e de hélices de passo controlável, e o sistema de partida da máquina principal, sejam operados de forma eficiente e confiável, e o Oficial de Máquinas é o responsável por isso no nível operacional.
    - **Prontidão dos Sistemas:** Assegura que os sistemas de propulsão e auxiliares estejam em plena prontidão para responder a qualquer comando, verificando a disponibilidade de ar de partida, óleo combustível, água de resfriamento e lubrificantes. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.c) o incumbe de "inspecionar, com antecedência, sob a orientação do Oficial de Máquinas de Serviço, os sistemas necessários à manobra da embarcação, mantendo-os sempre em boas condições de funcionamento". A SOLAS (Capítulo V, Regra 26 – Testes do Aparelho de Leme) requer testes específicos, e o Oficial de Máquinas é fundamental para a prontidão dos sistemas hidráulicos e de força que operam o leme.
    - **Comunicação Eficaz:** Mantém comunicação clara e concisa com o Chefe de Máquinas e, se necessário, com o passadiço, reportando o *status* dos sistemas, a execução dos comandos e quaisquer anomalias. A comunicação efetiva é um pilar da segurança operacional.
    - **Resposta a Anomalias:** Identifica e responde imediatamente a qualquer alarme ou indicação de falha, tomando as ações corretivas iniciais para mitigar o problema e informando o Chefe de Máquinas. A NORMAM-101/DPC (Capítulo

4, Seção I, item 4.11.1.e) exige que ele "dê imediato conhecimento ao Oficial de Máquinas de Serviço de todas as ocorrências verificadas". A STCW (Regra III/1, Tabela A-III/1, item 1.5: Resposta a Emergências) reforça essa atribuição.

- **Registro no Diário de Máquinas:** Realiza registros precisos e oportunos no Diário de Máquinas de todos os comandos recebidos, parâmetros operacionais, eventos, anomalias e ações tomadas durante a manobra. A NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11.1.e) também o incumbe dessa escrituração, que é um documento legal de valor probatório.

- **Fundamentação Legal e Interconexão com Responsabilidade:**
  - **Código Comercial de 1850 (Art. 528 e seguintes):** Embora o Chefe de Máquinas seja o principal responsável pelo setor, o Oficial de Máquinas atua sob sua supervisão, com deveres de diligência e obediência. Sua atuação é parte integrante da responsabilidade geral pela segurança da máquina, e sua negligência pode ser considerada violação dos deveres hierárquicos.
  - **Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA):** A LESTA estabelece a responsabilidade pela segurança da navegação e pela operação segura da embarcação. O Oficial de Máquinas, ao garantir a prontidão e o funcionamento dos sistemas propulsores e auxiliares, contribui diretamente para essa segurança. Falhas em suas atribuições podem ser consideradas infrações à segurança da navegação (LESTA, Art. 14, § 1º, II), mesmo que a responsabilidade final recaia sobre o Comandante e o Chefe de Máquinas.
  - **NORMAM-101/DPC (Capítulo 4, Seção I, item 4.11 e 4.12):** Esta norma é a principal fonte de detalhamento das atribuições do Oficial de Máquinas. A falha em cumprir essas atribuições (ex: não monitorar parâmetros, não executar comandos corretamente, não comunicar anomalias, não inspecionar sistemas) pode levar a penalidades administrativas e ser um fator contribuinte em acidentes. Ele deve "zelar pela manutenção e conservação dos equipamentos, aparelhos e sistemas sob sua responsabilidade" (4.11.1.f).
  - **NORMAM-201/DPC:** Esta NORMAM (sucessora da antiga NORMAM-01/DPC para requisitos de embarcação) estabelece os requisitos técnicos para as instalações de máquinas e equipamentos elétricos (Capítulo 3, Seção VI). O Oficial de Máquinas é responsável por operar e monitorar esses sistemas conforme as especificações e certificações da embarcação. A operação inadequada ou a negligência na manutenção de sistemas certificados pela NORMAM-201/DPC podem ser consideradas infrações técnicas.
  - **Convenção STCW (Regra III/1):** Esta Convenção define os padrões de competência para Oficiais Encarregados de Quarto de Máquinas no nível operacional. As atribuições durante a manobra são um teste direto dessas competências, incluindo a capacidade de "operar a máquina principal e auxiliar e sistemas de controle associados" (Tabela A-III/1, item 1.1), "monitorar e controlar a operação da máquina principal e auxiliar" (Tabela A-III/1, item 1.2), e "responder a emergências" (Tabela A-III/1, item 1.5). A não conformidade com esses padrões, seja por falta de conhecimento (imperícia), negligência ou imprudência, pode levar à suspensão ou cancelamento de seu certificado de competência.
  - **SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar):** O Oficial de Máquinas é um executor chave dos requisitos da SOLAS relacionados à segurança da máquina. Ele opera e monitora os sistemas vitais da embarcação, incluindo a propulsão principal, sistemas de governo e geradores de emergência, assegurando sua prontidão e confiabilidade. O Capítulo II-1 da

SOLAS estabelece requisitos rigorosos para a construção e instalação de máquinas e sistemas elétricos. A falha em operar esses sistemas de acordo com as normas da SOLAS e as diretrizes da NORMAM-201/DPC pode resultar em infrações graves e comprometer a segurança da embarcação.

- **Implicações Legais e Responsabilidade:** A responsabilidade do Oficial de Máquinas é operacional e técnica. Negligência na monitoração de parâmetros, execução incorreta de comandos de máquina, falha em identificar e responder a anomalias, ou manutenção inadequada de equipamentos podem levar a incidentes graves, como perda de propulsão, falha de leme, colisões ou encalhes.
    - Em caso de sinistro, o Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) investigará sua conduta (imperícia, imprudência ou negligência). Se comprovada a culpa, podem ser aplicadas penalidades administrativas, como suspensão ou cancelamento de sua habilitação.
    - A falha do Oficial de Máquinas pode contribuir para a responsabilidade solidária do armador e do Chefe de Máquinas. Em situações de danos materiais, lesões pessoais ou crimes ambientais (Lei nº 9.605/1998; Lei nº 9.966/2000), sua conduta pode ter implicações civis e criminais, especialmente se sua ação ou omissão estiver diretamente ligada ao resultado danoso.
    - **Exemplo Prático:** Se, durante uma manobra de desatracação, um Oficial de Máquinas não percebe um alarme crítico de superaquecimento do motor principal e não toma as ações corretivas imediatas, levando à parada do motor e à perda de controle da embarcação, ele pode ser responsabilizado por negligência em suas atribuições operacionais e técnicas, conforme a STCW e a NORMAM-101/DPC.

Módulo 3: Documentação e Procedimentos Legais a Bordo

A documentação e os procedimentos legais a bordo de uma embarcação constituem a espinha dorsal da operação segura, da conformidade regulatória e, crucialmente, da defesa jurídica em face de incidentes. Mais do que meros registros burocráticos, esses documentos são ferramentas essenciais para a gestão de riscos, a prova de diligência e a mitigação de responsabilidades em todas as esferas jurídicas – administrativa, civil e criminal. A sua correta elaboração, manutenção e guarda refletem o cumprimento do dever objetivo de cuidado e a aderência às melhores práticas da indústria marítima.

Este capítulo detalhará, de forma objetiva, clara e juridicamente fundamentada, os principais aspectos da documentação e dos procedimentos legais a bordo, abordando cada item com sua definição, base legal, valor probatório, implicações legais e responsabilidades, conforme as discussões prévias sobre a responsabilidade dos Oficiais e as melhores práticas para mitigação de riscos.

3.1. Os Atos da Função: A Escrituração Essencial

A escrituração essencial a bordo refere-se aos registros contínuos e sistemáticos das atividades e eventos rotineiros da embarcação. Estes documentos são a memória operacional do navio, refletindo o dia a dia da navegação e da operação de máquinas, e fornecendo um panorama fidedigno da diligência e conformidade da tripulação e da Companhia.

3.1.1. Diário de Náutica e Diário de Máquinas: O Valor Probatório

A. **Definição e Propósito:**
- O Diário de Náutica (ou Diário de Navegação) é o registro cronológico e detalhado de todos os eventos e observações relevantes à navegação, manobras, condições meteorológicas, ocorrências a bordo (com pessoas, carga ou embarcação), e comunicações.
- O Diário de Máquinas é o registro sistemático das operações, manutenções, falhas e parâmetros técnicos dos sistemas de propulsão, auxiliares, elétricos e de emergência da embarcação.
- **Finalidade Essencial:** Ambos servem como a memória operacional da embarcação, permitindo a reconstrução precisa de eventos, a análise de desempenho e a verificação da conformidade com os procedimentos operacionais e regulamentares. São ferramentas vitais para a gestão da segurança e para a tomada de decisões, fornecendo um histórico fidedigno da operação da embarcação.

B. **Conteúdo Essencial do Diário de Navegação:**

1. Dados de Identificação e Viagem:

- Início e Término da Viagem: Data e hora (legal e GMT/UTC) de partida e chegada, porto de origem e destino, número da viagem.

- Dados da Embarcação: Nome, número de inscrição, IMO number, indicativo de chamada, arqueação bruta, potência propulsora, calados de partida/chegada.

2. Registros Rotineiros de Quarto (Geralmente a cada hora ou a cada troca de quarto):

- Hora: Hora legal e fuso horário.
- Rumo: Rumo verdadeiro, rumo do giro e rumo magnético.
- Velocidade: Velocidade da embarcação em nós (pelo fundo e pela água).
- Rotação do Hélice: RPM do(s) motor(es) principal(is).
- Odômetro: Leitura do odômetro.

Condições Meteorológicas:

- Vento: Direção e força (escala Beaufort).
- Mar: Direção e altura das ondas (escala Douglas ou Wave Scale), período da vaga/ondulação.
- Nuvens: Tipo e cobertura.
- Temperatura: Temperatura do ar e da água.
- Pressão: Pressão barométrica (com tendência).
- Umidade: Umidade relativa.
- Visibilidade: Estimativa da visibilidade (nevoeiro, chuva, cerração).
- Posição da Embarcação: Posição estimada e observada (latitude e longitude), métodos de obtenção da posição (GPS, radar, marcações visuais, ECDIS).
- Sondagens: Sondagens dos tanques de lastro, combustível, água doce (se relevantes para a estabilidade ou trim).
- Consumíveis: Consumo de combustível, lubrificantes e água doce.
- Calado: Calados de proa, popa e meio-navio.
- Corrente: Direção e velocidade da corrente.

3. Registros de Manobras:

- Manobras de Porto: Atracação/Desatracação: Horários de início e fim, uso de rebocadores (nome, número), ordens de máquina e leme, uso de propulsores laterais (thrusters), lançamento/recolhimento de espias, berço de atracação/desatracação.
- Fundeio/Suspender: Horários, posição do fundeio (latitude/longitude), número de ferros e manilhas na água, tipo de fundo, ordens de máquina e leme, uso de thrusters, arrasto do ferro (se houver).
- Manobras Especiais: Passagens restritas, canais, áreas de tráfego intenso, operações de reboque/empurra, testes do aparelho de leme.
- Prático: Horários de embarque/desembarque do Prático (nome, horário de embarque/desembarque).

4. **Registros de Ocorrências e Incidentes:**

- Acidentes Marítimos: Naufrágio, abalroamento, encalhe, incêndio, explosão, avaria grave, homem ao mar. Detalhar data, hora, local, descrição do evento, ações tomadas, comunicações realizadas, danos observados, vítimas (se houver).
- Incidentes: Quase acidentes (*near-miss*), falhas de equipamentos (leme, propulsão, geradores), perda de energia, falhas de comunicação, avarias menores.
- Emergências: Exercícios de abandono, combate a incêndio, controle de avarias (data, hora, duração, participantes, observações, falhas e ações corretivas).
- Eventos Inesperados: Avistamento de destroços, baleias, icebergs, condições meteorológicas severas inesperadas, avistamento de objetos perigosos (derrelitos, gelo).

5. Registros de Comunicações:

- Comunicações Rádio: Chamadas de socorro (DSC, voz), mensagens de segurança (NAVTEX, SafetyNET), comunicações com VTS, estações costeiras, outras embarcações, rebocadores, Prático.
- Comunicações Internas: Ordens de máquina, relatórios de proa/popa, comunicações com a praça de máquinas.

6. Registros de Pessoal:

- Troca de Quarto: Nome e assinatura do Oficial que entrega e do Oficial que assume o quarto.
- Tripulantes: Qualquer alteração na tripulação (embarque/desembarque), doenças, acidentes, disciplinares.
- Visitantes: Entrada e saída de pessoas não tripulantes (agentes, vistoriadores, autoridades).
- Horas de Descanso: O registro das horas de descanso da tripulação (para verificar conformidade com STCW) é, por vezes, feito em um livro separado, mas sua supervisão é uma atribuição do Comandante e do Oficial de Quarto.

7. Registros de Manutenção e Inspeções:

- Manutenção: Qualquer manutenção significativa que afete a navegabilidade ou a segurança da embarcação.
- Inspeções: Visitas de autoridades portuárias (Port State Control), vistoriadores de classe, peritos de seguros, com registro das observações e exigências.
- Testes: Testes de equipamentos de segurança (leme, bombas de incêndio, gerador de emergência, equipamentos de salvatagem - baleeiras, balsas, GMDSS).

8. Registros Administrativos e Legais:

- Protesto Marítimo: Ratificação de protestos marítimos (conforme Código Comercial, Art. 737).

- Termos de Abertura e Encerramento: Conforme detalhado no item 3.1.3 do módulo.
- Outros: Qualquer evento de natureza legal ou administrativa que afete a embarcação ou sua operação.
- Ordens do Comandante: Quaisquer ordens específicas dadas pelo Comandante que não se enquadrem nas categorias anteriores, mas que sejam relevantes para a operação ou segurança.

A diligência na escrituração do Diário de Navegação é, portanto, um pilar da segurança marítima e um escudo legal para os Oficiais e a Companhia, refletindo o compromisso com a excelência operacional e a conformidade regulatória.

C. **Base Legal:**

- **Internacional:** A obrigatoriedade de manter registros de navegação é estabelecida pela Convenção SOLAS, Capítulo V, Regra 28.1, que exige que "Todos os navios empregados em viagens internacionais deverão manter a bordo um registro das atividades e incidentes relacionados com a navegação que forem de importância para a segurança da navegação, e que devem conter detalhes suficientes para restabelecer um registro completo da viagem" (STCW-1978 - Convenção e Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos.pdf, Capítulo V, Regra 28.1). Embora não especifique "Diário de Náutica" ou "Diário de Máquinas" nominalmente, a natureza dos registros exigidos abrange o conteúdo de ambos. O Código STCW, Seção A-VIII/2, Parte 4-1, parágrafo 31, reforça a necessidade de manter "um registro adequado dos movimentos e das atividades relativas à navegação do navio" durante o serviço de quarto de navegação. Similarmente, para o serviço de quarto de máquinas, a Seção A-VIII/2, Parte 4-2, parágrafo 73, exige que "o oficial encarregado do quarto de serviço de máquinas deverá assegurar-se de que todos os eventos relacionados com as máquinas principais e auxiliares que tenham ocorrido durante o quarto de serviço de máquinas tenham sido adequadamente registrados" (STCW-1978 - Convenção e Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos.pdf, Seção A-VIII/2, Parte 4-1, parágrafo 31 e Parte 4-2, parágrafo 73).
- **Nacional:** No Brasil, a obrigatoriedade e o valor desses diários são consagrados pelo Código Comercial (Lei nº 556/1850), Artigos 504, 505 e 506, que tratam da escrituração do Livro Diário de Navegação (Diário de Náutica). A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA - Lei nº 9.537/1997) e seu Regulamento (RLESTA - Decreto nº 2.596/1998), que regulamentam a segurança do tráfego aquaviário, impõem a manutenção de registros para fins de fiscalização e apuração de fatos da navegação. As Normas da Autoridade Marítima (NORMAMs), como a NORMAM-201/DPC, Capítulo 12, Seção I, Art. 12.1 e 12.2, estabelecem a obrigatoriedade e o formato do Diário de Navegação. Embora o Diário de Máquinas não tenha um modelo padronizado na NORMAM-201, sua existência e a necessidade de registro de informações relevantes são implícitas nas atribuições do Chefe de Máquinas (NORMAM-101/DPC, Art. 4.10.1.p) e na exigência de manutenção de registros operacionais (NORMAM-201/DPC, Capítulo 12, Seção III, Art. 12.5).

D. **3. Valor Probatório e Implicações Legais:**

- **Reconstrução de Eventos e Prova de Diligência:** Os diários são a principal fonte de informação para a reconstrução de eventos em caso de acidentes ou incidentes marítimos (Fatos da Navegação), inquéritos policiais militares (IPM), processos administrativos (Sindicâncias, PADs) e judiciais (cíveis e criminais). Eles fornecem um panorama detalhado das condições operacionais, das decisões tomadas e das ações executadas, permitindo que investigadores e peritos compreendam a sequência dos acontecimentos. Registros precisos e contemporâneos servem como prova de diligência, conformidade com procedimentos e cumprimento do dever objetivo de cuidado. Em caso de acidentes (abalroamento, encalhe, avaria), as anotações nos diários são cruciais para determinar a sequência dos acontecimentos, as ações tomadas pela tripulação e as condições operacionais.
- **Mitigação de Responsabilização:** O preenchimento correto, completo e tempestivo dos diários serve como prova documental da diligência do Oficial e da Companhia. Eles demonstram que as operações foram conduzidas de acordo com as boas práticas marítimas, os procedimentos internos e as regulamentações aplicáveis, o que é fundamental para mitigar a responsabilização em todas as esferas. A escrituração correta e completa demonstra que a tripulação agiu com prudência, perícia e diligência, refutando alegações de negligência (falta de cuidado), imprudência (ação precipitada) ou imperícia (falta de habilidade técnica). Por exemplo, o registro de verificações de equipamentos, condições meteorológicas adversas e ações corretivas tomadas pode ser decisivo para afastar a responsabilidade do Comandante e dos Oficiais.
- **Consequências da Ausência/Incorreção/Manipulação:** A ausência dos diários, seu preenchimento incorreto, incompleto ou, pior, sua manipulação, acarreta graves consequências legais. A ausência, rasuras, omissões ou falsificação de registros nos diários são infrações graves. A NORMAM-101/DPC, Art. 1.10.1 e 1.10.2, trata da falsidade documental, podendo levar a suspensão ou cancelamento da inscrição do aquaviário, além de implicações criminais (falsidade ideológica, falsificação de documento público/particular, conforme o Código Penal). No âmbito administrativo, pode resultar em multas, suspensão de certificados e até cassação de habilitação. Em processos cíveis, a falta de registros pode ser interpretada como presunção de culpa ou negligência, dificultando a defesa e a obtenção de indenizações. A manipulação de registros é vista como má-fé e pode inverter o ônus da prova, presumindo-se a culpa do Oficial ou da Companhia.

E. **Aplicação Prática e Responsabilidades:**

1. Responsáveis:

- O Comandante é o responsável final pela escrituração e guarda do Diário de Navegação (NORMAM-201/DPC, Art. 12.2.a). O Oficial de Náutica de Serviço é o encarregado direto da escrituração diária do Diário de Navegação (NORMAM-201/DPC, Art. 12.2.a). Para o Diário de Máquinas, o Chefe de Máquinas é o responsável pela direção técnica e administrativa do setor (NORMAM-101/DPC, Art. 4.10.1.a), e os Oficiais de Máquinas de Serviço são os encarregados da escrituração diária (NORMAM-101/DPC, Art. 4.10.3.b).

2. Melhores Práticas:

- Precisão e Objetividade: Registrar fatos de forma objetiva, clara, concisa e em tempo real, sem juízos de valor.
- Tempestividade: As entradas devem ser feitas no momento da ocorrência ou o mais próximo possível.
- Integridade: Evitar rasuras; em caso de erro, utilizar a correção "digo", passando um traço sobre o texto original e mantendo-o legível (NORMAM-201/DPC, Art. 12.2.e). Não arrancar páginas.
- Consistência: Manter a consistência entre os diários e outros registros (e.g., Diário de Óleo, registros de manutenções).
- Assinaturas e Verificação: Todas as entradas devem ser datadas e assinadas pelo Oficial responsável pelo quarto. O Comandante deve verificar e rubricar diariamente os diários.
- Guarda: Manter os livros em local seguro e acessível, protegidos contra danos. Assegurar que todos os oficiais encarregados da escrituração estejam cientes das normas e da importância dos registros.

3.1.2. Rol de Equipagem e Documentos da Tripulação

- **1. Definição e Propósito:**
  - O Rol de Equipagem (ou Rol Portuário para navegação interior) é um documento obrigatório que lista os tripulantes embarcados, suas categorias, funções, datas de embarque e desembarque, e, em alguns casos, informações sobre seus contratos de trabalho.
  - Os Documentos da Tripulação incluem a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), Certificados de Competência (COC), Certificados de Proficiência (COP), atestados de saúde, e outros documentos pessoais e profissionais que comprovem a habilitação e aptidão dos aquaviários.
  - **Finalidade Essencial:** Comprovar o guarnecimento da embarcação com tripulantes devidamente habilitados e em número adequado para a segurança da navegação, conforme o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS). Garante os direitos trabalhistas dos aquaviários e serve como controle para as autoridades marítimas, assegurando que o navio esteja guarnecido por pessoal qualificado e apto.
- **2. Base Legal:**
  - **Internacional:** A Convenção STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) é a principal base legal para a certificação e qualificação da tripulação. O Artigo VI da Convenção estabelece que "Os certificados para comandantes, oficiais e subalternos deverão ser emitidos para os candidatos que, a critério da Administração, atendam aos requisitos para o serviço, idade, condições de saúde, instrução, qualificação e exames". A Regra I/2 detalha os requisitos para certificados e endossos, e a Regra I/14 impõe responsabilidades às Companhias para assegurar que "todo marítimo designado para qualquer de seus navios possua um certificado apropriado de acordo com o disposto na Convenção" e que "seus navios sejam tripulados de acordo com as exigências da Administração relativas à fixação da tripulação de segurança" (STCW-1978 - Convenção e Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos.pdf, Regra I/2, I/14). A Regra I/4.1.2 (STCW-1978 - Convenção e Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos.pdf, Regra I/4.1.2) também prevê a verificação, pelo controle do Estado do Porto, de que "os números e certificados dos marítimos que servem a

bordo estão de acordo com as exigências aplicáveis da Administração relativas à tripulação de segurança". A MLC (Maritime Labour Convention, 2006) aborda as condições de trabalho e vida a bordo, incluindo a adequação do guarnecimento e a aptidão médica dos marítimos.

- **Nacional:** O Rol de Equipagem é regulamentado pela NORMAM-101/DPC, Capítulo 2, Seção II, Art. 2.7 e 2.8. A Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) e os Certificados de Competência/Proficiência são detalhados na NORMAM-101/DPC, Capítulo 1, Seção II (Inscrição) e Seção III (Certificação). O Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), que define o guarnecimento mínimo, é estabelecido na NORMAM-201/DPC, Capítulo 1, Seção I e II. A Lei nº 9.537/97 (LESTA), Artigos 14, 15, 16 e 17, e o Decreto nº 2.596/98 (RLESTA), bem como a NORMAM-13/DPC (Aquaviários), estabelecem as regras para o Rol de Equipagem, a dotação mínima de segurança e a documentação necessária para os aquaviários. A LESTA, Art. 14, determina que "Nenhuma embarcação poderá sair de porto ou fundeadouro sem a dotação mínima de segurança estabelecida pela Autoridade Marítima".

- **3. Valor Probatório e Implicações Legais:**
  - **Comprovação de Guarnecimento Adequado e Conformidade:** O Rol de Equipagem e os documentos da tripulação são provas fundamentais de que a embarcação está guarnecida de acordo com as exigências legais e técnicas. Eles são a prova cabal de que a embarcação está guarnecida com o número e a qualificação de pessoal exigidos pelas normas. O Rol, em particular, é o registro oficial dos embarques e desembarques, com efeitos legais para fins trabalhistas, previdenciários e de responsabilidade civil. A posse de CIR e certificados válidos atesta a qualificação individual dos tripulantes. A correta manutenção desses documentos demonstra a conformidade com as exigências da STCW (certificação de competência) e da MLC (condições de trabalho e aptidão médica).
  - **Mitigação de Responsabilização:** A conformidade com o CTS e a correta documentação da tripulação mitigam alegações de "guarnecimento inadequado" – uma das causas mais graves de acidentes e uma falha que pode levar à responsabilização administrativa, civil e criminal do armador e do Comandante. A comprovação da aptidão e qualificação da tripulação demonstra o cumprimento do dever de cuidado na seleção e manutenção do pessoal. A apresentação de um Rol de Equipagem atualizado e de certificados válidos para todas as funções a bordo é um forte argumento para mitigar a responsabilização em discussões sobre "guarnecimento inadequado" ou "imperícia".
  - **Consequências da Ausência/Incorreção:** A ausência do Rol de Equipagem a bordo é uma infração sujeita a penalidade (NORMAM-201/DPC, Art. 2.7.2). O guarnecimento inadequado (número ou qualificação insuficiente) pode resultar em multas, retenção da embarcação, suspensão de certificados e, em caso de acidente, agravar significativamente a responsabilização do Comandante e do armador, podendo configurar crime de perigo para navegação ou naufrágio, com dolo eventual ou culpa consciente. A falta de qualificação adequada de um tripulante envolvido em um incidente pode ser interpretada como imperícia, com sérias implicações civis e criminais para o Comandante e a Companhia.
- **4. Aplicação Prática e Responsabilidades:**
  - **Responsáveis:** O Armador/Empresa é responsável pela emissão e manutenção do Rol de Equipagem e por assegurar que a tripulação possua a documentação e qualificações exigidas. A Companhia (definida na Regra I/1.25 do STCW como

o proprietário ou a entidade que assume a responsabilidade pela operação do navio) tem a responsabilidade primária de garantir que apenas marítimos devidamente certificados e aptos sejam designados para seus navios (STCW, Regra I/14.1.1). O Comandante é responsável por garantir que o Rol esteja atualizado, que os tripulantes a bordo estejam nele registrados e que possuam seus documentos válidos. Os tripulantes são responsáveis por manter sua própria documentação atualizada e válida (NORMAM-101/DPC, Art. 4.19.1.p).

- **Melhores Práticas:**
  - Atualização Constante: Manter o Rol de Equipagem sempre atualizado com os embarques e desembarques, imediatamente.
  - Verificação de Validade: Monitoramento contínuo da validade dos certificados de competência e médicos de toda a tripulação, regularmente.
  - Conformidade com CTS: Assegurar que o número e a qualificação dos tripulantes a bordo correspondam ao exigido no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).
  - Substituição: Em caso de substituição de tripulantes, garantir que os novos membros estejam devidamente habilitados e registrados antes do embarque.
  - Acessibilidade e Digitalização: Manter os documentos em local seguro, mas de fácil acesso para inspeções. Manter cópias digitais dos documentos, além dos originais, para facilitar o acesso e a verificação.
  - Treinamento e Familiarização: Assegurar que os tripulantes, especialmente os recém-embarcados, estejam familiarizados com os equipamentos e procedimentos do navio, conforme STCW, Seção A-I/14, parágrafo 2.

3.1.3. Termos de Abertura e Encerramento de Viagem

- **1. Definição e Propósito:**
  - São registros formais no Diário de Náutica que marcam o início e o fim de uma viagem. O Termo de Abertura é lavrado antes da partida, e o Termo de Encerramento é lavrado após a chegada ao destino final ou ao término da viagem. O Termo de Abertura de Viagem contém informações como data, hora, porto de partida, destino, calado, condições meteorológicas e o estado geral do navio e da carga. O Termo de Encerramento de Viagem contém informações como data, hora, porto de chegada, calado, condições meteorológicas e um resumo dos eventos relevantes ocorridos durante a viagem.
  - **Finalidade Essencial:** Delimitar formalmente o período de uma viagem, estabelecendo o marco temporal para a responsabilidade operacional e legal da embarcação e sua tripulação. Serve para organizar a escrituração e fornecer um resumo conciso das condições iniciais e finais da operação, crucial para a apuração de responsabilidades e para análises de desempenho.
- **2. Base Legal:**
  - **Nacional:** A existência desses termos é prevista na NORMAM-201/DPC, Capítulo 12, Seção I, Art. 12.2.c, que descreve a composição do Diário de Navegação. Embora não haja um artigo específico na LESTA/RLESTA que os detalhe, eles são parte integrante da escrituração obrigatória do Diário de Navegação, cuja manutenção é exigida por essas leis. A prática é intrínseca à manutenção do Livro Diário de Navegação, cuja obrigatoriedade é prevista no

Código Comercial, Artigos 504 a 506, e detalhada nas NORMAMs da Autoridade Marítima Brasileira.
    - **Internacional:** Embora não haja uma regra específica na SOLAS ou STCW que exija explicitamente "Termos de Abertura e Encerramento de Viagem" como documentos separados, a sua prática é universalmente reconhecida como parte da boa escrituração do diário de navegação.
- **3. Valor Probatório e Implicações Legais:**
    - **Delimitação de Responsabilidade e Prova:** Esses termos são cruciais para estabelecer o período exato em que a embarcação esteve em viagem, o que é fundamental para:
        - Seguros: Delimitar a cobertura de apólices que podem variar entre o navio "em porto" e "em viagem".
        - Afretamento: Definir o período de responsabilidade do afretador ou armador.
        - Apuração de Sinistros: Precisar o momento em que um evento ocorreu em relação ao início ou fim da viagem, influenciando a análise de causalidade e responsabilidade.
        - Base para Análise de Desempenho: Fornecem dados iniciais e finais para análises de consumo, tempo de viagem, e outras métricas operacionais.
    - **Mitigação de Responsabilização:** A correta lavratura desses termos demonstra organização e conformidade com as práticas de escrituração, reforçando a credibilidade dos demais registros do diário. Ajuda a evitar disputas sobre o *status* operacional da embarcação em um dado momento. A precisão desses termos pode ser vital para estabelecer o momento em que um dano ocorreu ou uma condição se alterou, influenciando diretamente a cobertura de seguros e a atribuição de culpas.
    - **Consequências da Incorreção/Ausência:** A ausência ou incorreção pode gerar incerteza sobre o *status* da embarcação, dificultando a defesa em caso de sinistro e podendo levar a questionamentos sobre a validade de seguros ou o cumprimento de contratos de afretamento. A ausência ou incorreção pode gerar incerteza jurídica e dificultar a defesa da Companhia e do Oficial.
- **4. Aplicação Prática e Responsabilidades:**
    - **Responsáveis:** O Comandante é o responsável por determinar a lavratura desses termos e por assiná-los. O Oficial de Náutica de Serviço é o encarregado da escrituração (NORMAM-201/DPC, Art. 12.2.a).
    - **Melhores Práticas:**
        - Precisão: Lavrar o Termo de Abertura imediatamente antes da partida, com data, hora (UTC e local), porto de partida, destino, calado, condições meteorológicas e quaisquer observações relevantes sobre o navio ou a carga.
        - Pós-viagem: Lavrar o Termo de Encerramento imediatamente após a chegada ao porto de destino final, com data, hora (UTC e local), porto de chegada, calado e informações relevantes sobre a conclusão da viagem e um resumo dos eventos relevantes ocorridos.
        - Consistência: Assegurar que as informações sejam precisas e consistentes com o plano de viagem e outros registros do navio.
        - Assinatura: O termo deve ser assinado pelo Comandante.

3.2. Registrando o Inesperado: Fatos e Acidentes da Navegação

Esta seção aborda os procedimentos e a documentação necessários quando eventos não rotineiros, que podem comprometer a segurança ou a operação, ocorrem. A forma como esses eventos são registrados e reportados é crucial para a gestão de riscos e a defesa legal em um ambiente complexo como o marítimo.

3.2.1. Termo de Ocorrência: O Registro Formal Interno

- **1. Definição e Propósito:**
  - O Termo de Ocorrência é um registro formal interno da embarcação ou da empresa sobre qualquer incidente, quase acidente (*near-miss*), não conformidade, falha de equipamento, ou evento incomum que possa afetar a segurança, a operação ou o meio ambiente.
  - **Finalidade Essencial:** Documentar eventos para análise interna, identificação de causas-raiz, implementação de ações corretivas e preventivas, e melhoria contínua do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS). É um componente chave do SMS da Companhia, promovendo a cultura de segurança e o aprendizado organizacional.
- **2. Base Legal:**
  - **Internacional:** O Código ISM (International Safety Management Code), incorporado ao SOLAS, Capítulo IX, é a principal base legal. A Regra 3.1 do Capítulo IX do SOLAS (STCW-1978 - Convenção e Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos.pdf, Capítulo IX, Regra 3.1) determina que "A companhia e o navio deverão cumprir as exigências do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança". O Código ISM, por sua vez, exige que o SMS inclua "procedimentos para relatar acidentes e não conformidades" (ISM Code, Seção 1.2.2.2 e 9.2). O Termo de Ocorrência é o instrumento prático para cumprir essa exigência, conforme mencionado na NORMAM-201/DPC, Capítulo 15, Art. 15.2.i, 15.2.j, 15.B.2.6, 15.B.2.19.
  - **Nacional:** As NORMAMs, especialmente a NORMAM-01/DPC e NORMAM-02/DPC, ao exigirem a implementação de um SMS para certas embarcações, implicitamente demandam a existência de procedimentos para registro de ocorrências.
- **3. Valor Probatório e Implicações Legais:**
  - **Diligência e Proatividade:** Embora seja um documento interno, o Termo de Ocorrência é uma evidência objetiva da implementação e funcionamento do SGS. Ele demonstra a proatividade da empresa e da tripulação na gestão da segurança e na busca pela melhoria contínua. A existência e o uso sistemático de Termos de Ocorrência demonstram que a Companhia possui um sistema de gerenciamento de segurança eficaz.
  - **Mitigação de Responsabilização:** Em caso de um acidente maior, a apresentação de Termos de Ocorrência prévios sobre eventos similares, juntamente com as ações corretivas implementadas, pode ser crucial para mitigar a responsabilização. Isso demonstra que a Companhia não foi negligente, mas sim que estava ativamente buscando identificar e mitigar riscos, refutando a alegação de que a Companhia ignorou sinais de alerta ou falhou em agir preventivamente. A NORMAM-201/DPC, Art. 15.5.9.b, destaca que a Empresa é responsável pela correção das não-conformidades.
  - **Consequências da Ausência/Incorreção:** A ausência de tais registros ou a falta de um sistema de gestão de ocorrências pode ser interpretada como falha na implementação do SGS, levando a não-conformidades (inclusive maiores) em

auditorias do ISM Code (NORMAM-201/DPC, Art. 15.2.i, 15.2.j), e, em caso de sinistro, pode ser usada como prova de negligência ou falta de diligência por parte da empresa e do Comandante. Isso pode agravar significativamente a posição legal da Companhia e dos Oficiais em qualquer processo.

- **4. Aplicação Prática e Responsabilidades:**
  - **Responsáveis:** O Comandante e os Chefes de Departamento (Imediato, Chefe de Máquinas) são responsáveis por garantir que todas as ocorrências sejam devidamente registradas. A Pessoa Designada (DPA) em terra é responsável por monitorar e analisar esses termos para a melhoria do SGS da empresa (NORMAM-201/DPC, Art. 15.B.2.5). A responsabilidade pela elaboração e preenchimento do Termo de Ocorrência recai sobre o Oficial ou membro da tripulação que presenciou ou esteve envolvido na ocorrência. A Companhia é responsável por estabelecer o sistema de Termos de Ocorrência e garantir sua eficácia.
  - **Melhores Práticas:**
    - Imediatismo e Detalhe: Incentivar o relato de todas as ocorrências, mesmo as de menor gravidade ("quase acidentes"). Registrar a ocorrência o mais rápido possível após o evento, incluindo todos os detalhes relevantes: data, hora, local, pessoas envolvidas, descrição do evento, causas prováveis, consequências, ações imediatas tomadas.
    - Análise de Causa Raiz: Realizar investigações internas para cada ocorrência, documentando as causas e as ações corretivas/preventivas, buscando as causas subjacentes.
    - Ações Corretivas/Preventivas: Propor e acompanhar a implementação de ações para evitar a recorrência.
    - Confidencialidade: Assegurar que os termos sejam preenchidos de forma clara, objetiva e sem juízo de valor, focando nos fatos. Incentivar a cultura de reporte sem culpa, focando no aprendizado.
    - Integração: Integrar o sistema de Termos de Ocorrência ao SGS da empresa, com *feedback* regular à tripulação.

3.2.2. Fato da Navegação: Definição e Aplicação

- **1. Definição e Propósito:**
  - Fato da Navegação é a denominação legal dada a qualquer evento ocorrido com embarcação, instalação ou plataforma, ou relacionado a eles, que afete a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica. Inclui acidentes (abalroamento, encalhe, incêndio, naufrágio, explosão, avaria grave) e incidentes (qualquer evento que, embora não tenha resultado em dano grave, poderia ter tido essa consequência).
  - **Finalidade Essencial:** Assegurar que eventos com potencial impacto na segurança marítima sejam formalmente reportados às autoridades competentes (Autoridade Marítima e Tribunal Marítimo) para investigação, apuração de responsabilidades e adoção de medidas preventivas, visando evitar a repetição de eventos semelhantes.
- **2. Base Legal:**
  - **Nacional:** A definição e a obrigatoriedade de reporte dos Fatos da Navegação são estabelecidas pela Lei nº 9.537/97 (LESTA), Art. 14, e detalhadas no Decreto nº 2.596/98 (RLESTA), Art. 33 e seguintes. A Lei do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954), Artigos 1º, 2º, 3º e 4º, define e impõe a obrigatoriedade de

comunicação à Autoridade Marítima. O Art. 1º lista os eventos considerados Fatos da Navegação (e.g., naufrágio, abalroamento, encalhe, incêndio, explosão, avaria grave). As NORMAMs (especialmente a NORMAM-201/DPC, que trata de penalidades em seu Capítulo 4, e a NORMAM-101/DPC, que aborda as atribuições do Comandante em relação a sinistros) reforçam essa obrigatoriedade. A NORMAM-09/DPC (Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação) detalha os procedimentos para a comunicação, instauração e condução dos inquéritos.

- **3. Valor Probatório e Implicações Legais:**
  - **Obrigatoriedade e Apuração:** A comunicação de um Fato da Navegação é uma obrigação legal inescusável do Comandante. O reporte de um Fato da Navegação inicia um processo formal de apuração pelo Tribunal Marítimo, que é um órgão administrativo com jurisdição própria. A documentação gerada nesse processo (inquéritos, laudos, depoimentos) tem alto valor probatório e pode ser utilizada em outras esferas jurídicas. O inquérito administrativo conduzido pela Autoridade Marítima e, posteriormente, o julgamento pelo Tribunal Marítimo, visam determinar as causas e as responsabilidades pelo evento. O Acórdão do Tribunal Marítimo possui grande peso probatório e pode influenciar decisões em processos civis e criminais, embora não vincule diretamente o Poder Judiciário.
  - **Mitigação de Responsabilização:** O cumprimento da obrigação de reportar um Fato da Navegação demonstra a boa-fé e a conformidade do Comandante e do armador com a legislação. A cooperação com a investigação pode ser um fator atenuante em caso de eventual responsabilização. A correta e tempestiva comunicação do Fato da Navegação, acompanhada de toda a documentação interna (Diários, Termos de Ocorrência, etc.), é fundamental para a defesa do Comandante, dos Oficiais e da Companhia. A transparência e a colaboração com a investigação oficial demonstram boa-fé e diligência, o que pode mitigar a responsabilização ao refutar alegações de omissão ou tentativa de ocultação.
  - **Consequências da Incorreção/Ausência:** A omissão ou o reporte incorreto de um Fato da Navegação é uma infração grave, sujeita a multas e outras penalidades administrativas (LESTA, Art. 33). Além disso, pode ser interpretado como tentativa de ocultação de informações, agravando a situação do responsável em processos cíveis ou criminais relacionados ao evento. A omissão pode resultar em sanções administrativas severas, além de agravar a situação legal em outras esferas.
  - **Prevenção de Recorrências:** As recomendações do Tribunal Marítimo, embora não vinculantes, são importantes para aprimorar as práticas de segurança e prevenir futuros acidentes, demonstrando o compromisso da Companhia com a segurança.
- **4. Aplicação Prática e Responsabilidades:**
  - **Responsáveis:** O Comandante da embarcação é o principal responsável por reportar o Fato da Navegação à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência (CP/DL/AG) mais próxima, ou àquela de sua jurisdição, tão logo seja possível (NORMAM-101/DPC, Art. 4.1.u). A Companhia também tem interesse e responsabilidade em garantir que o reporte seja feito e deve dar todo o suporte necessário ao Comandante e à tripulação durante o processo de investigação.
  - **Melhores Práticas:**
    - Comunicação Imediata: Estabelecer um procedimento claro de comunicação interna para que o Comandante seja imediatamente

informado de qualquer evento que possa configurar um Fato da Navegação. Notificar a Autoridade Marítima assim que possível após o evento.

- Preservação de Evidências: Preservar o local do evento e a documentação relacionada para a investigação. Manter todos os registros, documentos, equipamentos e locais intactos até a chegada da equipe de investigação.
- Colaboração: Cooperar plenamente com as autoridades investigadoras, fornecendo todas as informações solicitadas.
- Documentação Completa: Organizar e apresentar todos os diários, termos de ocorrência, planos de viagem, certificados da tripulação e quaisquer outros documentos relevantes.

3.2.3. Protesto Marítimo: Guia Prático para Elaboração e Finalidade

A sua observação sobre a atualização da base legal para o Protesto Marítimo, especialmente à luz do Código Civil de 2002, é de suma importância. A necessidade de uma análise técnica e prática que integre as disposições históricas do Direito Marítimo com os princípios do Direito Civil moderno é fundamental.

A seguir, apresenta-se a atualização do item 3.2.3. Protesto Marítimo: Guia Prático para Elaboração e Finalidade, incorporando as informações e aprofundando a intersecção entre o Código Comercial e o Código Civil, mantendo a linguagem formal, técnica e jurídica.

- **1. Definição e Propósito:**
  - **Definição:** O Protesto Marítimo é uma declaração formal e solene, lavrada pelo Comandante da embarcação perante uma autoridade competente (no Brasil, geralmente um tabelião de notas ou, no exterior, uma autoridade consular brasileira), registrando eventos extraordinários, imprevisíveis ou de força maior (e.g., mau tempo severo, colisões, encalhes, incêndios, perdas ou avarias de carga) que afetaram a embarcação, sua carga, a tripulação ou o curso normal da viagem. Trata-se de uma declaração unilateral do Comandante sobre os fatos ocorridos sob sua responsabilidade, com o objetivo de documentar as circunstâncias e as ações tomadas.
  - **Finalidade Essencial:** A principal finalidade do Protesto Marítimo é preservar direitos e evitar a preclusão (perda do direito de agir por decurso de prazo ou omissão) de futuras ações legais. Ele serve como uma notificação formal a todas as partes interessadas (armadores, fretadores, seguradoras, proprietários da carga e terceiros) sobre a ocorrência de um evento que pode gerar perdas ou danos, e sobre a intenção do Comandante de manter os direitos de regresso ou de defesa. Funciona como um "aviso legal" para que as partes possam tomar as providências cabíveis (e.g., nomear peritos, verificar a extensão dos danos, preparar defesas), alinhando-se com o princípio da boa-fé objetiva ao promover a transparência e a lealdade nas relações jurídicas.
- **2. Base Legal:**
  - **Nacional:**
    - Código Comercial (Lei nº 556 de 1850): Permanece como a principal base legal que estabelece a obrigatoriedade e o procedimento do Protesto Marítimo. Os Artigos 737 a 744 detalham as situações em que o protesto é compulsório (e.g., arribadas forçadas, avarias grossas ou simples,

perdas de carga por fortuna do mar) e os prazos para sua lavratura (24 horas úteis após a chegada ao primeiro porto de escala ou após a cessação do evento).

- NORMAM-101/DPC: Esta Norma reforça a atribuição do Comandante em relação ao protesto. O Art. 4.1.p estabelece como atribuição do Comandante "munir-se com os competentes protestos no porto onde ocorrer o fato, ou no primeiro onde chegar" em caso de violência contra a embarcação. O Art. 4.1.t detalha a obrigação de "ratificar, dentro de 24 horas úteis, depois da entrada da embarcação no porto, perante as autoridades competentes, e tendo presente o "Diário de Navegação", todos os processos testemunháveis e protestos formados a bordo, tendentes a provar sinistros, avarias, perdas ou arribadas".
- NORMAM-201/DPC: Reitera a importância dos registros de bordo e procedimentos que podem levar a um protesto.
- Lei dos Registros Públicos (Lei nº 6.015, de 1973): Regula a atividade notarial e de registro, incluindo aspectos procedimentais do protesto quando lavrado em cartório, conferindo-lhe fé pública.
- Lei nº 9.432, de 1997 (Ordenação do Transporte Aquaviário): Embora não se refira diretamente ao protesto marítimo, trata de aspectos do transporte marítimo, contextualizando a atividade em que o protesto se insere.
- Decreto-Lei nº 2.681, de 1912: Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro e, embora de aplicação específica, pode ser invocado por analogia em alguns aspectos da responsabilidade civil no transporte marítimo, especialmente na ausência de norma específica.

- **Internacional:** A prática do protesto marítimo é amplamente reconhecida no direito marítimo internacional, sendo uma ferramenta comum para proteger interesses em contratos de transporte (conhecimento de embarque, afretamento) e seguros marítimos.
- **Considerações sobre a Base Legal Atualizada – A Influência do Código Civil (Lei nº 10.406, de 2002):**
  - Apesar de o Código Comercial de 1850 ser a base histórica do Protesto Marítimo, a sua interpretação e aplicação hodierna são profundamente influenciadas pelo Código Civil de 2002. Embora o Código Civil não regule diretamente o protesto marítimo, ele estabelece princípios gerais e normas sobre contratos e responsabilidade civil que permeiam todo o ordenamento jurídico, incluindo o Direito Marítimo.
  - Princípios Gerais: O princípio da boa-fé objetiva (Art. 422 do Código Civil) é fundamental. A lavratura do protesto demonstra transparência, lealdade e cooperação entre as partes envolvidas na relação jurídica marítima, ao notificar formalmente a ocorrência de um evento que pode gerar consequências.
  - Contratos: As disposições sobre contratos no Código Civil (Arts. 421 a 480) são relevantes para os contratos de transporte marítimo (e.g., conhecimento de embarque, contratos de afretamento) e seguros. O protesto marítimo, ao documentar eventos que afetam a execução desses contratos, é interpretado à luz desses princípios contratuais, influenciando a análise de cumprimento, inadimplemento e excludentes de responsabilidade.

        - Responsabilidade Civil: As normas do Código Civil sobre responsabilidade civil (Arts. 186 – ato ilícito – e 927 – obrigação de reparar o dano) são aplicáveis subsidiariamente ao Direito Marítimo. O Protesto Marítimo busca, justamente, afastar a culpa do Comandante ou do Armador, ao demonstrar que o dano decorreu de um evento extraordinário e não de negligência, imprudência ou imperícia, alinhando-se com a busca por delimitação da responsabilidade civil.
- **3. Valor Probatório e Implicações Legais:**
    - **Valor Probatório:** O Protesto Marítimo, embora seja uma declaração unilateral do Comandante, possui um alto valor indiciário e formal. Ele não é uma prova irrefutável dos fatos narrados, mas é um requisito formal importante que confere publicidade e contemporaneidade aos eventos, alertando as partes interessadas para a possibilidade de danos ou perdas. É um ato que dá credibilidade à narrativa do Comandante e do navio, servindo como ponto de partida para investigações e ações legais. A existência de um protesto bem lavrado indica que o Comandante agiu com diligência e transparência ao registrar a ocorrência, em consonância com o princípio da boa-fé objetiva.
    - **Mitigação de Responsabilização:**
        - A correta e tempestiva lavratura do Protesto Marítimo é uma prova do cumprimento do dever objetivo de cuidado por parte do Comandante. Ao registrar formalmente o evento, as ações tomadas e os danos observados, o Comandante demonstra ter agido com a prudência e a perícia esperadas, documentando sua resposta a uma situação extraordinária.
        - Isso pode ser crucial para refutar alegações de negligência (omissão em relatar ou agir) que poderiam ser levantadas por seguradoras ou proprietários de carga em caso de sinistro. A ausência de protesto pode ser interpretada como presunção de que o dano não foi causado por um evento externo imprevisível, mas sim por alguma falha na gestão ou operação do navio.
        - O Protesto ajuda a delinear a responsabilidade em situações complexas, especialmente em casos de avaria grossa ou simples, ou quando se busca afastar a responsabilidade do transportador por danos à carga decorrentes de eventos de força maior.
    - **Consequências da Ausência, Incorreção ou Manipulação:**
        - Preclusão de Direitos: A mais grave consequência é a perda do direito de reclamar indenizações ou de se defender. Se o protesto não for lavrado nos prazos e formas exigidos, a parte interessada pode perder a oportunidade de acionar o seguro ou de responsabilizar terceiros pelos danos.
        - Presunção de Culpa/Diligência Insuficiente: A ausência de um protesto, quando obrigatório, pode ser interpretada como aceitação tácita da responsabilidade pelo dano ou como falta de diligência por parte do Comandante.
        - Enfraquecimento da Posição Jurídica: Em qualquer disputa civil ou securitária, a falta ou a incorreção do protesto enfraquece significativamente a posição do armador e do Comandante, tornando a prova dos fatos mais difícil e onerosa.
        - Implicações Administrativas: Embora o Código Comercial não preveja sanções administrativas diretas para a falta de protesto, a omissão pode ser objeto de investigação pelo Tribunal Marítimo como um "fato da

navegação" ou "omissão de dever", gerando penalidades (Art. 4.1.t da NORMAM-101/DPC).

- **4. Aplicação Prática e Responsabilidades:**
  - **Responsável:** O Comandante é o único com autoridade para lavrar o Protesto Marítimo (Código Comercial, Art. 737).
  - **Guia Prático para Elaboração:**
    - **Quando Lavrar:**
      - Em casos de fortuna do mar (tempestades, ondas gigantes, incêndios, raios, terremotos, etc.) que causem danos à embarcação ou à carga.
      - Em situações de perdas ou avarias de carga que não decorram de culpa da tripulação (e.g., por mau tempo, falha estrutural não previsível).
      - Quando a embarcação for forçada a uma arribada forçada (porto de refúgio) por motivos de força maior.
      - Em caso de colisão, encalhe ou abalroamento.
      - Em situações de perigo iminente para o navio, pessoas ou carga.
      - Quando ocorrer ato ilícito de terceiros (e.g., pirataria, furto).
      - Em qualquer situação em que o Comandante sinta a necessidade de preservar direitos seus, do armador, do fretador, do proprietário da carga ou da seguradora.
    - **Prazos:**
      - 24 horas úteis: O protesto deve ser lavrado dentro de 24 horas úteis após a chegada ao primeiro porto de escala onde o evento puder ser formalizado, ou após a cessação do evento que o motivou, se este ocorrer no mar (Código Comercial, Art. 738). Este prazo é reforçado pela NORMAM-101/DPC, Art. 4.1.t.
      - Risco de Preclusão: A não observância desse prazo pode implicar na preclusão do direito de invocar o protesto como prova ou de apresentar certas reclamações.
    - **Onde Lavrar (Autoridade Competente):**
      - No Brasil: Perante um Tabelião de Notas (cartório).
      - No Exterior: Perante a Autoridade Consular Brasileira (Embaixada ou Consulado) ou, na ausência desta, perante a autoridade local competente (e.g., notário público, juiz de paz, autoridade marítima local). O Comandante também pode lavrá-lo a bordo se não houver outra autoridade disponível, devendo ratificá-lo no primeiro porto onde encontrar autoridade competente.
    - **Conteúdo Mínimo do Protesto:**
      - Identificação: Nome completo do navio, bandeira, porto de registro, número IMO, tipo de embarcação.
      - Identificação do Comandante: Nome completo, categoria, número da habilitação.
      - Local e Data: Onde e quando o protesto está sendo lavrado.

*** Narrativa Detalhada e Cronológica dos Fatos:**

*** Descrição do evento: o que aconteceu (e.g., entrada em zona de tempestade, avistamento de destroços, colisão com objeto submerso, incêndio na praça de máquinas).**

* Data, hora e posição (latitude e longitude) exatas do início e fim de cada ocorrência relevante.

* Condições meteorológicas e marítimas: detalhamento das condições (vento, ondas, corrente, visibilidade) extraídas do Diário de Náutica.

* Ações tomadas pelo Comandante e pela tripulação para mitigar os danos. Isso demonstra a diligência, prudência e perícia da tripulação.

* Danos ou perdas: descrição preliminar de quaisquer danos sofridos pela embarcação (e.g., avarias estruturais, falhas de equipamentos) e/ou pela carga (e.g., deslocamento, avaria por água, contaminação).

* Declaração de não culpa: Afirmação de que o evento e os danos decorrentes não foram causados por culpa, negligência ou imperícia do Comandante ou da tripulação.

* Reserva de Direitos: Expressa declaração de que o protesto é lavrado para preservar todos os direitos do armador, proprietários da carga e seguradoras, e para que possam ser feitas as reclamações e defesas necessárias.

* **Documentos Anexos (para ratificação):**

* Extratos relevantes do Diário de Náutica e Diário de Máquinas.

* Dados meteorológicos (previsões recebidas, observações a bordo).

* Relatórios de incidentes (Termos de Ocorrência internos, se houver).

* Fotos ou vídeos dos danos (se disponíveis).

* Certificados da embarcação e da tripulação.

* **Comunicação:** Após a lavratura, cópias do protesto devem ser enviadas imediatamente ao armador, seguradoras (P&I, casco e máquinas, seguro de carga) e demais partes interessadas.

Em suma, a lavratura do Protesto Marítimo é um ato de extrema relevância jurídica e operacional. Sua correta execução, em conformidade com o Código Comercial e sob a influência interpretativa do Código Civil, é essencial para a proteção dos interesses do navio, da carga e de todos os envolvidos, servindo como uma poderosa ferramenta para mitigar a responsabilização em face dos complexos desafios do ambiente marítimo.

- **Exemplo Prático de Protesto Marítimo:** Um exemplo prático de protesto marítimo pode ser ilustrado com o caso de um navio que enfrenta uma tempestade severa durante uma viagem de transporte de carga.
    - **Cenário:**
        - Navio: "MV Blue Horizon"
        - Viagem: De Santos (Brasil) para Rotterdam (Holanda)
        - Carga: Contêineres com produtos eletrônicos e químicos
        - Incidente: Durante a travessia do Atlântico Norte, o navio enfrenta uma tempestade severa com ventos fortes e ondas altas, resultando em danos à carga e ao próprio navio.
    - **Protesto Marítimo:**
        -
            1. Registro do Incidente: O comandante do "MV Blue Horizon" decide registrar um protesto marítimo para documentar os danos causados pela tempestade. Isso é feito para proteger os interesses

do armador, dos proprietários da carga e de outras partes envolvidas.

2. Conteúdo do Protesto: O protesto marítimo incluirá detalhes sobre:
   - A descrição da tempestade e suas consequências.
   - Os danos sofridos pelo navio e pela carga.
   - As medidas tomadas pelo comandante e pela tripulação para mitigar os danos.
   - Testemunhos de membros da tripulação que presenciaram o incidente.

3. Procedimento: O comandante do navio comparece perante um tabelião ou uma autoridade marítima competente no próximo porto de escala (por exemplo, um porto nos Açores ou em outro local conveniente) para registrar o protesto. O protesto é então lavrado em um documento oficial, que pode ser usado como prova em procedimentos legais subsequentes.

- **Importância do Protesto Marítimo:**
  - Proteção de Interesses: O protesto marítimo serve como uma declaração formal dos eventos, protegendo os interesses do armador e dos proprietários da carga contra possíveis reclamações ou disputas legais.
  - Evidência: O documento serve como uma evidência crucial em casos de disputas sobre responsabilidade por danos ou perdas.
  - Seguro: O protesto marítimo também é frequentemente exigido pelas seguradoras como parte do processo de reclamação de danos.
- **Consequências:**
  - Investigação: Após o registro do protesto, pode ser iniciada uma investigação para determinar as causas dos danos e a responsabilidade pelas perdas.
  - Reclamações: Os proprietários da carga ou outras partes afetadas podem apresentar reclamações com base no protesto marítimo.
  - Acordo ou Litígio: As partes envolvidas podem negociar um acordo ou recorrer ao litígio para resolver as disputas decorrentes do incidente.
- **Conclusão:** O protesto marítimo é um instrumento legal crucial para documentar incidentes marítimos e proteger os interesses das partes envolvidas. No caso do "MV Blue Horizon", o protesto marítimo serve como um registro oficial dos eventos, fornecendo uma base para possíveis ações legais ou negociações subsequentes. Com sua experiência como advogado e Oficial Militar da Marinha de Guerra, o leitor pode utilizar seu conhecimento para ajudar a navegar por esses processos complexos e garantir que os direitos de todas as partes sejam adequadamente representados.

Em suma, a correta e diligente gestão desses documentos e procedimentos legais a bordo não é apenas uma questão de conformidade regulatória, mas uma estratégia fundamental para a segurança operacional e a proteção jurídica de todos os envolvidos na atividade marítima. A sua correta elaboração, manutenção e utilização refletem o compromisso com o dever objetivo de cuidado, permitindo aos Oficiais e às Companhias demonstrarem diligência, refutar

alegações de culpa e, em última instância, mitigar significativamente a responsabilização em face dos complexos desafios do ambiente marítimo. A ausência ou a incorreção desses registros, por outro lado, pode transformar um incidente em um passivo jurídico insustentável, expondo a tripulação e a empresa a graves consequências legais.

Módulo 4: Segurança, Meio Ambiente e Comunicações (SOLAS, MARPOL, GMDSS)

Este módulo aborda os três pilares que sustentam a operação segura e legal de um navio no cenário global. A conformidade com as convenções SOLAS, MARPOL e GMDSS não é apenas uma exigência regulatória, mas a espinha dorsal da gestão de riscos a bordo, com implicações diretas na responsabilidade civil e criminal dos Oficiais e do Comandante.

4.1. Cultura de Segurança e Resposta a Emergências (SOLAS)

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) é o mais importante de todos os tratados internacionais sobre a segurança de navios mercantes. A falha em cumprir seus requisitos constitui negligência e pode ser o fator determinante na atribuição de culpa em caso de acidente.

- **Relevância Jurídica e Prática:** A cultura de segurança, formalizada através do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code - SOLAS Cap. IX), é o que transforma os procedimentos do papel em ações eficazes. Para o Oficial, promover e fiscalizar essa cultura é uma obrigação legal. Em um processo judicial após um acidente, a acusação investigará se os procedimentos do ISM Code eram seguidos na prática. A existência de uma cultura de segurança robusta e documentada (através de atas de reuniões, registros de treinamento e relatórios de exercícios) serve como uma poderosa ferramenta de defesa, demonstrando a diligência devida (*due diligence*) da tripulação e dos seus líderes. O Oficial é um agente direto na implementação do Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS) da companhia.
- **Referências Pertinentes:**
  - SOLAS, Capítulo IX: Gerenciamento para a Operação Segura de Navios (ISM Code).
  - SOLAS, Capítulo III: Dispositivos e Meios de Salva-Vidas (LSA Code).
  - SOLAS, Capítulo II-2: Prevenção, Detecção e Extinção de Incêndio (FSS Code).
- **Orientações Práticas:**
  - Liderar pelo exemplo: sempre utilizar os EPIs corretos.
  - Promover reuniões de segurança (*toolbox talks*) antes de tarefas de risco.
  - Incentivar uma "cultura de relato", onde a tripulação se sinta segura para reportar quase-acidentes (*near misses*) sem medo de retaliação, visando a melhoria contínua.
  - Garantir que os exercícios sejam levados a sério, e não apenas como um item a ser "ticado" na lista.

4.1.1. Checklist para Exercícios: Incêndio, Abandono, Homem ao Mar

Os exercícios, exigidos pelo SOLAS Cap. III, Reg. 19, são a materialização da preparação da tripulação. Checklists não são meros formulários; são ferramentas de gestão que garantem a verificação sistemática de equipamentos e procedimentos, criando um registro auditável da prontidão do navio.

- **Relevância Jurídica e Prática:** Em um incidente, os registros dos exercícios serão auditados por autoridades (Port State Control, Flag State) e seguradoras. Checklists bem preenchidos e assinados comprovam que o treinamento foi realizado conforme a lei,

mitigando a responsabilidade do Oficial. A falha em conduzir ou registrar adequadamente esses exercícios é uma deficiência grave.

- **Orientações e Elementos-Chave:**
  - **Exercício de Incêndio:**
    - Objetivo: Verificar a prontidão das equipes de combate a incêndio, testar equipamentos e familiarizar a tripulação com suas funções.
    - Checklist deve incluir: Alarme geral soado corretamente; tempo de resposta das equipes; vestimenta correta do uniforme de bombeiro (*Fireman's Outfit*); partida das bombas de incêndio; pressurização da rede; teste de comunicação entre o passadiço e a equipe no local; simulação de resgate de uma vítima.
    - Ação do Oficial: Supervisionar a equipe, avaliar a performance, identificar falhas (ex: dificuldade em desenrolar uma mangueira, comunicação falha) e registrar para treinamento corretivo.
  - **Exercício de Abandono:**
    - Objetivo: Garantir que toda a tripulação conheça o caminho para os postos de reunião e embarcações de sobrevivência, e que os equipamentos estejam operacionais.
    - Checklist deve incluir: Alarme de abandono soado; verificação da presença de todos nos postos de reunião (*muster stations*); tripulantes portando coletes salva-vidas corretamente; partida do motor da baleeira/barco de resgate; teste do sistema de arriamento (descida até a água, se possível e seguro); verificação dos rádios portáteis (VHF GMDSS).
    - Ação do Oficial: Liderar o posto de reunião, fazer a chamada, garantir a ordem e instruir a tripulação sobre os procedimentos de embarque e arriamento.
  - **Exercício de Homem ao Mar (Man Overboard - MOB):**
    - Objetivo: Treinar a resposta imediata e coordenada do passadiço e do convés para a recuperação de uma pessoa na água.
    - Checklist deve incluir: Lançamento imediato da boia de marcação com fumaça e luz (MOB marker); execução da manobra apropriada (ex: Curva de Williamson); alarme de MOB soado; preparação do barco de resgate; designação de vigias; teste de comunicação.
    - Ação do Oficial (no passadiço): Iniciar a manobra, plotar a posição, acionar os alarmes, coordenar as comunicações e liderar a operação de resgate.

4.1.2. Noções Práticas e Responsabilidades Legais do Código ISPS (Ship Security)

O Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) é parte integrante do SOLAS Cap. XI-2. Sua implementação é mandatória e visa proteger o transporte marítimo de ameaças à segurança.

- **Relevância Jurídica e Prática:** A não conformidade com o ISPS pode resultar na recusa de entrada em portos, atrasos significativos e penalidades severas. O Oficial de Proteção do Navio (*Ship Security Officer* - SSO), geralmente o Imediato ou um Oficial de Náutica, tem responsabilidade direta pela implementação do Plano de Proteção do Navio (*Ship Security Plan* - SSP). Em caso de um incidente de segurança (ex: pirataria, terrorismo, clandestinos), a investigação focará na aderência do navio ao SSP.

- **Orientações e Medidas Diárias:**
    - **Controle de Acesso:** A medida mais crítica. Manter vigilância rigorosa na prancha. Exigir identificação de todas as pessoas que embarcam e registrar em um livro de controle.
    - **Níveis de Proteção (*Security Levels*):**
        - Nível 1 (Normal): Medidas padrão de segurança diárias (controle de acesso, rondas).
        - Nível 2 (Elevado): Risco aumentado. Medidas adicionais são implementadas, como restrição de acesso, aumento da frequência de rondas, revista de bagagens e provisões.
        - Nível 3 (Excepcional): Incidente provável ou iminente. Medidas máximas, como suspensão de operações, evacuação de áreas e busca completa no navio. O Oficial deve saber exatamente quais ações tomar para cada nível, conforme o SSP.
    - **Rondas de Proteção:** Verificar áreas restritas, trancamento de acessos e procurar por objetos suspeitos ou pessoas não autorizadas.
    - **Declaração de Proteção (*Declaration of Security* - DoS):** Um documento formal preenchido entre o navio (SSO) e a instalação portuária (PFSO) para coordenar as medidas de segurança quando a interface apresenta um risco maior.
- **Detalhamento das Responsabilidades Legais do Ship Security Officer (SSO):** Aprofundar nas responsabilidades legais do Oficial de Proteção do Navio (SSO) é fundamental, pois este é um papel com implicações diretas e severas em caso de falha. Indo além das noções práticas, as responsabilidades legais do SSO emanam diretamente do Código ISPS e são refletidas nas legislações nacionais dos Estados de Bandeira e dos Estados do Porto.

  O SSO, geralmente o Imediato ou um Oficial de Náutica qualificado, não é apenas um coordenador. Ele é o agente primário da implementação do Plano de Proteção do Navio (SSP) e, como tal, assume uma responsabilidade fiduciária perante o Comandante, a Companhia e as autoridades.

1. A Base Jurídica da Responsabilidade:

A responsabilidade do SSO não é abstrata; ela está ancorada em uma hierarquia de normas:

- **Nível Internacional (Fonte Primária):** O Código ISPS, Parte A, Seção 12, detalha os deveres e responsabilidades do SSO. Como o Código ISPS é parte mandatório do SOLAS (Cap. XI-2), seu cumprimento é uma obrigação legal internacional.
- **Nível Nacional (Fonte de Execução):** Cada país signatário do SOLAS (praticamente todas as nações marítimas) transpõe os requisitos do ISPS para sua legislação interna. É essa legislação nacional que estabelece as sanções específicas (multas, penas de prisão) para o não cumprimento. Portanto, a violação do Código ISPS por um SSO é, na prática, a violação da lei do Estado de Bandeira do navio e, potencialmente, do Estado do Porto onde o navio se encontra.

- **Nível Contratual/Corporativo**: O Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS) da Companhia e o Plano de Proteção do Navio (SSP), aprovado pela Bandeira, funcionam como um contrato operacional. O SSO tem a obrigação de seguir e

implementar este plano. O desvio não autorizado do SSP pode ser considerado quebra de dever.

2. Responsabilidades-Chave e Suas Implicações Legais:
Detalha-se as responsabilidades listadas no ISPS (Parte A, 12.2) e a sua dimensão jurídica.

a) Implementação e Manutenção do Ship Security Plan (SSP):

- Dever: Garantir que as medidas descritas no SSP sejam rigorosamente aplicadas no dia a dia. Isso inclui controle de acesso, rondas de segurança, inspeção de provisões, etc.
- Relevância Jurídica: O SSP é o padrão de diligência (*standard of care*) legalmente exigível. Em um processo judicial após um incidente de segurança (pirataria, terrorismo, clandestinos), a primeira pergunta da acusação será: "O SSP foi seguido?". Se o SSO falhou em implementar uma medida prevista no plano (ex: não realizou a revista de uma bagagem suspeita), estabelece-se um nexo causal direto entre a omissão do Oficial e o dano ocorrido, configurando negligência.

b) Inspeções e Auditorias de Segurança:

- Dever: Realizar inspeções de segurança regulares e sistemáticas no navio para identificar e corrigir deficiências.
- Relevância Jurídica: As inspeções são uma forma de diligência proativa. A ausência de registros de inspeções regulares ou a falha em corrigir uma deficiência apontada pode ser interpretada como imprudência ou negligência grave. Essas inspeções e seus relatórios são provas materiais de que o SSO está cumprindo seu dever de vigilância.

c) Treinamento, Exercícios e Conscientização da Tripulação:

- Dever: Garantir que a tripulação tenha pleno conhecimento de suas responsabilidades de segurança individuais, das ameaças potenciais e dos procedimentos previstos no SSP. Conduzir exercícios e treinamentos regulares.
- Relevância Jurídica: O SSO é o garantidor da competência da tripulação em matéria de proteção. Se, durante um incidente, um tripulante não souber como acionar um alarme ou a quem reportar uma ameaça por falta de treinamento, a responsabilidade recai sobre quem deveria tê-lo treinado: o SSO e o Comandante. Os registros de treinamento (*drills*) são documentos cruciais para a defesa em caso de litígio, pois transferem parte do ônus da prova da competência da tripulação.

d) Manutenção de Registros e Documentação:

- Dever: Manter e preencher corretamente todos os registros de segurança, como o livro de controle de acesso, atas de treinamento, Declarações de Proteção (DoS) e relatórios de inspeção.
- Relevância Jurídica: Este é um dos pontos mais críticos. Os registros de segurança são documentos legais.
- Falsificação ou Omissão: Alterar um registro para ocultar uma falha (ex: registrar um exercício que não ocorreu) é um crime grave, podendo ser tipificado como falsidade ideológica ou obstrução de justiça em muitas jurisdições.
- Valor Probatório: Registros precisos e completos são a melhor defesa do SSO. Eles provam, de forma objetiva, as ações tomadas para garantir a proteção do navio. A máxima jurídica "o que não está nos autos, não está no mundo" aplica-se perfeitamente aqui.

e) Interface com a Companhia (CSO) e a Instalação Portuária (PFSO):

- Dever: Ser o ponto de contato principal para todas as questões de segurança, comunicando-se eficazmente com o Oficial de Proteção da Companhia (CSO) e com os Oficiais de Proteção das Instalações Portuárias (PFSO).
- Relevância Jurídica: A falha em comunicar uma deficiência de segurança ao CSO ou em coordenar medidas com o PFSO (através de uma DoS, quando necessária) isola o navio e concentra a responsabilidade a bordo. Uma comunicação eficaz demonstra uma abordagem colaborativa e diligente para a gestão de riscos, o que é visto positivamente por autoridades e tribunais.

3. Tipos de Responsabilidade Legal Aplicáveis ao SSO:

A falha do SSO em cumprir seus deveres pode resultar em três tipos de responsabilidade:

Responsabilidade Administrativa/Profissional:

Consequência: Ações tomadas pela Autoridade Marítima (Estado de Bandeira), como a suspensão ou cassação do seu Certificado de Competência (CoC). Esta é a consequência mais direta e comum.

Responsabilidade Civil:

Consequência: Ações judiciais buscando compensação financeira por perdas e danos. Embora a companhia (o armador) seja a principal responsável financeiramente (*responde ao superior*), a negligência comprovada do SSO pode levar a uma ação de regresso da companhia ou sua seguradora (P&I Club) contra o Oficial. Além disso, em algumas jurisdições, o oficial pode ser processado diretamente pelas partes prejudicadas.

Responsabilidade Criminal:

Consequência: A mais severa, envolvendo multas pesadas e pena de prisão. Isso ocorre em casos de negligência grave, imprudência ou dolo que resultem em morte, lesão corporal grave, ou dano ambiental (no caso de um ato de terrorismo que cause poluição). Jurisdições como a dos Estados Unidos são notoriamente rigorosas em processar criminalmente Oficiais por violações de segurança e ambientais. A falsificação de registros é frequentemente tratada como um crime federal.

Conclusão: Mitigando o Risco Legal:

Para um Oficial na função de SSO, a mitigação do risco legal passa por uma postura de extrema diligência e documentação rigorosa. A melhor defesa é:

1. **Conhecer o SSP em detalhes: Ele é o seu manual de conduta legal.**
2. Liderar pelo exemplo: Cumprir e fazer cumprir os procedimentos sem exceção.
3. Treinar e registrar: Garantir que todos saibam o que fazer e provar isso no papel.
4. Documentar tudo: Cada ronda, cada visitante, cada exercício, cada comunicação de segurança.

5. Comunicar-se: Manter o Comandante e o CSO informados sobre qualquer deficiência ou preocupação.

Em suma, a posição de SSO transcende a operação do navio; é uma função com profunda responsabilidade jurídica, exigindo uma mentalidade proativa, metódica e um entendimento claro das graves consequências legais de uma falha.

4.2. Proteção do Meio Ambiente Marinho (MARPOL)

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) é a principal convenção ambiental marítima.

- **Relevância Jurídica e Prática:** A violação da MARPOL acarreta consequências devastadoras: multas milionárias, prisão de Oficiais e do Comandante (especialmente em jurisdições como os EUA), e danos irreparáveis à reputação da empresa. Os livros de registro (ORB, GRB) são documentos legais e sua falsificação é um crime grave. Para o Oficial, a conformidade rigorosa é uma proteção pessoal e profissional.

4.2.1. Guia Rápido dos Anexos I ao VI

- **Anexo I - Prevenção da Poluição por Óleo:**
  - Obrigação: Descarga de misturas oleosas (água de porão, slop) permitida apenas via separador de água e óleo (15 ppm) e fora de "Áreas Especiais". Toda e qualquer movimentação de óleo/borra deve ser registrada no Livro de Registro de Óleo (ORB).
- **Anexo II - Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas a Granel:**
  - Obrigação: Regula a descarga de resíduos de cargas químicas. As substâncias são categorizadas (X, Y, Z). Requer procedimentos de pré-lavagem (*prewash*) nos tanques antes de deixar o porto, com os resíduos sendo entregues em instalações de recepção.
- **Anexo III - Prevenção da Poluição por Substâncias Perigosas Transportadas por Mar em Forma Embalada:**
  - Obrigação: Foco em estivagem e marcação. Exige que cargas perigosas embaladas sejam devidamente marcadas, etiquetadas e estivadas para minimizar o risco de poluição em caso de avaria ou perda de pacotes no mar.
- **Anexo IV - Prevenção da Poluição por Esgoto de Navios:**
  - Obrigação: Proíbe a descarga de esgoto bruto a menos de 12 milhas náuticas da terra. Entre 3 e 12 MN, a descarga só é permitida se o esgoto for tratado por um sistema aprovado.
- **Anexo V - Prevenção da Poluição por Lixo de Navios:**
  - Obrigação: A regra mais importante: A descarga de QUALQUER tipo de plástico no mar é estritamente PROIBIDA. Regula a descarga de outros tipos de lixo com base na distância da costa e se o material foi triturado. Exige um Plano de Gerenciamento de Lixo e um Livro de Registro de Lixo.
- **Anexo VI - Prevenção da Poluição do Ar por Navios:**
  - Obrigação: Limita as emissões de Óxidos de Enxofre (SOx) e Óxidos de Nitrogênio (NOx). Estabelece o limite global de teor de enxofre no combustível (atualmente 0,50%) e limites mais rigorosos em Áreas de Controle de Emissões (ECAs).

4.2.2. Gerenciamento de Lixo e Livro de Registro de Óleo (ORB)

- **Relevância Jurídica e Prática:** Estes livros são a primeira linha de defesa durante uma inspeção de Port State Control. Discrepâncias entre os registros e as capacidades dos tanques ou as operações do navio são um "alerta vermelho" para os inspetores, que pode desencadear uma investigação aprofundada. O Oficial que assina o registro é legalmente responsável por sua precisão.
- **Orientações Práticas:**
  - **Gerenciamento de Lixo (Anexo V):** A segregação a bordo é fundamental. Devem existir contentores claramente identificados para plásticos, resíduos alimentares, óleo de cozinha, etc. A tripulação deve ser continuamente treinada sobre o que vai em cada contentor.
  - **Livro de Registro de Óleo (ORB - Anexo I):**
    - Precisão é tudo. Registre as operações assim que forem concluídas.
    - Não deixe linhas em branco.
    - Qualquer correção deve ser feita com um único traço sobre o erro, assinado e datado. Nunca use corretivo líquido.

*** Exemplo de Registro (Descarga de água de porão via separador):**

- **(Código C 12.3) Posição de início da descarga (Lat/Long).**
- (Código C 12.4) Posição de fim da descarga (Lat/Long).
- Quantidade descarregada em m³.
- Taxa de descarga.
- Data, hora, assinatura do Oficial responsável e do Comandante.

4.2.3. Plano de Emergência em Caso de Poluição por Óleo (SOPEP)

O SOPEP é um plano mandatório pelo MARPOL Anexo I, Reg. 37, que detalha as ações a serem tomadas em caso de um vazamento de óleo.

- **Relevância Jurídica e Prática:** Ter o plano a bordo não é suficiente; a tripulação deve conhecê-lo. Em um derramamento real, seguir os procedimentos do SOPEP demonstra uma resposta organizada e responsável, o que pode mitigar significativamente as penalidades. O plano deve ser realista e adaptado ao navio.

- **Componentes Essenciais e Ações Imediatas:**
  - **Procedimento de Notificação:** A primeira e mais crítica ação. O plano deve listar quem contatar, em que ordem e com quais informações (Companhia/DPA, Autoridade Costeira, Seguradora/P&I Club).
  - **Ações para Controlar a Descarga:** Procedimentos para estancar o vazamento, como transferir óleo para outros tanques, adernar o navio para elevar a avaria acima da linha d'água, etc.
  - **Inventário de Equipamentos:** Lista e localização de todo o material de combate à poluição a bordo (barreiras de contenção, absorventes, serragem, etc.).
  - **Plano de Cooperação:** Como o navio irá cooperar com as equipes de resposta em terra.

- **Ação do Oficial:** Em caso de vazamento, sua primeira responsabilidade é acionar o alarme e iniciar o procedimento de notificação do SOPEP, enquanto toma as medidas iniciais para mitigar o vazamento conforme sua função no plano.

4.3. Comunicações de Segurança (GMDSS)

O Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), regulado pelo SOLAS Cap. IV, é um sistema integrado que utiliza tecnologia satelital e terrestre para garantir a comunicação de segurança, independentemente da localização do navio.

- **Relevância Jurídica e Prática:** O GMDSS é a "linha da vida" do navio. O uso incorreto pode impedir que um navio em perigo real receba ajuda ou pode gerar falsos alertas, desviando recursos de resgate. O Oficial certificado em GMDSS (geralmente todos os Oficiais de Náutica) é responsável por manter a escuta e operar os equipamentos corretamente. A falha na manutenção da escuta ou no envio de uma mensagem de socorro pode ser considerada negligência criminosa.

4.3.1. Mensagens de Socorro (*Distress*), Urgência (*Urgency*) e Segurança (*Safety*)

É crucial entender a hierarquia e o propósito de cada mensagem.

- **MENSAGEM DE SOCORRO (DISTRESS):**
  - **Definição:** O navio ou uma pessoa está em perigo grave e iminente e requer assistência imediata. Exemplos: incêndio incontrolável, afundamento, ataque pirata em andamento.
  - **Sinal Falado:** MAYDAY (repetido 3 vezes).
  - **Procedimento:**
    1. Transmitir um Alerta de Socorro via DSC (VHF Canal 70 ou MF/HF) ou Inmarsat-C.
    2. Imediatamente após, transmitir a mensagem de voz no canal de telefonia correspondente (VHF Canal 16).
  - **Prioridade:** Absoluta sobre todas as outras comunicações.
- **MENSAGEM DE URGÊNCIA (URGENCY):**
  - **Definição:** O navio ou uma pessoa tem uma situação muito urgente a bordo, mas não há perigo grave e iminente. Exemplos: falha de motor (mas sem risco de colisão/encalhe imediato), necessidade de conselho médico urgente, perda de um homem ao mar.
  - **Sinal Falado:** PAN PAN (repetido 3 vezes).
  - **Procedimento:**
    1. Transmitir um chamado de Urgência via DSC.
    2. Transmitir a mensagem de voz no canal de telefonia correspondente.
  - **Prioridade:** Prioridade sobre todas as outras comunicações, exceto Socorro.
- **MENSAGEM DE SEGURANÇA (SAFETY):**
  - **Definição:** O navio tem uma informação importante para transmitir sobre a segurança da navegação ou avisos meteorológicos importantes. Exemplos: avistamento de um contêiner à deriva, um farol apagado, gelo, mau tempo súbito não previsto.
  - **Sinal Falado:** SÉCURITÉ (repetido 3 vezes).
  - **Procedimento:**

1. Transmitir um chamado de Segurança via DSC.
2. Transmitir a mensagem no canal de telefonia correspondente.

- **Prioridade:** Sem prioridade especial, mas deve ser ouvida por todos os navegantes na área.

Módulo 5: Fundamentos Jurídicos e Contratuais na Atividade Marítima

5.1. O Bem Jurídico Tutelado na Atividade Marítima

Explicação Detalhada do Conceito

O "bem jurídico tutelado" é o valor ou interesse fundamental que a lei considera tão importante que cria normas para protegê-lo. No Direito Marítimo, não se trata de um único bem, mas de um conjunto de interesses essenciais cuja violação pode gerar consequências catastróficas. Os principais bens jurídicos tutelados são:

1. A Vida Humana no Mar: A incolumidade física e a vida de tripulantes, passageiros e qualquer pessoa no ambiente marítimo. É o bem jurídico de maior valor.

2. A Segurança da Navegação: A garantia de que as operações de navegação ocorram de forma ordenada e segura, prevenindo acidentes como abalroamentos, encalhes e naufrágios.
3. O Meio Ambiente Marinho: A proteção dos ecossistemas marinhos e costeiros contra qualquer forma de poluição (óleo, lixo, substâncias nocivas) ou dano decorrente da atividade marítima.
4. O Patrimônio (Público e Privado): A integridade da embarcação (casco, máquinas, equipamentos), da carga transportada e de infraestruturas de terceiros (terminais, boias, plataformas, cabos submarinos).

Relevância Jurídica e Prática para Oficiais e Tripulação

O Oficial, em especial o Comandante, é o guardião primário e direto desses bens jurídicos a bordo. Cada decisão operacional – desde o planejamento da rota até a gestão de um lastro ou o descarte de resíduos – impacta diretamente esses valores. A violação de um bem jurídico tutelado acarreta responsabilidades em múltiplas esferas:

- **Civil:** Obrigação de indenizar prejuízos financeiros (e.g., custo da limpeza de uma poluição, danos à carga, compensação por acidentes).
- **Administrativa:** Multas pesadas aplicadas pela Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) e órgãos ambientais (IBAMA), podendo levar à suspensão ou cassação de certificados de habilitação.
- **Criminal:** Em casos graves (e.g., morte, poluição dolosa, naufrágio com vítimas), o Oficial pode responder criminalmente, com risco de prisão.

A conduta exigida é de máxima diligência. O Oficial deve sempre priorizar a decisão que melhor salvaguarda a vida, a segurança e o meio ambiente, mesmo que isso implique custos ou atrasos comerciais.

Conexões Explícitas com a Mitigação de Riscos e a Responsabilidade Profissional

Compreender que suas ações protegem "bens jurídicos" transforma a percepção sobre procedimentos de segurança. Eles deixam de ser meras formalidades burocráticas e se tornam

a principal ferramenta para mitigar riscos legais. A aplicação rigorosa do Código ISM (*International Safety Management*), das convenções (SOLAS, MARPOL) e dos *checklists* internos não é apenas uma boa prática operacional; é o cumprimento de um dever legal de proteção. A negligência na proteção desses bens é a via mais rápida para a ruína profissional e financeira do Oficial. Um registro de incidente mal feito ou a falha em seguir um procedimento de segurança pode ser interpretado como falha direta na salvaguarda do bem jurídico, atraindo para si a responsabilidade pessoal e, consequentemente, colocando sua carreira, patrimônio e liberdade em risco.

5.2. Noções de Contratos Marítimos

Explicação Detalhada do Conceito

Um contrato, segundo o Código Civil, é um acordo de vontades que cria, modifica ou extingue direitos e obrigações. No ambiente marítimo, os contratos formalizam as complexas relações comerciais que viabilizam uma viagem. Os elementos essenciais são:

- **Partes:** As pessoas ou empresas envolvidas (e.g., Armador, Afretador, Transportador, Embarcador).
- **Objeto:** A prestação em si (e.g., transportar uma carga, alugar um navio por um tempo).
- **Forma:** A maneira como o contrato é celebrado (geralmente por escrito, através de documentos como o Conhecimento de Embarque ou a Carta-Partida).
- **Validade:** As partes devem ser capazes, o objeto lícito e a forma não proibida por lei.

Relevância Jurídica e Prática para Oficiais e Tripulação

Embora o Oficial não assine o contrato principal, ele é o principal executor. O contrato dita as regras da viagem: o porto de carga e descarga, o tipo de carga, os prazos, e quem paga por cada despesa (combustível, taxas portuárias, etc.). Ignorar os termos do contrato pode levar o Oficial a tomar decisões que gerem prejuízos milionários para seu empregador. Por exemplo, desviar da rota contratada sem uma justificativa válida (como mau tempo) pode caracterizar uma quebra contratual, com severas penalidades financeiras.

Conexões Explícitas com a Mitigação de Riscos e a Responsabilidade Profissional

O conhecimento dos termos contratuais é uma ferramenta de mitigação de risco comercial. O Oficial deve ser capaz de identificar quando uma ordem recebida (do afretador, por exemplo) está em conflito com as obrigações contratuais ou, mais importante, com suas responsabilidades primárias de segurança (proteção dos bens jurídicos). Saber que o contrato estipula "viagem mais curta e segura" lhe dá o respaldo para recusar uma rota mais curta, porém perigosa. A responsabilidade do Oficial é executar o contrato de forma segura e eficiente. Falhas nessa execução podem gerar litígios entre as partes contratuais, e o diário de bordo e os relatórios do Oficial serão as principais provas para determinar a culpa, expondo-o profissionalmente.

5.2.1. Contrato de Transporte e Afretamento

Explicação Detalhada do Conceito

- **Contrato de Transporte Marítimo:** É um contrato de resultado. O Transportador se obriga a levar uma carga de um ponto A para um ponto B, mediante pagamento de frete. O documento chave é o Conhecimento de Embarque (*Bill of Lading* - B/L).
    - **Exemplo Prático:** Uma empresa de eletrônicos contrata uma linha de contêineres para levar 10 contêineres de Xangai para Santos. O Oficial no navio porta-contêineres executa este e centenas de outros contratos de transporte simultaneamente. Sua obrigação é cuidar da carga de todos.
- **Contrato de Afretamento (*Charter Party*):** É um contrato de "aluguel" do navio. O Fretador cede o uso total ou parcial do navio ao Afretador.
    - **Afretamento por Viagem (*Voyage Charter*):** O navio é alugado para uma viagem específica. O Armador continua responsável pelos custos operacionais (tripulação, manutenção, seguro). O Oficial foca em realizar a viagem de forma mais eficiente e segura possível para maximizar o lucro do Armador.
        - **Exemplo Prático:** Uma *trading* de grãos afreta um navio graneleiro para levar uma carga de soja de Paranaguá para Roterdã. O Comandante recebe a rota e sua missão é completá-la, gerenciando o tempo para evitar multas por atraso (*demurrage*).
    - **Afretamento por Tempo (*Time Charter*):** O navio é alugado por um período determinado (meses, anos). O Armador fornece o navio e a tripulação, mas o Afretador assume os custos variáveis da viagem (combustível, taxas portuárias) e dita para onde o navio vai.
        - **Exemplo Prático:** Uma petroleira afreta um navio-tanque por 2 anos. O Comandante continua sendo empregado do Armador (dono do navio), mas recebe ordens comerciais do Afretador (a petroleira). Aqui surge uma potencial área de conflito: o Afretador pode pressionar por uma operação comercialmente vantajosa, mas operacionalmente arriscada.
    - **Afretamento a Casco Nu (*Bareboat Charter*):** É o "aluguel" completo. O Afretador recebe o navio "nu", sem tripulação, e se torna responsável por tudo: armar, tripular, manter e operar o navio como se fosse o dono.
        - **Exemplo Prático:** Uma empresa de navegação decide expandir sua frota rapidamente e afreta a casco nu um navio de outra empresa. Ela contrata o Comandante e a tripulação, que se reportam diretamente a ela. Para a tripulação, o Afretador é o seu Armador.

Relevância Jurídica e Prática para Oficiais e Tripulação

A modalidade de contrato define a quem o Oficial deve responder comercialmente e quem paga as contas.

- Em *Time Charter*, o Oficial deve equilibrar as ordens do Afretador com sua obrigação primordial para com o Armador: a segurança e preservação do navio. Ele é o elo de ligação e, por vezes, o árbitro entre os interesses das duas partes.
- Em *Voyage Charter*, a pressão é sobre a eficiência da viagem para o Armador. A gestão de tempo e consumo de combustível é crucial.
- Em *Bareboat*, a relação é mais simples: o Oficial responde diretamente a quem o contratou, o Afretador, que age como dono.

Conexões Explícitas com a Mitigação de Riscos e a Responsabilidade Profissional

O maior risco para o Oficial, especialmente no *Time Charter*, é ceder a pressões comerciais do Afretador que comprometam a segurança. Compreender o contrato lhe dá o embasamento para dizer "não". Por exemplo, se o Afretador ordena a entrada em um porto com calado inseguro para o navio, o Comandante tem o dever e o direito de recusar, com base em sua responsabilidade pela segurança da navegação (bem jurídico tutelado) e pela preservação do patrimônio do Armador. Documentar essa recusa no Diário de Bordo, citando as razões de segurança, é uma medida crucial para proteger sua carreira e evitar a responsabilização por um eventual acidente.

5.3. Noções Essenciais sobre Seguros Marítimos

Explicação Detalhada do Conceito

O seguro marítimo é um contrato pelo qual o Segurador, mediante o pagamento de um prêmio, se compromete a indenizar o Segurado por perdas e danos decorrentes de riscos da navegação. Sua função é pulverizar os riscos de uma atividade de altíssimo capital, garantindo a sustentabilidade financeira do negócio. Os princípios básicos são:

- **Máxima Boa-Fé (*Utmost Good Faith*): Ambas as partes devem ser totalmente transparentes. O Segurado não pode omitir nenhuma informação relevante sobre o risco.**
- **Interesse Segurável:** O Segurado deve ter um interesse financeiro legítimo na preservação do bem segurado.
- **Indenização:** O seguro visa repor a perda, não gerar lucro.

Relevância Jurídica e Prática para Oficiais e Tripulação

O Oficial é o agente que, na prática, pode manter ou invalidar a apólice de seguro. Ações como navegar com equipamentos de segurança inoperantes, ter certificados vencidos ou não seguir os procedimentos de manutenção podem ser consideradas quebra da boa-fé ou das garantias da apólice, dando ao segurador o direito de negar a indenização em caso de sinistro.

Conexões Explícitas com a Mitigação de Riscos e a Responsabilidade Profissional

A compreensão do seguro reforça a importância da conformidade. Manter o navio em condição "navegável" (*seaworthy*) não é apenas um requisito de segurança, mas uma cláusula contratual implícita em toda apólice de seguro. Uma falha do Oficial que resulte na recusa do pagamento do seguro pode levar a uma ação de regresso da empresa contra ele, buscando reaver o prejuízo milionário. Portanto, a gestão de riscos a bordo é também a gestão da validade da apólice de seguro, protegendo o patrimônio da empresa e, por consequência, o emprego e a carreira do profissional.

5.3.1. Seguro de Casco & Máquinas (H&M)

Explicação Detalhada do Conceito

O seguro de *Hull & Machinery* (H&M) é o seguro do "corpo" do navio. Ele cobre danos físicos e perdas sofridas pela própria embarcação (casco, motores, equipamentos de navegação, etc.).

- **Riscos Cobertos:** Abalroamento, encalhe, incêndio, tempestade, pirataria (dependendo da apólice).
- **Riscos Excluídos:** Desgaste natural, falta de diligência do segurado (manutenção precária), danos por guerra, greves e riscos nucleares (geralmente cobertos por apólices específicas).

Relevância Jurídica e Prática para Oficiais e Tripulação

A obrigação do Oficial é manter o navio em conformidade com as condições da apólice. Isso significa garantir que toda a maquinaria e equipamentos de segurança e navegação estejam em perfeito estado de funcionamento, com manutenções e inspeções devidamente registradas. Em caso de sinistro (e.g., um incêndio na praça de máquinas), o Oficial é responsável por tomar as primeiras ações para mitigar o dano e por documentar o evento de forma precisa e imediata para notificar a seguradora.

Conexões Explícitas com a Mitigação de Riscos e a Responsabilidade Profissional

A responsabilidade do Oficial é direta. A falha em realizar uma ronda de incêndio ou um teste no sistema de governo pode ser vista como "falta de diligência", um motivo para a seguradora H&M negar ou reduzir a indenização. O Oficial mitiga esse risco através de uma cultura de manutenção preventiva e de registros impecáveis. Se um acidente ocorrer, um relatório claro, honesto e detalhado, feito pelo Comandante, é a peça fundamental para o processo de sinistro. Omissões ou informações falsas nesse relatório podem ser caracterizadas como fraude, com consequências devastadoras para a carreira do Oficial e para a empresa.

5.3.2. Seguro de Proteção e Indenização (P&I Club)

Explicação Detalhada do Conceito

O seguro de *Protection & Indemnity* (P&I) é fundamentalmente um seguro de responsabilidade civil. Ele não cobre danos ao seu próprio navio (isso é H&M), mas sim os danos e prejuízos que seu navio causa a terceiros. Os P&I Clubs são associações mutualistas de armadores, que se unem para dividir esses riscos.

- **Coberturas Principais:**
    1. Danos por poluição (custos de limpeza, multas).
    2. Perda ou dano à carga transportada.
    3. Acidentes, doenças ou morte de tripulantes e passageiros.
    4. Danos a objetos fixos e flutuantes (docas, boias, outras embarcações em caso de abalroamento).
    5. Custos de remoção de destroços.

Relevância Jurídica e Prática para Oficiais e Tripulação

O P&I Club é o principal aliado do Oficial em uma crise. Em qualquer incidente envolvendo responsabilidade civil (e.g., um tripulante se acidenta, há um pequeno derramamento de óleo durante uma operação, a carga é danificada por um alagamento no porão), o P&I deve ser acionado. A decisão do Oficial sobre como gerenciar o incidente – prestando socorro imediato, contendo a poluição, isolando a área do acidente – impacta diretamente o valor da indenização

e a defesa do caso. O P&I Club oferece suporte 24/7 com advogados, peritos e correspondentes locais em todo o mundo.

Conexões Explícitas com a Mitigação de Riscos e a Responsabilidade Profissional

A mitigação de riscos de P&I é a essência da boa prática marítima.

- **Prevenção:** Treinamentos de segurança, uso de EPIs e procedimentos rigorosos de manuseio de carga e *bunkering* são feitos para evitar os sinistros que o P&I cobre.
- **Resposta a Incidentes:** Em caso de acidente, a responsabilidade do Oficial é agir como os "olhos e ouvidos" do Club. Isso significa:
    1. Agir para mitigar a perda: Prestar os primeiros socorros, combater o princípio de poluição.
    2. Preservar evidências: Tirar fotos, coletar testemunhos, não alterar a cena do acidente desnecessariamente.
    3. Registrar tudo: Anotar no Diário de Bordo e em relatórios separados cada detalhe do ocorrido, de forma factual e sem admitir culpa. Um relatório de bordo preciso é a principal linha de defesa do Armador e do próprio Oficial. Um registro falho pode deixar a empresa e a tripulação expostas a reclamações fraudulentas ou infladas. A compreensão do P&I capacita o Oficial a gerenciar crises de forma profissional, protegendo a empresa de perdas financeiras massivas e blindando sua própria carreira contra acusações de negligência.

Módulo 6: Gestão de Pessoal e Procedimentos Disciplinares

Introdução ao Módulo

Este módulo é um dos pilares da autoridade e responsabilidade a bordo. A gestão de pessoas no ambiente confinado e hierarquizado de um navio exige não apenas liderança, mas um profundo conhecimento das normas que regem as relações humanas e de trabalho no mar. As decisões em matéria de pessoal, desde a verificação de um certificado até a condução de um inquérito, têm implicações diretas na segurança da navegação, no bem-estar da tripulação e na proteção legal do próprio indivíduo, da empresa e da embarcação. Dominar este conteúdo é essencial para exercer o comando com eficácia, justiça e segurança jurídica.

Marco Legal Fundamental:

- **Internacional:** STCW 78/95/10, Convenção do Trabalho Marítimo (MLC 2006)
- **Nacional:** NORMAM 101, Decreto nº 10.671/2021, CLT, Código Civil, Código Comercial

Aviso Legal: As informações contidas neste módulo são para fins educacionais e não substituem o aconselhamento jurídico profissional. Consulte sempre um advogado especializado em direito marítimo para questões específicas.

6.1. A Tripulação: Treinamento e Capacitação (STCW)

A competência da tripulação é a primeira linha de defesa contra acidentes marítimos. A Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW) estabelece o padrão global mínimo para garantir essa competência.

6.1.1. Análise das Exigências do STCW

A Convenção STCW estrutura a competência em diferentes níveis (apoio, operacional e gerencial) e funções (navegação, engenharia, rádio-operações, etc.).

Para cada função e nível, o código especifica os requisitos mínimos de:

Requisito	Descrição	Exemplos
Treinamento	Cursos obrigatórios específicos	EBCP, ECIA, ESPM
Certificação	Emissão pela Autoridade Marítima	COC, COP
Tempo de Embarque	Experiência prática necessária	Qualificação e revalidação
Aptidão Médica	Padrões de saúde física e mental	Certificado de Saúde válido

- **Artigo I - Obrigações Gerais:**

    - Cada Parte deve dar pleno e completo efeito às disposições da Convenção.
    - Garantir que os certificados sejam emitidos apenas para candidatos qualificados.
- **Artigo VI - Certificados:**
    - Certificados devem ser emitidos apenas por ou sob autoridade da Parte.
    - Reconhecimento mútuo de certificados entre Estados-Parte.

A NORMAM 101 da DPC é o instrumento que internaliza e detalha a aplicação do STCW no Brasil, definindo os cursos e certificados exigidos para cada categoria de aquaviário.

Estrutura de Certificação por Níveis:

Nível Operacional:

- Oficial de Náutica (Capítulo II/1)
- Oficial de Máquinas (Capítulo III/1)
- Oficial de Radiocomunicações (Capítulo IV/2)

Nível de Gestão:

- Comandante e Primeiro Oficial (Capítulo II/2)
- Chefe de Máquinas e Primeiro Oficial de Máquinas (Capítulo III/2)

Nível de Apoio:

- Marinheiros de Convés (Capítulo II/5)
- Marinheiros de Máquinas (Capítulo III/5)

6.1.2. Relevância da Conformidade com o STCW

- **Segurança:** Uma tripulação devidamente treinada e certificada é a base para a operação segura da embarcação, reduzindo o erro humano, que é a causa principal da maioria dos acidentes marítimos.
- **Conformidade Regulatória:** A não conformidade com o STCW é uma deficiência grave, passível de detenção da embarcação em inspeções de *Port State Control* (PSC) em qualquer parte do mundo.
- **Reputação e Comercial:** Navios com histórico de deficiências de STCW são vistos como de alto risco por afretadores e seguradoras, resultando em prejuízos comerciais significativos.

6.1.3. O Papel e a Responsabilidade do Oficial

- **Verificação Documental:** O Comandante e os Chefes de Departamento têm o dever de verificar, no momento do embarque e periodicamente, a validade e autenticidade dos certificados (COC, COP), do Certificado de Saúde (CS) e da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) de cada tripulante sob sua responsabilidade.
- **Supervisão da Qualificação:** Não basta ter o certificado. O Oficial deve observar a proficiência real do tripulante durante as fainas, exercícios e no serviço de quarto. A familiarização a bordo é um requisito do STCW e deve ser registrada.

- **Garantia da Proficiência Contínua:** O Oficial deve promover treinamentos e exercícios a bordo (ex: combate a incêndio, abandono, homem ao mar) para manter e aprimorar as habilidades da tripulação, registrando tais eventos no Diário de Navegação.

Deveres do Comandante:

Conforme Regra I/14 da STCW:

1. **Verificação de Documentação:**
   - Certificados de competência válidos.
   - Endossos de reconhecimento.
   - Certificados médicos.
   - Certificados de treinamento específico.
2. **Avaliação Contínua:**
   - Monitoramento da proficiência durante o serviço.
   - Identificação de necessidades de retreinamento.
   - Documentação de deficiências observadas.

Procedimentos de Verificação:

Lista de Verificação - Documentação da Tripulação:

- Certificado de Competência válido
- Endosso de reconhecimento (se aplicável)
- Certificado médico dentro da validade
- Certificados de treinamento básico (STCW A-VI/1)
- Certificados específicos da função
- Registro de horas de descanso atualizado

6.1.4. Consequências da Não-Conformidade

- **Legais:** Detenção da embarcação pelo PSC, multas administrativas aplicadas pela Autoridade Marítima, e em caso de acidente, a não conformidade pode ser um fator agravante na determinação da responsabilidade civil e criminal do Comandante.
- **Operacionais:** Risco elevado de acidentes, falhas de equipamentos por má operação e colapso da segurança a bordo.
- **Seguro:** Em caso de sinistro, a companhia de seguros (P&I Club, Casco e Máquinas) pode negar a cobertura se for comprovado que o acidente decorreu da incompetência de uma tripulação não certificada ou da negligência do comando em verificar sua qualificação.

Casos Práticos:

- Exemplo 1 - Oficial sem Certificação Válida: Um Segundo Oficial embarca com certificado vencido. Durante uma inspeção portuária, a embarcação é detida até a regularização. Os custos de demora portuária podem exceder US$ 50.000/dia.

- Exemplo 2 - Deficiência em Treinamento: Tripulante responsável por equipamentos de segurança não possui certificação atualizada. Em caso de emergência, a deficiência pode resultar em responsabilidade criminal do Comandante.

Ponto de Atenção para o Oficial: A responsabilidade de garantir a conformidade com o STCW não é delegável. Em uma inspeção ou investigação, a alegação de que "o RH da empresa enviou o tripulante" não isenta o Comandante de sua responsabilidade de verificação a bordo.

6.2. Noções de Legislação Trabalhista a Bordo

O navio é um local de trabalho, e as relações a bordo são regidas por um complexo arcabouço legal que visa proteger o tripulante, considerado a parte hipossuficiente da relação, sem ignorar as peculiaridades do serviço no mar.

6.2.1. Hierarquia e Aplicação das Normas

Hierarquia Normativa:

1. Convenção do Trabalho Marítimo (MLC, 2006): Conhecida como a "carta de direitos dos marítimos", estabelece padrões mínimos globais para quase todos os aspectos do trabalho a bordo. É a norma preponderante.
2. Normas da Autoridade Marítima (NORMAM 101): Regulamenta a aplicação da MLC e outras normas nacionais no contexto brasileiro.
3. Consolidação das Leis do Trabalho (CLT): Aplica-se de forma subsidiária, ou seja, apenas naquilo que não for contrário às normas específicas marítimas.
4. Código Civil e Comercial: Regulam aspectos contratuais e as responsabilidades do Comandante como preposto do armador.
5. Código Comercial Brasileiro - Art. 514: "O capitão tem autoridade sobre toda a tripulação do navio, e deve manter a bordo a ordem e disciplina."
6. Lei nº 2.180/54 - Art. 16: Estabelece as atribuições do Comandante para manutenção da disciplina e ordem a bordo.

6.2.2. Direitos, Deveres e Jornada de Trabalho Marítimo

Direitos Fundamentais da Tripulação (Base MLC):

- **Condições de Emprego: Contrato de Trabalho do Marítimo (CTM) claro e legalmente exigível.**
- **Alojamento e Alimentação:** Acomodações e alimentação de qualidade e higiene adequadas.
- **Saúde e Segurança:** Ambiente de trabalho seguro, acesso a cuidados médicos a bordo e em terra, e direito à repatriação em caso de doença ou acidente.
- **Remuneração:** Pagamento pontual e integral dos salários.
- **Descanso:** Horas mínimas de descanso garantidas.
- **Padrão A2.1 - Contrato de Trabalho Marítimo:**
    - Contrato por escrito em idioma compreensível.
    - Cópia a bordo e em terra.
    - Especificação clara de direitos e obrigações.
- **Padrão A2.3 - Horas de Trabalho e Descanso:**
    - Máximo de 14 horas de trabalho em período de 24 horas.

- Máximo de 72 horas de trabalho em período de 7 dias.
- Mínimo de 10 horas de descanso em período de 24 horas.
- Mínimo de 77 horas de descanso em período de 7 dias.

Deveres da Tripulação:

- **Cumprir as ordens legais do Comandante e superiores.**
- Executar suas funções com zelo, competência e diligência.
- Observar as regras de segurança e disciplina a bordo.
- Manter a ordem e a harmonia no convívio a bordo.

Jornada de Trabalho e Descanso (MLC e NORMAM 101):

- **Este é um dos pontos mais fiscalizados pelo *Port State Control*. O cumprimento das regras é mandatório.**
- **Padrões da MLC (Regra 2.3):**
  - Horas máximas de trabalho: 14 horas em qualquer período de 24 horas e 72 horas em qualquer período de 7 dias.
  - Horas mínimas de descanso: 10 horas em qualquer período de 24 horas e 77 horas em qualquer período de 7 dias.

O período de descanso de 10 horas pode ser dividido em, no máximo, dois períodos, um dos quais deve ter pelo menos 6 horas de duração ininterrupta.

Registro da Jornada: É obrigatório o registro preciso das horas de trabalho e descanso de cada tripulante em formulário padronizado (Tabela de Lotação com Regime de Serviço a Bordo e Folha de Registro de Horas de Descanso). Falsificar esses registros é uma infração gravíssima.

Aplicação da CLT no Ambiente Marítimo:

- **Art. 248 da CLT - Trabalho a Bordo:**
  "Entre os tripulantes de embarcação mercante aplicam-se os preceitos desta Consolidação, observadas as peculiaridades estabelecidas neste Capítulo."

- **Peculiaridades do Trabalho Marítimo:**
  - Jornada especial conforme natureza da atividade.
  - Regime de sobreaviso durante a navegação.
  - Compensação por trabalho em dias não úteis.

Registro e Controle de Jornada:

Obrigações do Oficial:			
Documento	**Responsável**	**Periodicidade**	**Base Legal**
Registro de Horas de Trabalho	Comandante/Chefe Depto.	Diária	MLC A2.3
Livro de Registro de Tripulação	Comandante	Cada movimento	NORMAM 101

Documento	Responsável	Periodicidade	Base Legal
Folha de Pagamento	Empresa/Comandante	Mensal	CLT Art. 464

Procedimentos para Horas Extras:

- **Base Legal - Art. 59 da CLT:**
  - Limite de 2 horas extras por dia.
  - Adicional mínimo de 50%.
  - Acordo ou convenção coletiva.

- **Especificidades Marítimas:**
  - Trabalho em emergências não configura hora extra.
  - Serviços essenciais à segurança da navegação.
  - Compensação posterior quando possível.

Responsabilidade do Oficial e Implicações:

O Comandante e os Chefes de Departamento são diretamente responsáveis por organizar os serviços de modo a cumprir os períodos de descanso.

- **Tipo de Violação:** Passivos Trabalhistas
  - **Consequências:** Pagamento de horas extras vultosas, multas e indenizações em reclamações trabalhistas futuras.
- **Tipo de Violação:** Risco Operacional
  - **Consequências:** Tripulação fatigada comete mais erros, aumentando drasticamente o risco de acidentes.
- **Tipo de Violação:** Sanções Administrativas
  - **Consequências:** Detenção da embarcação e multas pesadas.

O Oficial que exige trabalho durante o período de descanso legal (exceto em emergências) pode ser pessoalmente responsabilizado por assédio moral e por colocar a embarcação em risco.

6.2.3. Alimentação e Alojamento

Padrões MLC 2006:

1. **Padrão A3.2 - Alimentação e Serviço de Mesa:**
   - Qualidade, quantidade e valor nutricional adequados.
   - Água potável gratuita e em quantidade suficiente.
   - Pessoal qualificado para preparo de alimentos.

2. **Padrão A3.1 - Alojamento:**
   - Área mínima por pessoa conforme função.
   - Ventilação e iluminação adequadas.
   - Instalações sanitárias separadas.

Responsabilidades do Oficial:

1. **Inspeções Regulares:**
    - Condições de higiene dos alojamentos.
    - Qualidade da alimentação servida.
    - Funcionamento de equipamentos.

2. **Documentação:**
    - Registro de inspeções no Livro de Ocorrências.
    - Comunicação de deficiências à empresa.
    - Ações corretivas implementadas.

Cenário Prático: Durante uma operação de descarga, o Chefe de Máquinas percebe que a equipe do seu quarto de serviço já atingiu o limite de horas de trabalho. Mesmo com a pressão do porto para acelerar a operação, ele deve informar ao Comandante e ao Imediato que precisa render a equipe para cumprir a lei. A decisão correta é paralisar a operação relacionada àquela equipe e utilizar pessoal descansado, documentando o fato no Diário de Máquinas e comunicando ao agente. A decisão errada seria "forçar" a equipe a continuar criando um passivo legal e um risco à segurança.

6.3. Investigação e Disciplina a Bordo

A autoridade do Comandante para manter a disciplina é um poder-dever, essencial para a segurança. Contudo, essa autoridade não é absoluta e deve ser exercida dentro de estritos limites legais.

6.3.1. Princípios Fundamentais do Processo Disciplinar

Base Constitucional:

Art. 5º da Constituição Federal:

Inciso LV: "aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa".
Inciso LVII: "ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória".

Princípios Aplicáveis:

- **Devido Processo Legal**: Ninguém pode ser punido sem ter a chance de se defender. Isso implica em ser informado da acusação, apresentar sua versão dos fatos e ter suas alegações consideradas.
- **Razoabilidade e Proporcionalidade:** A punição deve ser compatível com a gravidade da falta. Faltas leves recebem sanções leves (advertência); faltas graves podem levar a sanções mais severas.
- **Imparcialidade:** O Oficial que conduz a investigação deve agir de forma neutra, buscando a verdade dos fatos, e não apenas a confirmação de uma suspeita inicial.
- **Documentação:** Tudo deve ser documentado. Desde a queixa inicial até a decisão final. O Diário de Navegação é o documento oficial para registrar esses eventos. A falta de registro invalida o ato.

6.3.2. Conduzindo um Inquérito Interno

O Comandante detém poder disciplinar (fundamentado no Código Comercial e na Lei nº 2.180/54), mas a aplicação desse poder deve seguir um rito processual para ser válida.

Poder Disciplinar do Comandante:

- **Código Comercial Brasileiro - Art. 514:** "O capitão tem autoridade sobre toda a tripulação do navio, e deve manter a bordo a ordem e disciplina."

- **Lei nº 2.180/54 - Art. 16:** Estabelece as atribuições do Comandante para manutenção da disciplina e ordem a bordo.

Passos para um Inquérito Válido:

1. **Instauração**: Ao tomar conhecimento de uma falta disciplinar (ex: insubordinação, briga, negligência), o Comandante deve registrar a ocorrência no Diário de Navegação, designando um Oficial (normalmente o Imediato) para apurar os fatos, caso não o faça pessoalmente.
2. **Comunicação ao Acusado:** O tripulante deve ser formalmente informado, por escrito, sobre o que está sendo acusado.
3. **Coleta de Provas:** Reunir todos os elementos possíveis: ouvir o queixoso, testemunhas (separadamente e a termo), coletar evidências físicas (fotos, objetos), verificar registros (câmeras, *logs* de equipamentos).
4. **Oitiva do Acusado:** Dar ao acusado a oportunidade de apresentar sua defesa por escrito e/ou oralmente. Ele pode indicar suas próprias testemunhas. Este é o ponto central do direito de defesa.
5. **Relatório Conclusivo:** O Oficial encarregado da apuração elabora um relatório com o resumo dos fatos, das provas e dos depoimentos, e oferece um parecer (se houve ou não a infração).
6. **Decisão do Comandante:** Com base no relatório, o Comandante toma sua decisão. As punições possíveis no âmbito disciplinar interno são, em geral, advertência (verbal ou escrita) e suspensão. A decisão de desembarque por falta grave deve ser muito bem fundamentada.
7. **Registro Final:** A decisão e a sanção aplicada são registradas no Diário de Navegação e comunicadas formalmente ao tripulante.

Procedimentos de Instauração:

Fase Preliminar:

1. **Conhecimento da Ocorrência:**
   - Comunicação formal ou informal.
   - Observação direta.
   - Relatório de terceiros.
2. **Avaliação Inicial:**
   - Gravidade dos fatos.
   - Necessidade de medidas urgentes.
   - Competência para apuração.

3. **Decisão de Instauração:**
   - Portaria de instauração.
   - Nomeação de investigador (se necessário).
   - Definição do objeto da investigação.

Fases do Inquérito:

1. Instrução:

Roteiro de Investigação:
A) Preservação de Provas:
- Isolamento do local (se aplicável).
- Apreensão de objetos relevantes.
- Registro fotográfico.
- Coleta de documentos.

B) Oitiva de Testemunhas:
- Identificação completa.
- Relato livre dos fatos.
- Perguntas específicas.
- Assinatura do depoimento.

C) Interrogatório do Investigado:
- Qualificação completa.
- Ciência dos fatos imputados.
- Oportunidade de defesa.
- Direito ao silêncio.

2. **Defesa:**
   - Prazo mínimo de 48 horas para apresentação.
   - Direito a assistência (quando possível).
   - Juntada de documentos e arrolamento de testemunhas.
   - Contraditório sobre as provas produzidas.
3. **Relatório Final:**
   - Resumo dos fatos apurados.
   - Análise das provas coletadas.
   - Conclusão sobre a materialidade e autoria.
   - Proposta de sanção (se cabível).

Documentação Obrigatória:

1. **Livro de Ocorrências:**
   - Registro cronológico dos fatos.
   - Identificação dos envolvidos.
   - Medidas adotadas.
   - Assinatura do Comandante.

2. **Processo Administrativo:**
   - Portaria de instauração.
   - Depoimentos e interrogatórios.

- Documentos e provas.
- Decisão fundamentada.

Ponto de Atenção para o Oficial: Nunca aplique uma punição "de cabeça quente" ou sem antes ouvir a versão do acusado. Um procedimento disciplinar mal conduzido pode ser revertido na Justiça do Trabalho, transformando a punição em um ato de assédio moral, gerando indenização para o tripulante e responsabilidade para a empresa e o Comandante.

6.3.3. Crimes Praticados a Bordo e Jurisdição Aplicável

É crucial distinguir uma infração disciplinar (violação de regras da empresa ou de serviço) de um crime (conduta tipificada no Código Penal).

Distinção Clara:

- **Infração Disciplinar**: Ex: chegar atrasado ao quarto, dormir em serviço (se não gerar risco grave), desrespeito não-agressivo. Punição: Interna (advertência, suspensão).
- **Crime:** Ex: furto, agressão física (lesão corporal), posse ou tráfico de drogas, assédio sexual, homicídio. Ação: Comunicação imediata às autoridades competentes.

Jurisdição Aplicável:

- **Regra Geral (Princípio da Bandeira):** Em águas internacionais, aplica-se a lei do país da bandeira da embarcação. Em um navio de bandeira brasileira, aplica-se o Código Penal Brasileiro.
- **Exceções (Jurisdição do Estado Costeiro/Portuário):** A jurisdição do país em cujas águas o navio se encontra pode ser exercida quando:
  - O crime afeta a paz e a boa ordem do porto/país.
  - O Comandante do navio ou um agente diplomático do país de bandeira solicita ajuda.
  - A vítima ou o agressor é nacional do Estado costeiro.
  - É necessário para suprimir o tráfico de drogas.

Princípio da Territorialidade:

Local do Crime	Jurisdição Competente	Base Legal
Águas territoriais brasileiras	Justiça Federal Brasileira	CP Art. 5º, §1º
Alto mar (bandeira brasileira)	Justiça Federal Brasileira	CP Art. 5º, §1º
Porto estrangeiro	Estado do porto (regra geral)	Direito Internacional
Águas territoriais estrangeiras	Estado costeiro	UNCLOS Art. 27

Código Penal - Art. 5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional

§ 1º - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 1984)

UNCLOS - United Nations Convention on the Law of the Sea
SUBSECTION B. RULES APPLICABLE TO MERCHANT SHIPS AND GOVERNMENT SHIPS OPERATED FOR COMMERCIAL PURPOSES
Article 27 Criminal jurisdiction on board a foreign ship

O Papel e os Limites de Atuação do Oficial (Comandante):

O Comandante NÃO É um agente de polícia judicial. Sua função não é investigar o crime para fins penais, mas tomar medidas para garantir a segurança e preservar as provas.

- **Procedimento em Caso de Crime:**
    1. **Garantir a Segurança:** Conter o agressor, se necessário, para proteger outras pessoas. Prestar socorro à vítima.
    2. **Preservar a Cena do Crime:** Isolar a área, não tocar em nada, não permitir a limpeza.
    3. **Coletar Informações Preliminares:** Identificar testemunhas e separá-las.
    4. **Comunicar Imediatamente:** Contatar a empresa e, por meio do agente, a autoridade competente no porto (Polícia Federal, no Brasil). Em águas brasileiras, a Capitania dos Portos também deve ser informada.
    5. **Registrar Tudo:** Fazer um relato detalhado da ocorrência e das medidas tomadas no Diário de Navegação.
    6. **Colaborar com as Autoridades:** Entregar o suspeito e todas as informações e provas às autoridades quando o navio atracar.

Procedimentos do Comandante:

1. **Preservação da Cena:**
    - Isolamento do local.
    - Manutenção das evidências.
    - Registro fotográfico detalhado.
    - Controle de acesso.

2. **Comunicação às Autoridades:**
    - Polícia Federal (crimes em águas brasileiras).
    - Marinha do Brasil (todos os casos).
    - Autoridade consular (em portos estrangeiros).
    - Empresa armadora.

3. **Custódia do Suspeito:**
    - Medidas de segurança proporcionais.
    - Respeito aos direitos fundamentais.
    - Comunicação à família (quando possível).
    - Assistência médica se necessária.

Modelo de Comunicação:

COMUNICAÇÃO DE CRIME A BORDO

De: Comandante da E/M [NOME]
Para: [AUTORIDADE COMPETENTE]

1. DADOS DA EMBARCAÇÃO:
   - Nome: [NOME]
   - Bandeira: [PAÍS]
   - IMO: [NÚMERO]
   - Posição: [LAT/LONG]

2. DADOS DO CRIME:
   - Tipo: [DESCRIÇÃO]
   - Data/Hora: [DD/MM/AAAA - HH:MM]
   - Local: [ÁGUAS TERRITORIAIS/ALTO MAR/PORTO]

3. ENVOLVIDOS:
   - Suspeito: [NOME, FUNÇÃO, NACIONALIDADE]
   - Vítima: [NOME, FUNÇÃO, NACIONALIDADE]

4. PROVIDÊNCIAS ADOTADAS:
   - [DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS]

5. SOLICITAÇÃO:
   - [ORIENTAÇÕES NECESSÁRIAS]

[LOCAL], [DATA]
[NOME E ASSINATURA DO COMANDANTE]

6.3.4. Deserção Especial: Caracterização e Procedimentos

A deserção é uma falta gravíssima no contexto marítimo, com um tratamento jurídico específico e mais rigoroso que o simples abandono de emprego da CLT.

Caracterização Jurídica (DECRETO Nº 10.671/2021):

A deserção se caracteriza quando o tripulante deixa de se apresentar ao serviço ou abandona a embarcação com a intenção manifesta de não retornar.

A legislação prevê um prazo para que a ausência seja formalmente considerada deserção. Tipicamente, se o tripulante não se apresentar para o serviço 24 horas após a partida do navio do porto onde deveria ter embarcado, ou se desembarcar e não retornar, a deserção pode ser caracterizada.

- **Código Comercial - Art. 545:** "Considera-se desertor o tripulante que deixar o navio sem licença, antes de findo o ajuste."
- **Elementos Caracterizadores:**
    1. Abandono do navio sem autorização.

2. Antes do término do contrato.
3. Intenção de não retornar (*animus deserendi*).
4. Prejuízo à navegação ou segurança.

Diferença entre Deserção e Abandono de Emprego:

Abandono de Emprego (CLT): Requer ausência injustificada por um período mais longo (geralmente 30 dias, segundo a jurisprudência) e o *animus abandonandi* (intenção de abandonar).

Deserção Especial (Marítima): Ocorre em um prazo muito mais curto, devido à natureza essencial do serviço a bordo e à impossibilidade de substituição imediata. As consequências são mais severas.

Diferenciação de Institutos:

Instituto	Característica	Consequências
Deserção	Abandono em porto estrangeiro	Perda de salários, repatriação por conta própria
Abandono de Emprego	Ausência injustificada por 30 dias	Rescisão por justa causa (CLT Art. 482)
Falta Injustificada	Ausência sem comunicação	Desconto proporcional, advertência

Procedimentos Legais e Administrativos (Obrigatórios):

1. **Constatação da Ausência:** Imediatamente após a falta do tripulante, registrar o fato no Diário de Navegação.
2. **Buscas e Comunicação:** Tentar contato com o tripulante por todos os meios possíveis.
3. **Abertura de Inquérito:** Decorrido o prazo legal (ex: 24h), o Comandante instaura um inquérito a bordo para formalizar a deserção.
4. **Inventário de Pertences:** Na presença de duas testemunhas (preferencialmente Oficiais), fazer um inventário detalhado de todos os pertences deixados a bordo pelo desertor. A lista deve ser assinada pelas testemunhas e pelo Comandante.
5. **Guarda dos Pertences:** Lacrar os pertences em um invólucro apropriado e guardá-los em local seguro.
6. **Comunicação Oficial:** Comunicar a deserção, por meio de rádio ou e-mail, à empresa e à Autoridade Marítima (Capitania dos Portos), enviando os extratos do Diário de Navegação e o termo de inventário.
7. **Registro na CIR:** A deserção será averbada na Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) do tripulante pela Autoridade Marítima, o que pode impedir futuros embarques.

Procedimentos Obrigatórios:

1. **Verificação Inicial:**
    - Confirmação da ausência.
    - Tentativa de localização.
    - Consulta a autoridades locais.
    - Prazo razoável de espera.

2. **Caracterização Formal:**
    - Lavrar termo de deserção.
    - Registro no Livro de Tripulação.
    - Comunicação às autoridades marítimas.
    - Notificação à empresa.

3. **Guarda de Pertences:**
    - Inventário detalhado.
    - Acondicionamento adequado.
    - Entrega ao consulado (se possível).
    - Registro de todas as providências.

Modelo de Termo de Deserção:

TERMO DE DESERÇÃO

Aos [DD] dias do mês de [MÊS] de [ANO], no porto de [NOME], encontrando-se a embarcação [NOME] fundeada/atracada em [LOCAL], verificou-se a ausência não autorizada do tripulante [NOME COMPLETO], [FUNÇÃO], [NACIONALIDADE], portador do documento [TIPO E NÚMERO].

O referido tripulante ausentou-se em [DATA/HORA] sem comunicação prévia ou autorização, não retornando até o presente momento, caracterizando-se a deserção nos termos do art. 545 do Código Comercial Brasileiro.

Foram adotadas as seguintes providências:
1. [DESCRIÇÃO]
2. [DESCRIÇÃO]
3. [DESCRIÇÃO]

O presente termo vai assinado por mim, Comandante, e por duas testemunhas.

[LOCAL], [DATA]

_____ _____
Comandante Testemunha 1

_____ _____
Testemunha 2 [CARGO/FUNÇÃO]

Consequências Legais:

- **Para o Desertor:** Perda dos salários não recebidos e de outros direitos que teria no final do contrato. Fica responsável por seus próprios custos de repatriação. Sofre sanções administrativas da Autoridade Marítima.

- **Para a Empresa:** Se os procedimentos não forem seguidos rigorosamente, a empresa pode ser acionada judicialmente pelo tripulante, que pode alegar um desembarque forçado ou outra irregularidade. A falha em comunicar a deserção também pode gerar multas.

- **Para o Desertor:**
  - Perda do direito aos salários vencidos.
  - Responsabilidade pelas despesas de substituição.
  - Repatriação por conta própria.
  - Possível impedimento para embarque futuro.

- **Para a Empresa:**
  - Custos de substituição do tripulante.
  - Possível atraso na viagem.
  - Responsabilidade subsidiária em alguns casos.
  - Impacto na certificação ISM.

Medidas Preventivas:

- **Seleção Adequada:**
  - Verificação de antecedentes.
  - Avaliação psicológica.
  - Referências de embarques anteriores.
  - Entrevista comportamental.

- **Gestão a Bordo:**
  - Ambiente de trabalho saudável.
  - Comunicação efetiva.
  - Resolução rápida de conflitos.
  - Apoio em questões pessoais.
- **Monitoramento:**
  - Observação de sinais de insatisfação.
  - Conversas individuais regulares.
  - Atenção a mudanças comportamentais.
  - Intervenção preventiva quando necessário.

- **Manter um bom clima organizacional a bordo.**
- **Garantir o cumprimento dos direitos da tripulação (descanso, pagamento, etc.).**
- **Manter canais de comunicação abertos para que os tripulantes possam expressar problemas pessoais ou profissionais antes que cheguem a um ponto extremo.**
- **Controle rigoroso da saída e entrada da tripulação no porto.**

Considerações Finais e Melhores Práticas

Responsabilidade Contínua do Oficial

O Oficial da Marinha Mercante, especialmente o Comandante, possui responsabilidade legal, moral e profissional pela gestão adequada do pessoal a bordo. Esta responsabilidade abrange:

1. **Conformidade Legal:** Garantir o cumprimento de todas as normas aplicáveis.
2. **Segurança Operacional:** Manter a tripulação qualificada e motivada.
3. **Bem-estar da Tripulação:** Assegurar condições dignas de trabalho e vida.
4. **Mitigação de Riscos:** Prevenir situações que possam gerar responsabilidade civil ou criminal.

Documentação e Registros

A manutenção de registros precisos e atualizados é fundamental para:

- Demonstrar conformidade com as normas.
- Proteger a empresa e os Oficiais em caso de litígios.
- Facilitar inspeções e auditorias.
- Preservar evidências para procedimentos disciplinares.

Treinamento Contínuo

A evolução constante das normas internacionais e nacionais exige atualização permanente dos conhecimentos, incluindo:

- **Participação em cursos de atualização.**
- Estudo de casos práticos.
- Intercâmbio de experiências com outros profissionais.
- Acompanhamento de mudanças legislativas.

Lembre-se: A gestão eficaz de pessoal a bordo não é apenas uma obrigação legal, mas um fator crítico para o sucesso operacional e a segurança da navegação. O investimento em boas práticas de gestão de recursos humanos resulta em benefícios tangíveis para toda a operação marítima.

Referências Normativas:

- STCW Convention 1978, as amended
- Maritime Labour Convention (MLC) 2006
- NORMAM 101/DPC - Marinha do Brasil
- Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021
- Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)
- Código Comercial Brasileiro
- Código Civil Brasileiro
- Constituição Federal de 1988
- Código Penal Brasileiro
- UNCLOS - United Nations Convention on the Law of the Sea

CONCLUSÃO

Chegamos ao final desta jornada e é com grande satisfação que encerramos este guia prático. Ao longo dos seis módulos, exploramos a intrincada estrutura organizacional a bordo, os deveres e competências de cada posto, a robusta cadeia documental exigida pela legislação marítima, as normas internacionais de segurança (SOLAS, MARPOL, GMDSS), os fundamentos jurídicos e contratuais que balizam a atividade mercante e, por fim, a gestão de pessoal e os procedimentos disciplinares. Foi um percurso abrangente, pensado para oferecer uma visão coesa de como todas essas engrenagens se articulam no cotidiano do Oficial da Marinha Mercante.

O grande diferencial do conhecimento aqui reunido é sua aplicabilidade imediata. Cada conceito discutido pode — e deve — ser convertido em ação prática. Quando o Oficial entende o "porquê" por trás de um registro no Diário de Náutica, ele não está apenas cumprindo protocolo; está construindo um arsenal probatório que poderá proteger sua carreira e o armador em eventuais litígios. Da mesma forma, ao conduzir uma investigação disciplinar pautada no devido processo legal, o Comandante transforma um potencial foco de conflito em oportunidade de reforço da cultura de justiça a bordo.

Vale destacar também a dimensão internacional dessas responsabilidades. Conformidade com SOLAS garante a salvaguarda da vida humana; adesão a MARPOL preserva o meio ambiente marinho; domínio do GMDSS assegura comunicações eficazes em situações de emergência. Juntas, essas convenções formam a espinha dorsal de um sistema global que exige profissionais tecnicamente competentes e juridicamente conscientes — exatamente o perfil fomentado por este guia.

Quando o Oficial incorpora esses fundamentos, ele deixa de "apenas cumprir regras" e passa a atuar como gestor estratégico de riscos, protetor dos bens jurídicos tutelados e líder de equipes multiculturalmente diversas. Essa postura eleva o padrão das operações, reduz passivos, fortalece a confiança da tripulação e projeta benefícios que vão muito além do convés, refletindo-se na reputação da companhia e na própria segurança da navegação mundial.

Agradeço sinceramente por dedicar seu tempo a esta leitura. Que as reflexões, exemplos e ferramentas apresentados aqui acompanhem você tanto nas decisões rotineiras quanto nos grandes dilemas da carreira marítima, transformando teoria em prática qualificada. Desejo-lhe mares tranquilos, operações seguras e sucesso contínuo em sua trajetória.

REFERÊNCIAS

- **AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA**. Diretoria de Portos e Costas (DPC). **NORMAM-101/DPC**: Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários. Rio de Janeiro, [última versão disponível ou 2023]. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/normas/normam/normam-101-dpc. Acesso em: [DATA DE ACESSO].
- **AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA**. Diretoria de Portos e Costas (DPC). **NORMAM-201/DPC**: Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários. Rio de Janeiro, [última versão disponível ou 2023]. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/normas/normam/normam-201-dpc. Acesso em: [DATA DE ACESSO].
- **BRASIL**. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: [DATA DE ACESSO].
- **BRASIL**. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional (RELESTA). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 19 maio 1998.
- **BRASIL**. Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021. Promulga a Convenção Internacional sobre o Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006), firmada em Genebra, em 23 de fevereiro de 2006. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 12 abr. 2021.
- **BRASIL**. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, RJ, 31 dez. 1940.
- **BRASIL**. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, RJ, 9 ago. 1943.
- **BRASIL**. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. *Coleção das Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, RJ, p. 25-234, 1850.
- **BRASIL**. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, RJ, 10 fev. 1954.
- **BRASIL**. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências (LESTA). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 12 dez. 1997.
- **BRASIL**. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 13 fev. 1998.
- **BRASIL**. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 11 jan. 2002.
- **NAÇÕES UNIDAS**. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* (UNCLOS). Montego Bay, Jamaica: Nações Unidas, 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: [DATA DE ACESSO].
- **ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT)**. *Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006* (MLC, 2006). Genebra: OIT, 2006.

- **ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)**. *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, conforme emendada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Londres: IMO, [ano da última emenda principal].
- **ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)**. *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974*, conforme emendada (SOLAS 74). Londres: IMO, [ano da última emenda principal].
- **ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)**. *Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978*, conforme emendada (STCW 78/95/10). Londres: IMO, [ano da última emenda principal, e.g., 2010].