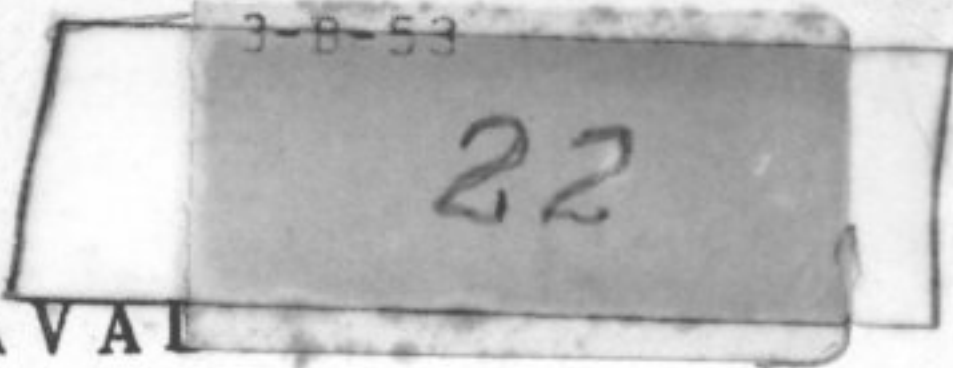


ESCOLA DE GUERRA NAVAL



Curso.....C-PEM/87

Partido.....-

Solução do.....P-III-4 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

JORGE THEODORO DA SILVA

CAPITÃO-DE-LONGO-CURSO

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

1987.....



FORMAÇÃO DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE

JOHDE THEORANTO DA SILVA  
Capitão-de-Canga-Curso

MINISTERIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1937



FORMAÇÃO DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE

JORGE THEODORO DA SILVA  
Capitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1987

MM - EGN  
BIBLIOTECA  
05/01/1988  
N: 1.153



FORMA DE OFICIA DA MARINHA MERCANTE

JORGE THEODORO DA SILVA  
Capitão-de-1º-Grupo-Curso

MINISTERIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1987

## TEMA: A FORMAÇÃO DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE

PONTOS A ABORDAR: O Organização dos serviços de bordo, por seção, as funções exercidas pelo Oficial da Marinha Mercante.

A Habilitação do Oficial para o exercício das funções a bordo, situação atual e carências.

Formação Científica versus Formação Técnico-Profissional.

O Oficial Polivalente (Náutica/Máquinas/Radiocomunicações) - uma tendência ou uma experiência fracassada?

Devem os Oficiais da Marinha Mercante Brasileira terem uma formação integrada ou continuarem com a preparação ortodoxa e estanque de Náutica, Máquinas e Radiocomunicações?

As implicações na habilitação do Oficial, tendo em vista o advento de navios especiais e o avanço tecnológico do material da Marinha Mercante.

Sugestões para formação do futuro Oficial da Marinha Mercante.

PROPOSIÇÃO: ESTUDAR A FORMAÇÃO DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE, ressaltando os aspectos históricos recentes, a organização e as funções de bordo; a base científica e a habilitação necessária para fazer face ao advento de navios especiais e ao avanço tecnológico do material, a fim de apresentar sugestões para aperfeiçoar a formação do futuro Oficial

## ÍNDICE

	FOLHA
PROPOSIÇÃO.....	II
ÍNDICE.....	III
INTRODUÇÃO.....	IV
CAPÍTULO 1 - FORMAÇÃO DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE.....	1
- Seção I - Histórico recente.....	1
- Seção II - Análise das Principais Iniciativas que con- tribuíram para melhoria do preparo do Oficial Mercante.....	7
CAPÍTULO 2 - A ORGANIZAÇÃO E AS FUNÇÕES.....	13
- Seção I - A Organização.....	13
- Seção II - Organograma.....	14
- Seção III - O Comandante.....	15
- Seção IV - O Relacionamento Comandante e seus Tri- pulantes.....	17
- Seção V - As divisões das Seções a bordo.....	18
- Seção VI - Funções e atribuições a bordo.....	19
CAPÍTULO 3 - A BASE CIENTÍFICA E A HABILITAÇÃO.....	33
- Seção I - A Base Científica.....	33
- Seção II - Sugstões para o aprimoramento do futuro Oficial Mercante.....	36
CAPÍTULO 4 - CONCLUSÃO.....	39
BIBLIOGRAFIA.....	A-1

## INTRODUÇÃO

A Marinha Mercante é uma grande desconhecida dentro da sociedade brasileira. Talvez por ser uma atividade-melo, talvez pela notória falta de maritimidade da própria sociedade, talvez porque seja uma atividade exercida quase sempre longe de tudo e de todos nas grandes distâncias dos mares.

Esses fatores, e certamente outros, fazem com que não vejam nela um dos instrumentos que têm viabilizado, no passado e no presente, na paz e na guerra, a economia e a segurança brasileira. Enfim, apesar da sua importância, apesar de quase 500 anos de presença em nossa história, apesar de ser um dos pilares do nosso Poder Marítimo, a Marinha Mercante ainda é vista sem o merecido reconhecimento e, sobretudo, com inúmeros preconceitos.

Dentro desse quadro, nada mais natural que os Oficiais que tripulam nossos navios sejam igualmente vistos com pouca clareza e, comumente, sob um enfoque distorcido.

Assim, neste trabalho, nosso propósito é mostrar, através dos tempos, o lento evoluir da carreira do Oficial mercante para, conhecendo nossa história, termos uma visão mais nítida de uma atividade afastada do mar.

Mas, apesar disso, a bordo de nossos navios, em todos os mares do mundo, já encontramos uma oficialidade responsável, orgulhosa e consciente da importância daquilo que faz na certeza de que, com a maturação daquilo que é realizado do CIAGA e CIABA, em breve a Marinha Mercante terá uma oficialidade ainda mais homogênea de que hoje, conceituada em sua plenitude e totalmente integrada com os companheiros da Marinha do Brasil, pois o próprio mar, o espírito, as tradições e o sentimento marinheiro fazem com que tudo os una e nada os separe, mesmo porque, na atualidade, os oficiais mercantes são

oficiais da Reserva da própria Marinha do Brasil.

Portanto, a realidade de hoje difere totalmente daquela de um passado muito recente quando a presença da Marinha de Guerra, na formação e aperfeiçoamento dos oficiais mercantes, era quase que só normativa, como iremos mostrar no decorrer deste trabalho.



## CAPÍTULO 1

### SEÇÃO I - A FORMAÇÃO DO OFICIAL DA MARINHA MERCANTE

Histórico Recente - A primeira Escola de Marinha Mercante no Brasil foi estabelecida na Amazônia, mais precisamente no Estado do Pará.

Talves, esse fato tenha sido explicado pela tradição marinheira da região, desde os tempos em que os gentios circulavam nas ubás, nas montarias, nas cobertas e nas igarités, em sortidas aventureiras para sua subsistência e defesa.

Os cambebas do Alto Solimões, os Cametás do Tocantins e os Muras do Rio Negro eram habilíssimos e ágeis navegadores. Chamavam-nos os fenícios da América.

Numa Região onde a estrada é o rio, não foi difícil justificar a criação de uma Escola de Marinha Mercante, sobretudo, pela importância que se conferia, na época, ao eixo econômico da borracha.

A Escola de Maquinista e o Curso de Náutica de Belém do Pará, criados em 1892, foram o marco original de todos os empreendimentos escolares voltados para a formação do marítimo brasileiro e, 1907, foram transformados na Escola de Marinha Mercante do Pará sob um sistema de preparo de Oficiais, bastante regionalizado, em face das peculiaridades da região amazônica.

Ao terminar o ano de 1939, já deflagrado o segundo conflito mundial, a região sul foi beneficiada com a criação da Escola de Marinha Mercante do Lloyd Brasileiro, que tinha como extensão de suas dependências o Navio-Escola "Alegrete", um cargueiro em tráfego normal, adaptado com salas de aula.

Com o fim da última "Grande Guerra", quando perdemos a quase totalidade da nossa frota mercante, começamos a receber

alguns navios tecnologicamente mais avançados além do aparecimento, no Brasil, na década de 50, de unidades especializadas no transporte de granéis líquidos.

Mas, o incremento da nossa navegação não poderia ficar na dependência da formação limitada de Oficiais, em quantidades e qualidade, pela "Escola do Loide Brasileiro" ou pela Escola de Marinha Mercante do Pará que, como é sabido só preparava Oficiais para navegação na bacia Amazônica.

Em face dessa realidade a Marinha do Brasil, saindo de um histórico alheamento na formação da Oficialidade mercante passou, pela primeira vez, a assumir a responsabilidade no preparo do Homem do mar mercante.

O passo inicial, que marca o início da formação recente da oficialidade, foi a inauguração, quando ocorria o ano de 1957, a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, com capacidade inicial para formar 80 Oficiais por ano, entre Náutica, Máquinas e Câmara. A partir daí tivemos uma sensível melhoria na qualidade do preparo dos Oficiais mercantes.

A grande expansão da Marinha Mercante, no período de 1964 a 1974, acarretou uma substancial demanda de mão-de-obra marítima, e a partir de 1967 foram tomadas diversas providências que caracterizaram a fase inicial de desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e que visaram, inicialmente, vencer o atraso na formação de pessoal para evitar a paralização de navios.

As medidas prioritárias, na fase inicial do desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo foram:

- realização de um censo dos Marítimos;
- realização de censo das embarcações e seus equipamentos;
- levantamento das necessidades de pessoal para guarnecer os navios mercantes brasileiros, decorrentes do Primeiro Programa de Construção Naval (1º PCN);

- início da análise ocupacional visando fundamentar currículos e planos de ensino;

- reformulação de currículos, para atender as exigências de formação do novo Marítimo;

- recrutamento e preparo de professores;

- adoção de nova metodologia de ensino adequada aos novos programas;

- execução de programa de emergência para formação de Oficiais; e

- execução de programas de atualização dos subalternos através de cursos.

Nesta fase inicial, a escassez de Oficiais foi um dos problemas sérios, e para resolvê-los procurou-se:

- divulgar a profissão de Oficial de Marinha Mercante em âmbito nacional, dirigida ao público recrutável de 2º grau;

- aumentar a capacidade das Escolas de Formação de Oficiais;

- recrutar jovens engenheiros e técnicos, para através de cursos de adaptação naval, formar Oficiais de Máquinas; e

- recrutar o pessoal subalterno de melhor nível de instrução e capacitação naval para cursos especiais de formação de Oficiais.

Esta primeira fase do desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo foi bem sucedida.

Havia, no entanto, necessidade de se pensar a longo prazo e assim iniciou-se:

- a construção de Dois Centros de Instrução, um no Rio de Janeiro, e outro em Belém, para instalação definitiva do Ensino Profissional Marítimo;

- a procura de um programa de assistência através da IMCO e do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) capaz de acelerar a implantação definitiva do novo sistema de

ensino; e

- a revisão gradativa das normas reguladoras da Profissão de Marítimos, de modo a criar maiores incentivos ao ingresso e maior permanência do homem na carreira do mar.

O resultado do Primeiro Censo Nacional dos Marítimos em 1968, possibilitou catalogar as informações de distribuições dos marítimos por escolaridade e região-sócio-econômica.

Entretanto, tornava-se fundamental que os recursos financeiros pertinentes fossem canalizados para a Marinha, visando a formação adequada do marítimo brasileiro.

Assim, através de um trabalho laborioso realizado pela DPC, a Marinha conseguiu que o Congresso Nacional decretasse a lei nº 5.461/68 que destinava à DPC as contribuições devidas ao SENAI. Tal medida proporcionou a instituição do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

O Brasil, como país membro da IMCO, conseguiu através do Comitê de Cooperação Técnica daquele organismo internacional e com a participação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), recursos técnicos e financeiros que a então Escola de Marinha Mercante no Rio de Janeiro e a Escola de Marinha Mercante do Pará se transformassem em um dos mais modernos e eficientes estabelecimentos de Ensino Profissional Marítimo no mundo.

Surgiram, assim, o Centro de Instrução Graça Aranha (CIAGA) no Rio de Janeiro e o Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar (CIABA) em Belém do Pará.

Nas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) dos Centros de Instrução, é dado um curso básico, com duração de 3 anos em regime de internato, procurando-se dar ao aluno uma formação integral técnico-científica, profissional, cultural, artística, moral e físico-desportista.

O Ensino Profissional Marítimo é aplicado, atualmente,

através de um sistema próprio, sob a direção e coordenação da Diretoria de Portos e Costas (DPC) do Ministério da Marinha.

A formação técnico-científica visa dar ao futuro Oficial, conhecimentos científicos que o capacitem a aplicar as técnicas atuais e a conduzir e manter os equipamentos em uso e também torna-los capaz de assimilar outros conhecimentos e aplicar técnicas diferentes, atualizando-o com relação as constantes inovações trazidas ao campo da navegação comercial. A formação cultural artística deverá ajudá-lo na sua realização pessoal e motivar atividades para vencer a monotonia da vida no mar. As atividades físicas, em especial os desportos náuticos, visam principalmente a formação de uma mentalidade marítima.

O recrutamento é feito a nível de 2º grau completo entre jovens de 17 a 24 anos. O concurso é feito em âmbito nacional, e inclui provas de Matemática, Língua Portuguesa, Física e Inglês. Os aprovados são submetidos a exame de saúde e a provas de Educação Física. As vagas são distribuídas entre as especialidades de Náutica, Máquinas e Radiocomunicações em função das necessidades do mercado.

Antes da matrícula, os alunos frequentam a Escola durante um mês de adaptação. Após a adaptação é feita a matrícula, iniciando-se o primeiro semestre escolar comum as três especialidades. Ao final desse semestre o aluno deverá optar por uma das especialidades. As opções são atendidas dentro de critérios estabelecidos pelas Escolas de acordo com o número de vagas fixado anualmente pelo DPC em função de uma projeção do mercado de trabalho para o ano seguinte a formação de cada turma, dentro de cada especialidade.

O segundo semestre da 1ª série escolar, com os alunos já selecionados por especialidades, visa o período seguinte de instrução no mar, sendo dadas instruções que incluem combate a incêndio, segurança do trabalho, primeiros socorros, técnicas

de sobrevivência no mar, noções dos serviços de bordo e o funcionamento dos sistemas, instalações e equipamentos do navio. O 1º semestre da 2ª série é realizado a bordo de navio mercante em operação, e constitui o Período de Instrução no Mar (PIM), onde o aluno cumpre, ajudado por Oficiais de bordo, um programa preparado pela Escola (PROIM). Após o PIM, o aluno cursa o 2º semestre da 2ª série e o 1º semestre da 3ª série na Escola. O 2º semestre da 3ª série é realizado em navios no mar.

A avaliação da instrução é feita pela Escola, durante o curso, e durante os estágios, pela Escola e pelos Comandantes ou Chefes de Máquinas dos navios em que embarcar.

Ao término do curso, o aluno de Náutica fará jus a Carta de 2º Oficial de Náutica; o aluno de Máquinas fará jus a Carta de 2º Oficial de Máquinas e o aluno de Radiocomunicações fará jus a Carta de 2º Oficial de Radiocomunicações.

O Ministro da Marinha, por portaria nº 0485 de 24 de março de 1983, aprovou as Instruções que estabelecem interstícios de carreira para o Pessoal de Marinha Mercante, delegando, a DPC, a fixação das cláusulas de acesso as diversas categorias.

A DPC, através Instruções permanentes, estabeleceu as exigências de carreira, as quais constam anualmente do Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM). O PREPOM constitui-se de uma publicação anual preparada e distribuída, gratuitamente, pela DPC.

Desta forma, ficou previsto que o acesso a 1º Oficial de Náutica, será concedido ao 2º Oficial de Náutica, com mais de 3 anos de embarque na Categoria, que seja aprovado em exame, destinado a aferir se o Oficial desenvolveu, nesse início de carreira, os conhecimentos adquiridos na Escola.

O acesso a Capitão de Cabotagem será concedido ao 2º Oficial de Náutica, com mais de 2 anos de embarque na Categoria, aprovado em Curso de Aperfeiçoamento na Escola com

duração de oito meses. Este curso tem como propósito, além da atualização do aluno, o seu aperfeiçoamento para o exercício das funções inerentes a Comandante e Imediato, inclusive o preparo para a administração comercial do navio.

O acesso a Capitão de Longo Curso é concedido ao Capitão de Cabotagem com mais de dois anos de embarque na categoria, após defesa de monografia de assunto específico.

O acesso a 1<sup>o</sup> Oficial de Máquinas, será concedido ao 2<sup>o</sup> Oficial de Máquinas com mais de quatro anos de embarque na Categoria.

O acesso a Oficial Superior de Máquinas é concedido ao 1<sup>o</sup> Oficial de Máquinas com mais de 4 anos de embarque na Categoria.

O segundo Oficial de Radiocomunicações, será concedido o acesso 1<sup>o</sup> Oficial de Radiocomunicações com mais de 3 anos de embarque na Categoria.

SEÇÃO II - Análise das principais iniciativas que contribuíram para a melhoria na qualidade do preparo do Oficial da Marinha Mercante: - Creditamos as seguintes medidas, na melhoria do preparo dos Oficiais da Marinha Mercante:

a) Exigência de uma maior escolaridade (2<sup>o</sup> grau completo) para o ingresso na EFOMM;

b) Criação do Fundo de Ensino Profissional Marítimo;

c) Construção dos complexos CIAGA/CIABA;

d) Homogeneidade na formação embasada em rígidos princípios militares; e

e) A implantação da sistemática de embarque já no primeiro ano de Escola.

Vamos analisar cada uma dessas iniciativas:

Exigência de maior escolaridade - Além das vantagens óbvias de um maior conhecimento a medida trouxe algumas

consequências adicionais na carreira. Isso porque quando bastava apenas o 1º grau o jovem, ainda imaturo, ao vivenciar a dura vida marinheira, comumente entre 16 e 18 anos, largava a profissão e voltava aos bancos escolares em preparo para um exame vestibular qualquer. Essa realidade de então era pernicioso a Marinha Mercante, dentre outras razões por significar, que exatamente os mais dotados e melhor nascidos, tinham condições intelectuais e financeiras de tentar uma outra solução de vida, mesmo que mais demorada.

Assim, com a exigência do 2º grau, podemos supor que o jovem, ao optar na época de vestibular pela Marinha Mercante renunciou a oportunidade, que estava a sua disposição, de seguir outra carreira já que a escolaridade mínima para isso era a mesma.

A segunda consequência é que, ao concluir o curso, o jovem Oficial já estava numa faixa etária maior não só pela obrigatoriedade do 2º grau, como pelo próprio aumento do curso na nova Escola. Ora, isso passou a viabilizar uma postura de mando maior no exercício da função além de permitir uma melhor capacidade de organizar sua vida pessoal e profissional.

Criação do fundo para o Ensino Profissional Marítimo - O aporte financeiro extra à Marinha, fora dos tradicionais parcos recursos a ela destinados, foi o embasamento que viabilizou, e tem viabilizado, esta nova fase. Acresce que esse recurso não é só aplicado na formação inicial do Oficial mas, o que também é importante, tem permitido Cursos de Aperfeiçoamento durante a carreira, inclusive com pagamento de uma pequena "BOLSA DE ESTUDO" inexistente no passado. Naturalmente esse aspecto significa um incentivo a melhoria das Cartas.

Construção do CIAGA e CIABA - Os dois complexos foram criados com recursos técnicos e financeiros da IMCO e do



Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

Hoje a EFOMM, tanto de um como outro estabelecimento de ensino, funciona em bases materiais e de preparo adequados. Por isso mesmo tem recebido maiores elogios das autoridades estrangeiras que as visitam, notadamente de altos funcionários da IMO que, pela vivência que possuem nessa área da realidade de outros países, tem um valor significativo.

Homogeneidade na formação - A doutrina aplicada no CIAGA e CIABA passou a permitir uma igualdade de formação e, sobretudo na parte disciplinar, significou uma melhoria acentuada pela formação militar sob a qual as novas gerações de Oficiais passaram a ser doutrinadas. Nós, Comandantes da Marinha Mercante que recebemos, anos após ano, alunos das Escolas de Formação, somos testemunhas que eles chegam a bordo com uma postura, sob o aspecto disciplinar excelente.

Sistemática de Embarque - O contato com a realidade da vida marinheira, já no decurso do primeiro ano da Escola significa, na realidade, um teste para medir a conveniência ou não de cada um permanecer na profissão.

Pelas afirmações feitas até aqui pode parecer que já alcançamos o ponto ótimo e que basta agora, após anos de experiência, apenas manter o rumo. Nada mais errado pois, durante todo o processo, a Marinha comumente pressionada pela Armação, deixou de fazer tudo que podia e devia e, sob certos aspectos, tivemos mesmo algum retrocesso.

Vamos pois apontar a seguir todos os erros e omissões na esperança que possamos, num curto espaço de tempo, aperfeiçoar o sistema em benefício do próprio Poder Marítimo.

Fim dos principais cursos de aperfeiçoamento - Na década de 70 quando a Marinha Mercante <sup>e</sup> cnscia vertiginosamente, os

armadores brasileiros, necessitando de profissionais, pressionaram fortemente autoridades navais a fim de cessarem os cursos de aperfeiçoamento que prendiam ao CIAGA/CIABA durante meses e meses, os Oficiais que desejavam melhorar de CARTA. Obviamente, além da necessidade de terem seus Oficiais no mar, a permanência deles nos cursos, significava um dispêndio financeiro que a mentalidade comercial imediata de muitos, não aceitava facilmente.

A solução, com a aceitação pela Marinha das pressões, foi a infeliz implementação de monografias ou defesa de derrotas. Enfim, seria o mesmo que os cursos de Aperfeiçoamento da Marinha, inclusive os da EGN, e fossem trocados por simples monografias.

Entendemos que os armadores por pleitearem e a Marinha por concordar oficializaram, na Marinha Mercante, o princípio de trocar qualidade por quantidade. O processo implantado deu e garante, ao contrário da realidade passada, acesso fácil ao fim de carreira e todos que a escolheram e o resultado é que temos hoje muitos Capitães de Longo Curso e poucos Comandantes no conceito maior da palavra.

Essa anomalia é altamente prejudicial ao conceito da função, aos verdadeiros interesses dos armadores e nefasta aos jovens Oficiais. Ao conceito da função visto que alguns, que chegaram ao último posto, exclusivamente graças as facilidades concedidas, desmerecem o trabalho sério, dedicado e competente da maioria, aos verdadeiros interesses da armação visto que entregam seus navios e tudo que nele tem a profissionais sem visão empresarial e com pouquíssimo embasamento jurídico, nefasta aos jovens Oficiais - e esse aspecto consideramos de grande relevância - porque ao embarcarem, após toda uma doutrina militar, lamentavelmente olham para seus Comandantes e Chefes e não encontram neles líderes que deveriam ser. O

desapontamento é grande, tão grande que leva muitos ao abandono da profissão, ou que é pior, a permanência nela desmotivado.

Mas, a própria seleção aos cursos tem que ser modificada. Isso porque os Oficiais da Marinha Mercante são os únicos cuja possibilidade de acesso na carreira depende exclusivamente de antiguidade em detrimento do mérito. Vamos explicar: quando são abertas inscrições para melhoria de Carta, a seleção é feita levando em consideração apenas o "tempo de embarque" e, o que é lamentável, sem nenhuma consideração ao mérito de cada um. Assim e numa frequência muito maior que a desejada, são escolhidos medíocres em detrimento de Oficiais de valor que tem que aguardar, anos e anos, para que possa fazer os cursos. Ora o processo significa que os medíocres passam a exercer funções de mando cada vez mais representativas e sobre Oficiais mais dedicados e competentes.

Assim, em nosso entender, o sistema tem que ser modificado com urgência e sugerimos que o seja da seguinte diretriz:

- a) Volta dos Cursos de Aperfeiçoamento;
- b) Manutenção do Tempo de embarque mínimo;
- c) Manutenção do direito de inscrição para 10% dos mais antigos; e
- d) Os restantes teriam que prestar um exame seletivo.

Portanto, dentro da linha exposta, manteríamos o conceito de antiguidade e criariamos o princípio do mérito em benefício da formação adequada e seletiva dos Oficiais.

Outra mudança, de grande importância, é dar ao curso para Capitão de Longo Curso não o aspecto técnico-profissional ao passado e sim que seja moldado como o de "POLÍTICA E ESTRATÉGIA" da Escola de Guerra Naval ou CATM, da DPC, com Conferências, Painéis, Grupos de Trabalho, Monografia, etc...

Obviamente, nesta hipótese, teria que ser dada ênfase aos aspectos administrativos, jurídicos e econômicos tão presentes

e tão necessários ao bom desempenho da função de Comando da Marinha Mercante.

### ORGANIZAÇÃO DO COMANDO DA MARINHA MERCANTE

A organização da Marinha Mercante, sob o aspecto administrativo, é baseada no princípio da especialização funcional, visando a eficiência e a economia na execução das tarefas que lhe são atribuídas.

Com o respectivo Comandante, o Comandante Mercante é responsável direto pelo serviço de navegação e pela própria organização. Com o auxílio de seus subordinados, deve o Comandante Mercante aplicar toda a sua técnica administrativa para levar a viagem a bom termo.

Os principais cargos-chaves diretos - os denominados Chefes de Seção - são o Comandante das Seções de Convés e Câmara e o Oficial de Máquinas, compreendendo pela seção de Máquinas o responsável pelo funcionamento do navio.

Os demais oficiais do navio, os denominados tripulantes - como todos os demais tripulantes, têm seus direitos e deveres regulamentados por regulamentos especiais do Ministério da Marinha, através da Diretoria de Portos e Costas e pela Portaria Interministerial nº 111/51.

Para o desempenho das tarefas técnicas, para as quais são necessários conhecimentos especializados, o Comandante Mercante deve respeitar a parte administrativa, técnica e jurídica da função. Dessa forma o Comandante Mercante deve ter a assistência necessária ao bom desempenho de suas funções.

Por meio do Comandante Mercante, a Marinha Mercante mantém contato direto com a Agência Comercial Brasileira, para a obtenção de informações e para a prestação de serviços que lhe são necessários.

## CAPÍTULO 2

### SEÇÃO I - A ORGANIZAÇÃO E AS FUNÇÕES A BORDO

A organização de um navio mercante, embora possa parecer muito complexa é relativamente simples e, com vistas a ela possa o Organizador reunir todas as leis nacionais e internacionais e regulamentos que regem a Marinha Mercante.

Como representante legal do Armador, o Comandante mercante é o responsável direto pelo navio, guarnição, carga, segurança da navegação e pela própria organização. Com poderes quase ilimitados que lhe são outorgados pela legislação pertinente ao assunto deve o Comandante mercante aplicar toda a sua técnica profissional e administrativa para levar a viagem a bom termo.

Contando com auxiliares diretos - os denominados Chefes de Seção - Imediato encarregado das seções de Convés e Câmara e o Oficial Superior de Máquinas, respondendo pela seção de Máquinas, geralmente de sua confiança, tem o Comandante condições de orientar e administrar o seu navio.

Não só os Oficiais do navio - Convés e Máquinas - como todos os demais tripulantes, tem suas atribuições e direitos preconizados por regulamentos específicos do Ministério da Marinha, através da Diretoria de Portos e Costas - e pela Portaria Interministerial nº 0216.

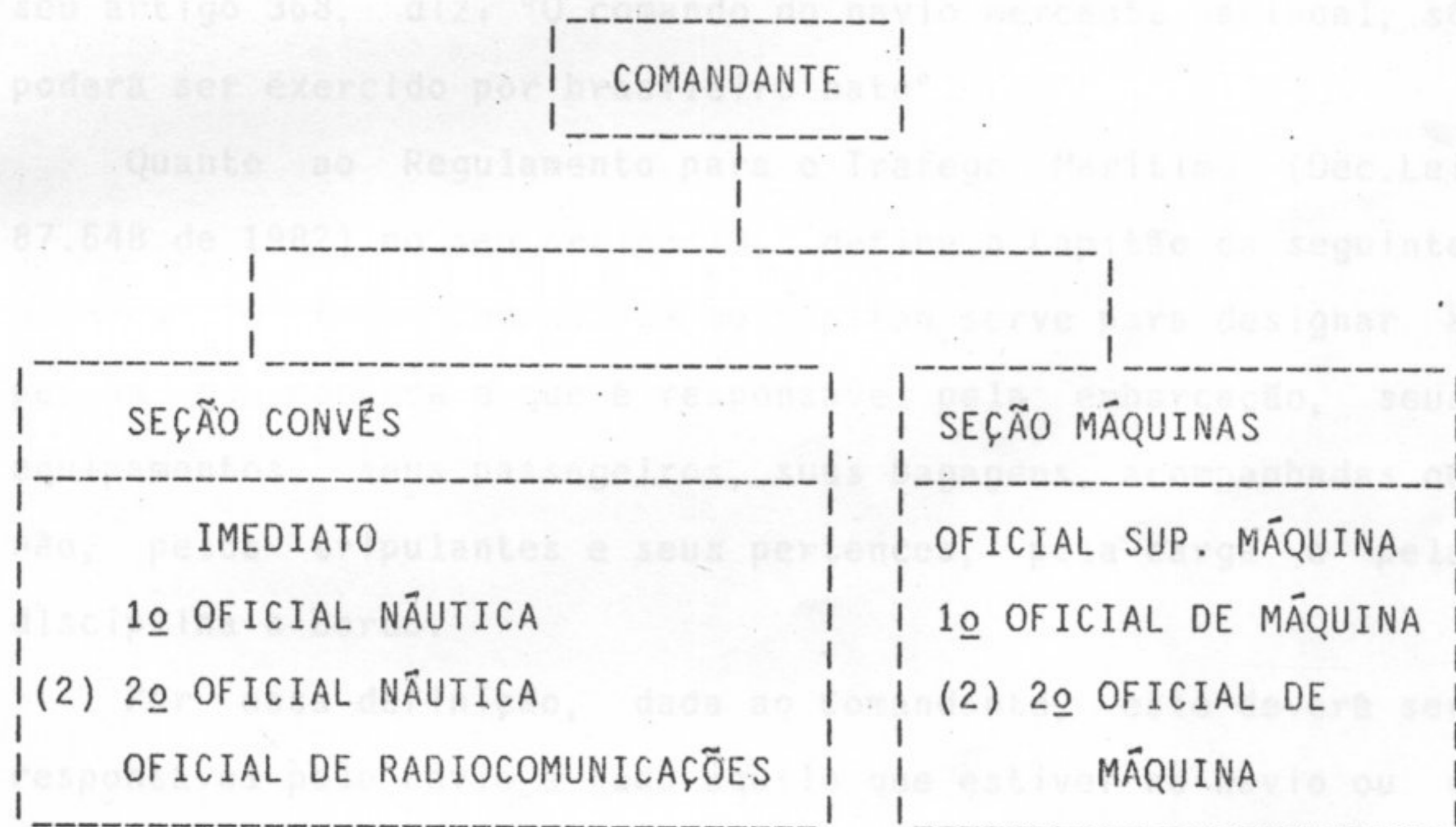
O Armador, por sua vez, dispõe de equipe técnica para atender as necessidades do navio não só que diz respeito a parte administrativa, como também a parte comercial e jurídica. Desta forma o Comandante pode valer-se da orientação da Empresa necessária ao bom desempenho de sua missão.

Nos portos o Comandante mercante conta com a presença direta da rede de Agentes comerciais credenciados pelo Armador para darem o necessário apoio ao navio, os quais crescem de importância nos portos estrangeiros.

Ainda com relação aos portos estrangeiros há de se comentar a obrigatoriedade do contato navio/representantes diplomáticos do Brasil - Consulados e Embaixadas, cabendo ao Comandante mercante dar a devida atenção a este fato, com visitas oficiais ao Consulados ou Embaixadas dando conta de sua missão e buscando solução para os problemas da viagem, quando necessário.

O Direito Marítimo e as Convenções Internacionais, bem como os tratados firmados entre o Brasil e outros países com vistas à Marinha Mercante, obviamente devem ser de conhecimento do Comandante, o qual se obriga sempre a cumprí-los para o bom desempenho da Organização do navio.

## Seção II - Organograma



Abrangência do trabalho - O presente trabalho aborda apenas as funções dos Oficiais da Marinha Mercante, tais como: Comandante - Imediato - Oficiais de Náutica - Oficiais de Máquinas e Oficiais de Radiocomunicações.

Não analisaremos as funções dos graduados e subalternos na Organização do navio, por não serem pertinentes ao trabalho

proposto.

### Seção III - O Comandante

Em relação ao Comandante mercante o Código Comercial preconiza: - "Toda a tripulação lhe está sujeita e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo quanto for relacionado ao serviço de bordo".

Isto significa que o Comandante é a autoridade máxima a bordo, sem que ninguém lhe possa contestar tal autoridade. Não somente a tripulação deve obediência como todos quanto venham trabalhar no navio, tais como operadores de carga, operários de oficina, passageiros, vigias, etc... .

A Consolidação das Leis Trabalhistas, na seção V, capítulo II, que dispõe sobre a nacionalização da Marinha Mercante, no seu artigo 368, diz: "O comando do navio mercante nacional, só poderá ser exercido por brasileiro nato".

Quanto ao Regulamento para o Tráfego Marítimo (Dec. Lei 87.648 de 1982) no seu artigo 13, define o Capitão da seguinte maneira: O termo Comandante ou Capitão serve para designar a pessoa que comanda e que é responsável pela embarcação, seus equipamentos, seus passageiros, suas bagagens, acompanhadas ou não, pelos tripulantes e seus pertences, pela carga e pela disciplina a bordo.

Por essa definição, dada ao Comandante, este deverá ser responsável pelo navio e tudo aquilo que estiver no navio ou a este pertencer.

Isto representa uma grande concentração de poder, responsabilidade e autoridade e, para tanto, há necessidade de uma atualização constante para que as decisões sejam tomadas com clareza e acerto.

Num sentido geral, compreende-se o Comandante como sendo a pessoa a quem a empresa de navegação, confia o seu bem maior

que é o navio, tornando-se desta forma a principal figura da armação.

No Código de Processo Civil, nos itens relacionados abaixo, o Comandante está diretamente envolvido como principal fiscalizador e participante dos fatos ocorridos a bordo. Por isso necessita de ter o necessário conhecimento para defender interesses tanto seus, como do armador e demais interessados no navio e na carga, devendo essa defesa ser bem fundamentada.

Os itens citados são os seguintes:

VIII - Os protestos marítimos

XII - A apreensão de embarcações

XIII - As avarias a cargo do segurador

XIV - Outras avarias

XV - Aos salvados marítimos

XVI - As arribadas forçadas

O estabelecimento da função do Comandante se faz através de:

a) Nomeação feita pelo Armador ou proprietário, para comandar um navio.

b) Registro do nome do Comandante, no Título de Provisões e, homologação da Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência, ou ainda nos consulados.

O vínculo empregatício do Comandante com o Armador, deve ser desprovido de qualquer acordo em conjunto com a tripulação, não só pelos diplomas legais, como pela personalidade jurídica do Capitão, obrigando-o a um contrato especial.

Muito embora, o Comandante tenha constado dos contratos coletivos de trabalho marítimo, realizados nos últimos anos, entre várias empresas de navegação e o Sindicato da categoria de Oficiais de Náutica, uma vez que o Comandante é também um Oficial de Náutica.



É da competência do armador, o contrato do Comandante, segundo o Regulamento do Tráfego Marítimo, no seu artigo 83.

Daí a caracterização do contrato com o Armador, como uma representação regulado por lei, devido a importância do cargo, que passa a ser inclusive cargo de confiança.

#### Seção IV - O relacionamento Comandante e sua tripulação

O relacionamento a bordo de um navio entre o Comandante e os tripulantes, deve, além da hierarquia determinada por regulamentos e normas levar em consideração as Relações Humanas no Trabalho.

Segundo o dito, cada navio espelha o seu Capitão, isto é, cada administrador tem seus métodos para atingir seus objetivos, que podem ser rígidos ou podem ter o diálogo como instrumento para alcançar sua tarefa.

É necessário, portanto, que o Comandante saiba lidar, os componentes, que o navio contém: o grupo, os indivíduos que formam o grupo (os tripulantes) e o líder (O Comandante).

É necessário, que o Comandante leve em considerações o fator humano, com o qual tem que lidar, tentar resolver os problemas atinentes ao pessoal, levando em consideração não apenas a sua posição hierárquica, mas principalmente a sua condução de líder da tripulação.

Ao utilizar Relações Huamans, poderá o Comandante manter seus tripulantes esclarecidos sobre os regulamentos, as normas da empresa e atribuições de cada um, procurando orientá-los, não somente ao cumprimento desses regulamentos e normas, mas também, com o diálogo.

Ao fazer isso, o Comandante estará contando que os tripulantes se tornem "móveis e utensílios" a bordo, fazendo com que cada um saiba sua importância no conjunto da equipe.

Um dos fatores importantes a bordo, é a motivação da

tripulação para as suas fainas diárias, não esquecendo entretanto de proporcionar-lhes a devida recreação nos momentos de folga, pois o afastamento da família tende a deixar os tripulantes tristes e preocupados.

Temos de ter condições para isso, apesar de estar o Comandante também sentindo esse problema; devemos fortalecer a vontade de cada um, respeitando sua condição de ser humano e mostrar o lado benéfico do correto cumprimento de suas obrigações; assegurar, como representante do Armador, os direitos, sem esquecer entretanto que os deveres devem ser cumpridos.

#### Seção V - As Divisões das Seções a bordo

Segundo a sua organização interna, o navio está dividido em três seções: Seção de Convés, Seção de Câmara e Seção de Máquinas.

A Seção de Convés bem como a Seção de Câmara tem como responsável o imediato. A nível de Oficiais, a seção de convés compõe-se dos seguintes: Primeiro Oficial de Náutica, Primeiro Oficial de Radiocomunicações, (2) Segundo Oficial de Náutica e (1) Segundo Oficial de Radiocomunicações, quando a embarcação lotar somente um Oficial de Radiocomunicações.

A Seção de Câmara que está subordinada ao imediato, tem como responsável um GESTOR, que dirige e controla todos os serviços de câmara.

O Gestor é designado pelo Comandante entre os tripulantes, recaindo tal escolha, na maioria da vezes, sobre o Oficial de Radiocomunicações, devido este dispor de trabalho a bordo mais flexível.

A seção de Máquinas tem como chefe o Oficial Superior de Máquinas, encarregado da seção e responde pela direção técnica, seguindo-se do primeiro Oficial de Máquinas, denominado também

de Sub-Chefe e os Segundos Oficiais de Máquinas.

Os praticantes de Náutica, Máquinas e Radiocomunicações, constituem categoria especial e situam-se hierarquicamente quando embarcados para estágio ou Adestramento de instrução, entre os Oficiais e Graduados.

Todas essas funções exercidas nas embarcações nacionais mercantes, exigem a qualificação provada por Certificados de Habilitação, Carta, Diplomas ou qualquer outro título de habilitação.

Essas funções a bordo só poderão ser exercidas, mediante a apresentação do respectivo documento. Estes títulos de habilitação, são expedidos conforme o estabelecido pela Diretoria de Portos e Costas.

Para a formação destes Oficiais nas categorias de Náutica, Máquinas e Radiocomunicações existem dois centros de Ensino Profissional Marítimo. Um deles está situado no Rio de Janeiro, CIAGA e o outro situado em Belém do Pará, denominado CIABA.

O curso básico tem duração de três anos, proporcionando ao aluno uma formação integral, abrangendo os campos técnico-científico, profissional, cultural, artístico, físico-desportivo e militar-naval.

#### Seção VI - Funções e atribuições a bordo

Comandante - As funções do Comandante a bordo são ordens técnicas, públicas e comerciais.

As funções de ordem técnicas, o Capitão é o Comandante geral do navio e chefe da tripulação. Daí a sua competência para tanto quanto o Armador, também escolher e ajustar o pessoal de equipagem de modo que a tripulação que com ele vai para o mar, seja de sua inteira confiança.

Como responsável do navio ele responde por todos os fatos técnicos ocorridos a bordo, até que prove em contrário,

Incluindo não só o aspecto da navegação como, igualmente, de máquinas e carga, como bem situa o Manual de Leis Marítimas, publicado pela Diretoria de Portos e Costas.

Dentre outra inúmeras obrigações ligadas a função técnica que exerce, salientamos o que estabelece não só o artigo 508 do Código Comercial, como também o artigo 462, número 18 do Regulamento da Capitania dos Portos.

Não abandonar a embarcação por maior perigo que ofereça, a não ser virtude de naufrágio. Quando julgar indispensável o abandono, empregar a maior diligência para salvar os passageiros e tripulantes, devendo ser o último a sair de bordo. Esse dever do Comandante que tradicional e juridicamente é internacionalmente estabelecido, tem feito com que muitos através dos séculos, tenham permanecido em seus postos, afundando com seus navios.

Portanto - e sem enumerar as dezenas de obrigações de ordem técnicas - se o Comandante é exigido, pelas leis e regulamentos, mais do que a qualquer tripulante, nada, mais natural que a sua função seja tão distinguida.

As funções de ordem públicas - O Capitão é o representante do estado. Na realidade sendo cada navio um grupo social isolado, sujeito as leis de bandeira e a organização interna, cabe ao Comandante policiar e representar o Estado, e nessa qualidade e dentro do que preceituam as leis em vigor, possui autoridade para efetuar prisões, lavrar termos e fazer processos a bordo, proceder inventário de bens, fazer testamentos, registrar óbitos e nascimentos, celebrar casamentos in extremis, reconhecer firmas, enfim e a autoridade que tem a obrigação de fazer com que todos a bordo, cumpram com exatidão a lei do pavilhão nacional que ostenta a embarcação.

A ele ainda são atribuídos poderes disciplinares, tendo em

vista a situação que se encontra, não podendo recorrer a qualquer outra autoridade. Por isso mesmo, não só os tripulantes estão sujeitos aos princípios disciplinares dos quais o Comandante é o árbitro e executor, como também os passageiros.

Funções de ordem comercial - Como bem conceitua o Manual das Leis Marítimas pode parecer, a primeira vista, que o fator comunicação retirou do Comandante muito de suas faculdades embora esta permaneçam previstas na legislação. Contudo há de notar que a qualidade técnica do navio moderno e seu elevado custo comercial e de operação, assim como o vasto progresso internacional no campo do comércio marítimo, são fatores que exigem do Comandante, um amplo e seguro conhecimento não só nas atividades náuticas e marinheiras como, principalmente, no que se refere ao comércio marítimo, necessitando inclusive, embasamento jurídico em vários campos para que se bem possa defender os integrantes do Armador.

Em verdade, como seu preposto sob o enfoque comercial, o Capitão tem duas espécies de obrigações. Uma com relação ao navio e outra com relação a carga.

Pessoas não aceitas a vida marinheira e, o que é estranho, outras dentro, da comunidade marítima, pensam que as dificuldades de um Comando hoje diferem, para melhor, daquelas do passado distante.

Assim, apressada e erroneamente concluem que os perigos e dificuldades ou não existem ou são, comparativamente de pequena monta em relação a navegação de séculos passados.

Nada mais errado, pois são diferentes na medida em que o conceito de perigo mudam, e as conseqüências para ele oferece, crescem de significação na proporção de elevação do número de navios em tráfego, de seus portos, dos seus tipos de carga, do

combustível usado e de enorme capacidade de agressão ecológica, típica das embarcações de hoje. O resultado de tudo isso é a maior responsabilidade colocada nos ombros do Comandante.

Funções e atribuições do Imediato a bordo - O Imediato é a segunda autoridade a bordo. Ele é o substituto legal do Comandante em todas as faltas e impedimentos. E como tal, pode intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, a disciplina, limpeza e conservação do navio sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e responsabilidade de qualquer outros integrantes da tripulação.

O Imediato é encarregado da seção de Convés e de Câmara. É figura importante na organização do navio, sua presença se faz sentir no porto, quer em viagem, com respeito a manutenção de carga. (carga e descarga).

Ele dirige as fainas de Convés por ocasião de acidentes, e exercícios, e auxilia o Comandante e todas e quaisquer manobras que se fizerem necessárias.

O Imediato compete também de acordo com o artigo quatro da Portaria Interministerial, número 216 de 13/04/85, o seguinte:

- manter limpa e conservada a embarcação, com eficiência os aparelhos de manobra, salvatagem, incêndio, poleames e massames;

- controlar os serviços extraordinários realizados a bordo e autorizados pelo Comandante, nas seções sob sua responsabilidade, observando rigorosamente o que determina a respeito as leis e regulamentos em vigor;

- dirigir as fainas de convés, por ocasião de acidentes e exercícios, e auxiliar o Comandante e todas e quaisquer manobras que se fizerem necessárias;

- a verificação pessoal diária, sempre que as condições permitirem, do estado geral dos porões, ralos e pocetos;

principalmente no início do carregamento;

- inspecionar, diariamente, os locais designados para estivamento das cargas inflamáveis, explosivas ou corrosivas, controlando as temperaturas dos contentores estivados no convés e verificando constantemente as pressões e a manutenção adequada e inertização dos compartimentos de carga;

- controlar com a cooperação do Chefe de Máquinas o serviço de abastecimento e distribuição de combustíveis e água, visando a segurança da embarcação;

- fiscalizar a escrituração dos livros e documentos da seção de Convés executando a parte que competir;

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

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

- dar andamento as sindicâncias que se fizerem necessárias a bordo para esclarecimento de quaisquer ocorrências;

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

- inspecionar as seções de Convés e Câmara;

- prestar a devida cooperação em tudo quanto se relacione com o serviço de bordo;

- fiscalizar, auxiliado pelo oficial de divisão de convés, as operações de carga e descarga, lastro e deslastro da embarcação;

- determinar o preparo dos documentos necessários e exigidos pelas autoridades dos portos de escala;

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

- fazer, quando necessário, em face da composição da lotação, os quartos das 04.00 as 08.00 e das 16.00 as 20.00 horas, salvo determinação diversa do Comandante;

- ter a seu cargo todos os serviços de carregamento, descarga, lastro e deslastro, bem como a distribuição das cargas líquidas pelos tanques, evitando a contaminação dos produtos carregados mantendo sempre a embarcação, dentro das condições adequadas de esforços, estabilidade e compasso;

- programar, dirigir e fiscalizar a limpeza, a conservação e a desgasificação dos tanques, redes e válvulas dos sistemas de carga da embarcação, tomando todas as providências que evitem a poluição do meio ambiente;

- manter o navio dentro dos padrões corretos de inertização durante os carregamentos, travessias, estadias, descargas e nas fainas de limpeza dos tanques e movimentos de lastro,

- apresentar previamente ao Comandante plano de carregamento e, concluída a carga, entregar o plano final da distribuição por tanques dos produtos e quantidades embarcadas;

- determinar, antes da saída dos portos, inspeção da embarcação a fim de localizar clandestinos porventura existentes ou o transporte ilegal de mercadorias;

- comunicar ao Comandante, antes da saída da embarcação,



das ausências porventura existentes de tripulantes das seções a ele subordinados.

Primeiro Oficial de Náutica - De acordo com o capítulo III, artigo 6º ao Primeiro Oficial de Náutica compete:

- exercer a função de substituto legal do Imediato;
- fazer os cálculos de posição da embarcação e azimute; dar corda nos cronômetros; observar e tomar a hora pela telegrafia registrando o estado dos cronômetros, bem como preparar os boletins metereológicos;
- escriturar o Diário de Navegação, livros de azimutes, diários 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;
- ter sob sua responsabilidade os instrumentos náuticos em geral, cargas marítimas, binóculos e todo e equipamento de navegação;
- auxiliar no passadiço, na proa ou na popa, nas manobras de fundear, suspender, atracar, desatracar, entrada e saída de dique, e outras fainas;
- auxiliar o Imediato nas distribuições de carga, verificações de avarias na carga, protestos, declarações, mapas, pedidos e outros documentos legais;
- preparar os documentos necessários ao despacho da embarcação nas repartições competentes, responsabilizando-se pelo Ról de Equipagem, Cadernetas de Inscrição (CIR) e demais documentos exigidos, verificando, a saída dos portos, se os documentos foram entregues em ordem pelas Agências;
- fazer o serviço de quarto e divisão determinado pelo Comandante;
- fornecer, ao Comandante, diariamente, a posição da

embarcação as 12.00 horas, enviando cópia as seções da embarcação;

- preparar o Passadiço e a casa de Navegação para viagem;
- adestrar os praticantes e estagiários de náutica quando embarcados.

Segundo Oficial de Náutica - Ao segundo Oficial de Náutica cabe as seguintes atribuições:

- substituir o primeiro Oficial de Náutica em todos os seus impedimentos legais;
- auxiliar em todas as manobras da embarcação, no local determinado pelo Comandante;
- ter sob sua responsabilidade 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 sua palamentas, bem como seus aparelhos de lançamento;
- receber e fazer entrega de malas postais, fiscalizar a sua estivagem em lugar seguro e providenciar os documentos necessários ao recebimento e entrega;
- fazer o serviço de quarto e divisão determinado pelo Comandante;
- ter sob sua responsabilidade todo o material de controle de avarias e de controle a incêndio, em qualquer parte da embarcação;
- aceitar a incumbência de gestor se determinado pelo Comandante.

Oficiais de Radiocomunicações - Aos Oficiais de Radiocomunicações em geral, compete:

- cumprir e fazer cumprir rigorosamente as normas estabelecidas para sua especialidade constantes das Convenções

Internacionais e dos regulamentos e instruções baixadas por autoridades brasileiras;

- fornecer, diariamente, ao Comandante, as previsões de tempo, Avisos aos Navegantes, comunicações de outras embarcações referentes a acidentes de navegação, sinais horários ou qualquer outra comunicação que possa interessar ao Comandante da embarcação;

- submeter previamente ao Comandante todo serviço de expedição e recepção da rádio, exceto o de natureza particular;

- manter afixado, na estação, o Certificado de licença expedido pelo Departamento Nacional de Telecomunicações (DENTEL);

- manter devidamente inventariado todo o material fixo e consumo da estação por cuja guarda é responsável, inclusive livros de registros;

- assistir as inspeções e vistorias que forem feitas nos aparelhos da Estação, 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;

- escoar o tráfego telefônico e radiotelegráfico, oficial e particular, dando seguimento as conferências radiotelefônicas, originárias ou destinadas a embarcação, transmitindo e recebendo radiotelegramas e operando com o Telex;

- receber Boletins Meteorológicos, em viagem e nos portos, especialmente nos dias que antecedem a saída da embarcação;

- transmitir mensagens ou recebe-las, conforme o caso, de organizações nacionais ou internacionais de proteção a

navegação;

- fazer manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos de radiocomunicações e radionavegação e seus acessórios, tais como antenas, baterias, conversores, etc, na escala exigida pela Carta de Habilitação de que seja possuidor;

- adestrar os Oficiais o abordo, no uso e manuseio do transceptor de baleeira ou assemelhado, transmissor de reserva e manipulador automático, para eventual utilização em extremas emergências;

- manter atualizadas as publicações de radiocomunicações, fazendo as respectivas correções, conforme os suplementos para esse fim expedidos;

- manter o completo sigilo das radiocomunicações como preceituam os regulamentos;

Ao primeiro Oficial de Radiocomunicação, além das atribuições constando artigo anterior, exerce a função de Encarregado dos Serviços de Radiocomunicação da embarcação.

Ao segundo Oficial de Radiocomunicações, exerce esta função somente nas embarcações que lotarem apenas um Oficial de Radiocomunicações.

A função de Gestor a bordo, geralmente recai na escolha desta categoria, devido a maior disponibilidade de tempo que possui livre a bordo.

Devido o avanço tecnológico no campo das comunicações como o uso a bordo do Telex, fac-simili, radiotelefonia via satélite etc, esta função a bordo esta fadada a desaparecer.

Oficial Superior de Máquinas - Sendo o final de carreira de Máquinas, na Marinha Mercante este técnico de alto nível, tem sob a sua responsabilidade responder pela direção técnica, econômica, disciplinar e administrativa do setor a seu cargo, na qualidade de encarregado da seção de Máquina.

Dentro as inúmeras atribuições correlatas a sua função podemos citar:

- receber e cumprir as ordens do Comandante, bem como observar as orientações do órgão técnico do armador, relativos ao serviço de sua seção;

- organizar os detalhes de serviços e às incumbências individuais de todo pessoal de sua seção, visando ao máximo aproveitamento do pessoal, quer no serviço de quarto, quer no de divisão;

- dirigir, pessoalmente, a casa de máquinas toda e qualquer manobra da embarcação;

- formular e apresentar ao Comando, para o competente "VISTO", todos os pedidos de reparos e de suprimento necessários ao serviço da seção a seu cargo;

- coordenar o recebimento e controlar o consumo e economia da combustível, lubrificantes e de todo o material requisitado para sua seção, cuja aplicação é inteiramente responsável;

- ter sob sua guarda habilidade o serviço de aguada, cuja distribuição será feita em cooperação com o Imediato;

- planejar e controlar os reparos da seção de máquinas que puderem ser executados pelo pessoal de bordo, e supervisionar os que forem feitos por oficinas de terra, mesmo que os aparelhos ou máquinas estejam nas demais seções da embarcação;

- elaborar e apresentar ao Comandante, na época própria, toda documentação exigida pelo Armador;

- fornecer diariamente ao Comandante, ao meio-dia, em viagem o "Boletim de Máquinas";

- fiscalizar e escrituração do "Diário de Máquinas", para que nele sejam registradas todas as ocorrências verificadas no decorrer dos quartos ou divisões, bem como qualquer trabalho executado na respectiva seção;

- atentar para o consumo e a distribuição de água e

combustível não prejudiquem as condições normais de navegabilidade da embarcação;

- comunicar ao Comandante, antes da saída da embarcação, das ausências porventura existentes de tripulantes da seção de máquinas;

Nas embarcações que possuírem porões e/ou porta contentores frigoríficos, os Chefes de máquinas ficarão ainda com as seguintes atribuições:

a) coordenar com o Imediato a abertura e vedamento das escotilhas e cotilhões ou tampões, onde houver movimento de carga;

b) certificar-se da qualidade de carga a embarcar, bem como o seu destino, assim como fiscalizar, em colaboração com o Imediato, arrumação das cargas a fim de que sua conservação não sofra alteração;

c) providenciar para que as temperaturas sejam convenientemente mantidas no interior dos contentores, de acordo com as determinações específicas, efetuando a manutenção de todo o equipamento referente a esse setor. Manter contacto com o Imediato, quando necessário.

Primeiro Oficial de Máquinas - O primeiro Oficial de Máquinas, chamado também de Sub-Chefe, substitui o Oficial Superior de Máquinas em suas faltas ou impedimentos.

A ele está destinado a função da distribuição dos serviços da seção de máquinas de acordo com os detalhes organizados pelo Oficial Superior de Máquinas, fiscalizando-os convenientemente, e executando os que lhe competir.

É de sua responsabilidade a distribuição e fiscalização quanto a saída do material dos paióis para o serviço diário, bem como o seu recolhimento.

É responsável também pelo material que ficar sob sua

guarda, assinando a cautela, e responde pelas faltas do mesmo, quando assim ocorrer.

Por seu intermédio, qualquer ocorrência que se verificar na Seção de Máquinas, não só quanto ao pessoal, como quanto aos maquinários em geral e materiais, deverá comunicar ao Oficial Superior de Máquinas.

É de responsabilidade do Primeiro Oficial de Máquinas, a escrituração de todos os serviços de manutenção, prevenção, correção e classificação contínua, ocorridas durante o seu serviço.

A fiscalização diária das sondagens dos tanques de água, óleo e lastro, e também o recebimento de aguada, óleo combustível, óleo lubrificante, material permanente e de consumo, é de sua alçada, sempre que o Oficial Superior de Máquinas assim determinar.

Ele está também encarregado a bordo no adestramento dos praticantes e estagiários de máquinas, quando embarcados e também dos tripulantes de máquinas, pondo-os a par das Normas e Instruções Técnicas da embarcação e da Empresa.

Segundo Oficial de Máquinas - Ao Segundo Oficial de Máquinas compete:

- substituir o Primeiro Oficial de Máquinas em sua falta ou impedimento;

- fazer os quartos ou divisões para os quais for designado, dando imediato conhecimento do Chefe ou Sub-Chefe das ocorrências verificadas, fazendo o devido registro no "Diário de Máquinas".

- dar cumprimento as ordens de serviço recebidas para a boa conservação e limpeza de todos os motores e aperelhos, zelando pelo seu bom funcionamento;

- executar os serviços para os quais for designado pelo

Oficial Superior de Máquinas, tais como do encerregado dos motores, caldeiras, sistema elétrico, frigoríficos, bombas, aparelhos de governo, aparelhos de suspender e de movimentação de carga, sistemas de óleo combustível e água de alimentação;

- incumbir-se dos serviços de reparo que possam ser feitos com recursos de bordo, além da conservação e ajustagem dos diversos aparelhos;

- responder pela guarda e conservação das ferramentas que forem entregues assinando a respectiva cautela, responsabilizando-se pelas faltas que ocorrerem.



## CAPÍTULO 3

### SEÇÃO I - A BASE CIENTÍFICA E A HABILITAÇÃO MODERNA

A formação técnico-científica, visa dar ao futuro Oficial, conhecimentos científicos que o capacitem a entender e aplicar as técnicas atuais e a conduzir e manter os equipamentos em uso e também torná-los capaz de assimilar outros conhecimentos e aplicar técnicas diferentes, atualizando-o com relação as constantes inovações trazidas ao campo da navegação comercial.

A preparação moderna do homem do mar, e em especial o Oficial da Marinha Mercante, é um benefício de grande valor, para um país como o nosso, pois significa um investimento social, aproveitando para o fortalecimento do componente civil do poder marítimo, no caso a Marinha Mercante.

O poder dos navios da atualidade como a sua sofisticação mais parecem verdadeiras usinas ou complexos industriais e os meios de conduzi-los exigem pessoal com conhecimentos técnicos-profissionais de elementos científicos, para o manuseio dos equipamentos a bordo.

A tecnologia naval, os processos e os métodos de operação e o gerenciamento da navegação, tem sido significativamente alterados nos últimos anos.

O emprego de computadores nas operações de navios, em particular a bordo, até muito recentemente, era restrito basicamente a navios militares.

No Brasil, esta base científica é ministrada aos Oficiais da Marinha Mercante, através dos currículos dos cursos básicos de formação e de aperfeiçoamento dos Complexos de Ensino Marítimo, CIAGA e CIABA.

Os currículos dos cursos de formação e aperfeiçoamento, são elaborados com base nos resultados da análise ocupacional de

cada categoria de Oficial. Estabelecidos os objetivos educacionais do curso, trazidos em termo de comportamento desejado do educando diante das tarefas que a ele cabe executar a bordo, são alistados as disciplinas do conjunto de conhecimentos técnico-científicos necessários a assimilação dos conhecimentos profissionalizantes, e as disciplinas profissionalizantes.

Procura-se a partir daí, através de permanentes avaliações e novas experimentações, chegar-se a carga ideal de estudo de cada disciplina e a uma distribuição adequada dessa carga entre os conhecimentos técnicos, profissionais e a parte prática.

Esse parece ser um ponto importante de qualquer ensino que visa a formar um profissional, sendo difícil uma taxa ideal de aulas práticas, uma vez que ela depende fundamentalmente do objetivo de cada disciplina ou unidade de ensino.

Dos currículos dos cursos de formação do Oficial da Marinha Mercante constam também estágios de instrução a bordo, realizados nos navios mercantes em operação, nos quais o aluno cumpre, com a ajuda do pessoal de bordo, programas elaborados pelos Centros de Instrução. Ao final do estágio os trabalhos e questionários são avaliados pelo departamento de Ensino dos Centros, que assim se realimenta de modo a aprimorar os programas. O resultado desta experiência vem sendo considerados muito bons porque o aluno faz do navio um laboratório de estudos e de indagações a serem respondidos no retorno aos Centros, além de testar sua aptidão a vida no ambiente de trabalho, a vida no mar.

Outro aspecto de maior relevância na formação intelectual do Oficial da Marinha Mercante está no adestramento a bordo, realizado de forma extra-curricular e de responsabilidade da empresa armadora, proporcionando ao Oficial arrematar sua

formação geral, através de um conhecimento detalhado e do manuseio dos equipamentos de cada navio. É nesse adestramento que o Oficial adquire e consolida sua experiência profissional, alicerçando mais uma camada dos conhecimentos que o tornará apto a ir sucessivamente galgando os degraus que o conduzirá às mais elevadas categorias da carreira profissional, em condições de ser realmente útil às empresas de navegação as quais servir.

A "Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quartos", assinada em Londres em 1978 e ratificada pelo Congresso Nacional pelo decreto nº 107, de 05/12/83 e que entrou em vigor para todos os países signatários em 18/04/84, apresenta os currículos mínimos para a formação profissional do Oficial Mercante.

Assim, se um país aspira mostrar sua bandeira em portos do mundo, é indispensável que a autoridade responsável pelo preparo da Oficialidade em determinado país cumpra, pelo menos, as determinações mínimas exigidas.

Na verdade essas exigências estão muito calcada no aspecto da segurança da navegação e da vida humana no mar o que obviamente, é muito importante, mas não eficiente.

Por essa razão os países marítimos tradicionais e também o Brasil, já preparam seus Oficiais com uma abrangência maior que a exigida e, inclusive, num mesmo país, algumas empresas complementam em seus setores de adestramento, os ensinamentos oficiais.

No Brasil a participação da empresa, complementando os ensinamentos dados nos Centros de Formação de Oficiais era, até um passado recente, realizado apenas na FRONAPE, mas hoje o mesmo pode ser encontrado na FLUMAR e ALINAÇA.

Percebemos, pelas empresas que implementaram setores de adestramento, que elas possuem cursos especiais como os citados

abaixo:

FRONAPE : VLCC, Químicos, Propaneiro e Petroleiros.

FLUMAR : Químicos

ALIANÇA : Full Container

Afinal a Convenção Internacional aqui citada exige, dentre outros Certificados como:

Treinamento e Qualificação de Comandante/Oficial de Navio Petroleiro;

Treinamento e Qualificação de Comandante/Oficial de Navio Tanque para Produtos Químicos;

Treinamento e Qualificações de Comandante/Oficial para Navios Tanques para gases liquefeitos.

Sem esses Certificados, checados rotineiramente em portos estrangeiros, um navio não pode operar e, por essa razão, os armadores complementam em profundidade, o conhecimento dados nas Escolas, em seus cursos de adestramento.

Além disso é indispensável um conhecimento dos materiais especiais que revestem os tanques e redes e bombas de navios químicos; nos VLCC, construídos com aços especiais, é dada uma cuidadosa atenção sob o aspecto de esforços estruturais pelas dimensões dos navios; nos petroleiros, além da compatibilidade de cargas, é estudado o processo "Crude Oil Washing" (exigência internacional), Load on Top (exigência internacional).

Concluindo, podemos afirmar que a base científica e a habilitação recebida nos Centros de Instrução de Ensino Profissional Marítimo, CIAGA e CIABA, e complementados nos setores de Adestramento das principais empresas de navegação os nossos Oficiais Mercantes, estão capacitados de assimilar os avanços tecnológicos introduzidos nos navios especiais.

SEÇÃO II - Sugestões para o Aprimoramento do Futuro Oficial da  
Marinha Mercante

Com o intuito de otimizar o melhor aperfeiçoamento do futuro Oficial da Marinha Mercante, julgamos pertinente alinhar as seguintes sugestões:

- Curso de Aperfeiçoamento - Restabelecer para todas as categorias superiores às de Segundo Oficial (Náutica, Máquinas e Radiocomunicações) os cursos de Aperfeiçoamento para o acesso a carreira, em período letivo de oito meses. Tais cursos seriam fortemente voltados para bordo, inclusive com aulas práticas, resgatando sua credibilidade junto à Armação, convencendo-a da garantia do retorno do investimento na instrução de seu quadro profissional.

- Exames de Seleção - Os Cursos de Aperfeiçoamento seriam precedidos de Exames de Seleção, garantindo-se porém, o acesso por antiguidade em nível de dez por cento do total de vagas.

Portanto, dentro da linha exposta, manteríamos o conceito de antiguidade e criaríamos o princípio do Mérito, em benefício de uma formação adequada e seletiva dos Oficiais.

- Curso de Capitão de Longo Curso - Sugerimos que este curso, seja moldado como o de "Política e Estratégia" da Escola de Guerra Naval, com conferências, painéis, grupos de trabalho, monografias, etc. Obviamente, nesta hipótese, teria que ser dada ênfase aos aspectos administrativos, econômicos e jurídicos tão presentes e tão necessários ao bom desempenho da função de Comando na Marinha Mercante.

- Oficial Politécnico - Esta formação moderna e já existente em alguns países desenvolvidos como os Estados Unidos, França e Japão, trata de formar um Oficial com base técnico-profissional ampliada e abrangente de todos os departamentos de bordo.

Assim teríamos os Oficiais de Náutica e Radiocomunicações e os Oficiais de Máquinas exercendo funções em todos os setores técnicos a bordo.

Para atingirmos tal estágio devemos considerar duas fases:

- a) Oficiais a serem formados; e
- b) Oficiais em atividade..

Os Oficiais a serem formados deverão frequentar cursos contendo disciplinas propedêuticas e técnico-profissionais, incluindo instrução militar-naval. O que poderia a vir ser conseguido, com a adaptação e integração dos currículos das EFOMMs.

Quanto aos Oficiais já formados, que desejarem expandir seus campos de atuação técnico-profissionais, seriam submetidos a um programa de extensão através de cursos específicos nas áreas de : Náutica, Comunicações e Administração.

Os cursos em terra seguiriam a mecânica em que parte dos conhecimentos seriam auferidos a bordo, através de apostilas e consultas dos Oficiais especializados e aferidos nos concursos de seleção como para os cursos de aperfeiçoamento.

Tal processo longe de ser pioneiro, já tem precedentes nos países mais desenvolvidos, e mesmo no Brasil, já que hoje contamos com Comandantes (CLCs) oriundos da carreira de Câmara (extinta) e de Radiocomunicações.

## CAPÍTULO 4

### CONCLUSÃO

No presente trabalho, tecemos considerações sobre um histórico recente da formação do nosso Oficial da Marinha Mercante, ressaltando as principais iniciativas do Ensino Profissional Marítimo, quanto à melhoria do seu preparo profissional.

Uma impressão que deve ser destacada é que em todas as nações marítimas, a formação do Oficial Mercante está em vias de mudanças, porque a profissão marítima se mantém em contínua evolução, e isto, em última análise, é porque as técnicas industriais aplicadas ao transporte marítimo mudam rapidamente.

Como é pouco provável que a evolução técnica pare, é necessário encarar que esta mudança do ensino, vai se prolongar e, talvez se acelerar.

Por outro lado, a tendência da construção naval, que é produzir navios maiores e mais sofisticados, põe responsabilidades cada vez mais pesadas nas mãos do pessoal marítimo.

Certamente, este pessoal dispõe de meios, cada vez mais aperfeiçoados para conduzir o navio e suas máquinas, mas por isso é necessário que este material seja mantido em bom estado e utilizado ao máximo.

A formação dos Oficiais da Marinha Mercante necessitará de meios materiais nas oficinas e laboratórios das Escolas, os programas de ensino deverão ser revisados periodicamente e o material modernizado frequentemente.

Por outro lado, não é mais considerado que a formação do Oficial Mercante, acabe com a "CARTA". A atualização, tornou-se uma necessidade a ser chamada, "RECICLAGEM" ou "EDUCAÇÃO CONTÍNUA".

Por isso, é que sugerimos a volta dos Principais Cursos de Aperfeiçoamentos nos Centros de Instrução do Ensino Profissional Marítimo, CIAGA e CIABA, como também a modernização da seleção a esses Cursos, que sempre levaram em consideração, apenas o "TEMPO DE EMBARQUE" e não ao "MERITO DO OFICIAL".

Outra mudança, de grande importância, que sugerimos é dar ao Curso para Capitão de Longo Curso, a que seja moldado como o de "Política e Estratégia", da Escola de Guerra Naval ou "CATM" da Diretoria de Portos e Costas, etc...

Quanto à Organização do navio, tecemos considerações sobre sua estrutura e as funções do Oficial Mercante, ressaltando as atribuições que lhe competem a bordo.

Finalmente é feito uma análise superficial sobre a base científica e a habilitação necessária ao advento dos navios especiais e ao avanço tecnológico do material, chegando à conclusão que os dos Centros de Instrução Marítima CIAGA e CIABA, e os Cursos de Adestramento para o preparo do Oficial para navios especiais, ministrados pelas principais Empresas de navegação, atendem as exigências da Convenção Internacional Sobre Normas e Treinamento de Marítimo, Expedição de Certificados e Serviços de Quartos, que entrou em vigor para todos os países signatários, inclusive o Brasil em 28/04/84, a qual apresenta os currículos mínimos para a formação do Oficial da Marinha Mercante.

Isto posto, julgamos, que a necessidade de uma evolução no ensino do candidato a Oficial da Marinha Mercante, visando acompanhar o avanço tecnológico, merece ser considerado, pois somente desta maneira estará a Marinha Mercante contribuindo para um Poder Marítimo Brasileiro comparável aos das outras nações mais evoluídas.





## BIBLIOGRAFIA

1. BRASIL. Leis, Decretos, etc. Decreto nº 87.648 de 24 de setembro de 1982. Regulamento para o Tráfego Marítimo.
2. BRASIL. Decreto nº 89.822 de 20 de junho de 1984. Convenção Internacional sobre Normas e Treinamentos de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto. 1978.
3. BRASIL. Portaria Interministerial nº 216 de 13 de março de 1985. Regulamentos sobre Atribuições dos Tripulantes de Embarcação Nacional.
4. BRASIL. Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Manual de Leis Marítimas. Rio de Janeiro. 1972.
5. BETONNEL, Pierre. Formação e Aperfeiçoamento dos Oficiais de Marinha Mercante. Projeto BRA. 71/554 - Rio de Janeiro, 25 de março de 1974.
6. CIAGA. Currículo do Curso Fundamental para Oficial de Náutica. 1985.
7. CIAGA. Currículo do Curso Fundamental para Oficial de Máquinas. 1985.
8. CIAGA. Currículo do Curso Fundamental para Oficial de Radiocomunicações. 1985.
9. DINIL, Fernando Carlos Chagas. A Carreira do Oficial de Náutica. 1985.
10. EFOMM. Instrução ao concurso de admissão. 1986.
11. LACERDA, Sampaio. Direito Marítimo. 1963.
12. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. O Comandante na Marinha Mercante. RMB. 1986.
13. PREPON 84. Programa do ensino profissional. Rio de Janeiro. Diretoria de Portos e Costas. 1984.
14. Revista Alegrete. 1982.

Silva, Jorge Theodoro da

Formação do oficial da Marinha  
Mercante

3-B-53

DEVOLVER NOME LEIT. (1153/88)

21 MAR 89

04 FEV 90

2 AGO 93

09 ABR 98

28 ABR 1993

22 JUN 1993

23 MAR 1996

01 MAI 1996

21 MAI 1996

29 MAR 2002

*Vindo*  
*CC ANTONIO*  
*Id (PAULA NETO. CMG)*  
*Humberto HAMILCAR*  
*CLY JACKSON*  
*Walter V. (P.F.)*  
*Walter e Lima*  
*CC OCTAVIANO*  
*CC AUGUSTO ROSE. 78*  
*CC CELSO*

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ÚLTIMA  
DATA CARIMBADA

21 MAR 89			
26 FEV 90			
2 AGO 91			
09 ABR 91			
28 ABR 1993			
22 JUN 1998			
23 MAR 1996			
01 MAI 1996			
21 MAI 1996			
29 MAR 2002			

*MINISTÉRIO DA MARINHA*  
*ESCOLA DE GUERRA NAVAL*  
**Biblioteca**

Silva, Jorge Theodoro da

Formação do oficial da Marinha  
Mercante

3-B-53

(1153/88)



00024040001153

Formacao do oficial da Marinha Merc

3-B-53