

OCEANÓGRAFO EMBARCADO: UMA ANÁLISE SOBRE AS EXIGÊNCIAS PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL

Eduardo Antonio Temponi Lebre¹

RESUMO

Esta resenha é sobre a condição de livre exercício profissional do oceanógrafo enquanto embarcado numa perspectiva legal sobre o assunto em matéria aquaviária e as possibilidades de interpretação jurídica sobre exigências relativas à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar.

Palavras chave: oceanógrafo, embarque, segurança, exigências, legislação.

Na Lei nº 9.537/97 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA), os trabalhadores que desenvolvem atividades no mar ou em águas interiores são definidos como aquaviários, para eles exercerem a profissão necessitam de habilitação certificada pela Autoridade Marítima, desse modo podem ser tripulantes em embarcações com caráter profissional.

Por sua vez, o Decreto nº 2.596/98 (RLESTA), ao regulamentar a LESTA classifica os aquaviários em seis grupos, quais sejam: os marítimos, os pescadores, os mergulhadores, os práticos, os fluviais e os agentes de manobra e docagem. Portanto, não há referência a profissão de oceanógrafo, sendo assim, pode-se dizer que existem várias interpretações sobre as exigências para o embarque em navio para o oceanógrafo realizar seu trabalho.

Sendo que o trabalho do oceanógrafo está mais relacionado ao mar, pode ser necessário o embarque em caráter eventual ou habitual, no entanto, em ambos os casos surge uma verificação de exigências quanto a sua responsabilidade e obrigações a bordo, das quais se pode destacar o treinamento para segurança do navio e salvaguarda da vida humana no mar, isto é um fato que pode estar relacionado às regras de se exigir a habilitação de aquaviário ou de realizar somente curso de treinamento para o profissional-não-tripulante.

¹ Professor Associado II do Departamento de Direito da UFSC. Condutor de embarcação de Estado no Serviço Público.

A regulamentação da profissão de oceanógrafo no Brasil que está fundamentada na Lei nº 11.760/08, no artigo 3º, relaciona às atribuições funcionais², sem nenhuma referência à questão de qualquer condição quanto ao embarque de oceanógrafo para realizar suas funções estabelecidas no artigo da lei. Nesse sentido, caberia uma discussão sobre uma reforma legislativa para a inclusão de uma referência expressa na lei sobre em que natureza jurídica o embarque do oceanógrafo seria enquadrado e quais seriam suas responsabilidades e obrigações a bordo de embarcação.

Por sua vez, já que mencionada a preponderância de atividade no mar, pode-se apontar em que tipo de embarcação o oceanógrafo deve realizar o seu trabalho? Segundo a orientação legal, que aparece na Lei nº 9.432/97, artigo 2º, VIII, a resposta encontra-se na seguinte definição para navegação denominada de apoio marítimo, como sendo aquela que é realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa. Como não há restrição legal, o apoio marítimo independe do tamanho da embarcação, seja ele abaixo de 100 AB³ ou maior, porém, o mais importante significado disso é que sempre se trata de uma atividade não amadora, ou seja, não sendo possível o embarque para o exercício profissional de um oceanógrafo numa embarcação de esporte e recreio ou de turismo náutico. Isso pode ser explicado pela necessidade de ser usada uma embarcação, que por ser específica para atividades profissionais e ainda que não tenha fins comerciais⁴, há regulamentação de normas internas decorrentes de convenções internacionais para que ela tenha uma tripulação de aquaviários e que seja equipada com plenas condições para dar apoio ao trabalho oceanográfico.

Cientificados estes fatos, a interpretação jurídica tem que levar em conta que mesmo diante da omissão sobre o embarque, na Lei nº 11.760/08, ou sobre inexistência de oceanógrafo nos grupos de aquaviários, no Decreto nº 2.596/98 (RLESTA), não pode ser desrespeitada a liberdade de trabalho do oceanógrafo.

Por outro lado, a fim de solucionar a questão de forma a adequar o livre exercício profissional com os compromissos internacionais relativos à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar, os quais foram assumidos pelo ordenamento jurídico aquaviário brasileiro, existem possibilidades normativas que podem ser aplicadas e que dependem de dois fatores, o da própria iniciativa do oceanógrafo e do Ensino Profissional Marítimo (EPM) de atribuição da AM.

Assim sendo, para o oceanógrafo que decida ser habilitado como aquaviário existe oferta de formação em cursos ministrados exclusivamente pelo EPM, como solução mais adequada para o caso de embarque habitual.

² Associação Brasileira de Oceanografia para atender a regulamentação legal instituiu a emissão de Declaração de Habilitação Técnica (DHT) aos profissionais em todo o Brasil, com objetivo de comprovar a capacidade técnica do exercício profissional para resolver exigências burocráticas. Ainda não há um Conselho da profissão de Oceanógrafo apesar ter sido regulamentada em 2008.

³ Medida que significa tonelagem de arqueação bruta e que indica a inscrição ou o registro da embarcação.

⁴ Por exemplo, as embarcações de órgãos públicos, de fundações, de associações sem fins lucrativos ou de institutos de pesquisa, ciência e tecnologia.



Por outro lado, em se tratando de embarque eventual de oceanógrafo ou de estagiário⁵, existem os cursos para profissional-não-tripulante, que podem ser utilizados, com uma diferença prática, que neste caso a AM pode conceder a realização dos cursos, por meio de processo administrativo, quando solicitado por órgãos públicos e para iniciativa privada, desde que atendam os requisitos estabelecidos pelas normas da AM constantes na NORMAM 24.

Assim, o oceanógrafo que decida exercer funções embarcadas na operação da embarcação, além da sua atividade principal que é a oceanografia, deve ser aquaviário e considerado tripulante.

Mas, existem outros profissionais-não-tripulantes que somente executam atribuições estranhas, fato que pode ocorrer no trabalho do oceanógrafo embarcado exclusivamente para o desempenho de algumas funções do artigo 3º, da Lei nº 11.760/08, desde que não sejam relativas à manutenção e à navegação e quando não há habitualidade no embarque, não há razão para se exigir a habilitação de aquaviário como um requisito de exercício profissional.

Restando explicar como o oceanógrafo pode proceder diante da situação em que esteja envolvido:

Para o caso de habilitação aquaviária:

1. A mais simples que existia era feita através do Curso Preliminar de Aquaviários (CPA), transformado no Curso de Formação de Aquaviário Especial (CFAQ-E), ambos extintos, atualmente e depois de uma reforma curricular, foi criado o CFAQ-I C/M com maior carga horária e com inclusão de matérias da área ambiental e que continuam formando os mesmos MAC ou MAM.⁶ Seu propósito principal é regularizar a situação de quem já vem exercendo a profissão de forma irregular devendo ser bastante restringida a sua aplicação como meio de ingresso na Marinha Mercante.
2. A habilitação de carreira que permite desenvolvimento nos vários grupos de marítimos é obtida com o Curso CFAQ I-C, cujas exigências são maiores, por exemplo, o candidato deve possuir indicação de empresa ou entidades representativas da Comunidade Marítima, com o compromisso de disponibilizar vaga para o estágio embarcado, a carta da empresa com a indicação dos candidatos deverá ser remetida pela própria empresa ou entidades representativas, diretamente ao Órgão de Execução (OE). Nela deverão constar os seguintes itens: dados do candidato, tempo

⁵ Alunos de estágio obrigatório e que precisam do embarque como componente curricular do curso de graduação em oceanografia. Na falta de regulamentação específica a Autoridade Marítima pode ser consultada para autorizar o estagiário do curso de oceanografia embarcar em navios, com supervisão da Instituição de Ensino Superior.

⁶ MAC – Marinheiro auxiliar de convés. MAM – Marinheiro auxiliar de máquinas. Sem progressão na carreira. Incluindo pescadores.

de experiência marítima (caso o candidato possua), dados da empresa (ex. CNPJ, endereço, etc.), informação se a empresa está em dia com a contribuição do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), um texto recomendando o candidato e mencionando as razões dessa indicação e o compromisso de fornecer vaga para o estágio embarcado do candidato. Essa carta deverá ser assinada, no mínimo, pelo gerente de recursos humanos da empresa.

3. Com regulamentação expressa e tendo em vista que o oceanógrafo pode não operar embarcações, mas somente trabalhar em atividades exclusivas da sua profissão em embarque eventual aplica-se a NORMAM 24, “CAPÍTULO 1-PROPÓSITO E DEFINIÇÕES-1.2-DEFINIÇÕES; g) *Profissional Não Tripulante (LESTA) - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo*”; se o oceanógrafo for embarcar no navio é o CURSO BÁSICO DE SEGURANÇA DE NAVIO (SHIP BASIC SAFETY COURSE), legislação observada: Convenção STCW: a) Regra V/3, parágrafos 4 e 6; e b) Regra VI/1. Código STCW: a) Seção A-V/3, parágrafos 1 e 3; b) Seção A-VI/1; e c) Tabelas A-VI/1-1 a 1-4. No caso do oceanógrafo que for trabalhar em plataforma é o CURSO BÁSICO DE SEGURANÇA DE PLATAFORMA (PLATFORM BASIC SAFETY COURSE). Legislação observada: Resolução A.891(21) da IMO: a) Itens 5.2 e 5.3; e b) Tabelas 5.3.1 a 5.3.5.

Segundo notícia recente, pretende-se aumentar a quantidade de estagiários em embarcações de pesquisa até 2015 em 70% dos alunos de graduação em oceanografia para adquirirem experiência em navios e barcos de apoio marítimo para pesquisa, projetos e estudos. Diante deste aspecto de forte crescimento da profissão de oceanógrafo, a Autoridade Marítima deverá rever suas normas, em especial, a NORMAM 24, para incluir nela uma modalidade de curso com aplicação para oceanógrafos e estagiários dos cursos de graduação em oceanografia. Por outro lado, outra reforma pode ser feita no sentido de criação de um sétimo Grupo de Aquaviários, no qual se incluam os oceanógrafos, biólogos marinhos e cientistas de áreas em que o mar é o seu objeto ou meio de estudo.

Seja qual for a solução dada ao problema, ela deverá atender aos parâmetros convencionais internacionais sobre *maritime safety*. Não havendo margem para deixar um profissional ou estagiário, no exercício de suas funções, embarcar sem qualquer noção de segurança da navegação e salvatagem.

Para concluir, concretamente se pode afirmar ser inegável que para assegurar a diminuição de riscos no exercício profissional, principalmente, quando se trata de atividade engajada na navegação, é necessário ter conhecimentos teóricos e práticos, o que se adquire através da capacitação, esta que desperta cultura para uma postura de respeito ao mar que é um meio estranho ao ser humano e, acima de tudo, de praticar uma atitude ética de cooperação e ajuda mútua.

Referências bibliográficas

BRASIL. LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

_____. LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997 (LESTA). Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

_____. DECRETO Nº 2.596, DE 18 DE MAIO DE 1998. Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA).

_____. LEI Nº 11.760, DE 31 DE JULHO DE 2008. Dispõe sobre o exercício da profissão de Oceanógrafo.

_____. NORMAM 24. CREDENCIAMENTO DE INSTITUIÇÕES PARA MINISTRAR CURSOS PARA PROFISSIONAIS NÃO-TRIPULANTES E TRIPULANTES NÃO-AQUAVIÁRIOS.

DECLARAÇÃO DE HABILITAÇÃO TÉCNICA (DHT). Disponível em: <http://www.aoceano.org.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=19&Itemid=208> Acesso em: 31 de maio de 2013.

OCEANOGRAFIA ONLINE. Brasil busca aumentar para 70% o percentual de estudantes de oceanográfica embarcados. Disponível em: <<http://blog.oceanografiaonline.com/2013/04/brasil-busca-aumentar-para-70-o.html>> Acesso em: 31 de maio de 2013.