

**MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAL DE NÁUTICA**

FARLEY QUINTANILHA COSTA

**MARINHA MERCANTE DO BRASIL:
CADA DIA MENOS BRASILEIRA**

RIO DE JANEIRO, RJ

2014

FARLEY QUINTANILHA COSTA

**MARINHA MERCANTE DO BRASIL:
CADA DIA MENOS BRASILEIRA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como exigência para a aprovação no curso
de Aperfeiçoamento Para Oficial de Náutica.
Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Professor Orientador(a): Prof. Marcelo José das Neves

**RIO DE JANEIRO, RJ
2014**

FARLEY QUINTANILHA COSTA

**MARINHA MERCANTE DO BRASIL:
CADA DIA MENOS BRASILEIRA**

Monografia apresentado como requisito parcial para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento Para Oficial de Náutica. Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data de aprovação: _____

Professor Orientador: Prof. Marcelo José das Neves

Banca Examinadora:

Dr^a CLAUDIA SEGADILHA ADLER

Prof. MARCELO JOSÉ DAS NEVES

Prof. MARCELO COSTA ALVES

Nota Final: _____

AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer à DEUS pelo seu infinito amor e misericórdia que me tem acompanhado nessa longa jornada, me dando paz nos momentos de angústia, força nos momentos de fraqueza e sabedoria nos momentos de dúvida.

Aos meus pais que me criaram e me educaram com muito amor e firmeza, me orientando para o caminho do bem e da retidão.

À minha esposa Fernanda, um ser que DEUS preparou e colocou no meu caminho que me faz muito feliz e extrai o melhor de mim que me motiva a cada dia ser uma pessoa melhor.

À toda minha família que fizeram da minha vida uma alegria e muito divertida.

Aos meus professores que me passaram o conhecimento e a motivação necessária para chegar até aqui.

À minha empresa, CBO, que me proporcionou a oportunidade e a indicação para realização deste curso.

RESUMO

A Marinha Mercante Brasileira sofreu grandes mudanças ao longo de sua história. Passou por períodos de ascensão, anos 70, por períodos de decadência, anos 80, também conhecida como *década perdida*, períodos de reestruturação, anos 90, até os dias atuais em expansão. Expansão esta muito contribuída pela indústria petrolífera, em ebulição pela camada do pré-sal.

A indústria de transporte marítimo brasileira passa por um momento de forte expansão decorrente, entre outros fatores, de políticas governamentais que incentivam a construção, nos estaleiros nacionais, de navios para serem utilizados em apoio às atividades da indústria de óleo e gás. Ao mesmo tempo, para complementar a frota brasileira, as empresas petroleiras demandam a contratação de grande quantidade de navios estrangeiros para apoiar as suas operações. Segundo estudos encomendados pelo Sindicato dos Armadores, SYNDARMA, este quadro de crescimento da frota, observado, particularmente, nos últimos 10 anos, contrasta com a escassez de mão de obra qualificada para tripular as embarcações, de modo especial dos Oficiais da Marinha Mercante (OMM). Acentuando o contraste, o Conselho Nacional de Imigração editou a Resolução Normativa nº 72/2006 (RN 72), determinando às empresas de navegação, que operam barcos de bandeira estrangeira, a contratação de proporções mínimas de tripulantes brasileiros, após 90 dias contínuos de operação no país. Além disso, apontam que a taxa de evasão dos OMM, nos anos iniciais da carreira embarcada, é de cerca de trinta por cento. Por outro lado, o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) afirma que a RN 72 foi desenvolvida com o objetivo preservar a empregabilidade dos brasileiros diante da concorrência desleal com os estrangeiros. Por sua vez, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) através da Superintendência de Ensino Profissional Marítimo, tem aumentado ano após ano o número de vagas para a formação de Oficiais da Marinha Mercante, além da criação de novos cursos formadores. Assim, o presente estudo, a partir de uma revisão bibliográfica acerca da história da Marinha Mercante brasileira, da cultura brasileira, da motivação, dos conflitos de interesses empregador-empregado, do trabalho em espaço confinado e da rotatividade, se desenvolveu em uma pesquisa exploratória e de campo, por meio de entrevistas pessoais, analisadas à luz da técnica da análise de conteúdo, com profissionais de reconhecida experiência com o tema, além de OMM, com o objetivo

de identificar os fatores contribuintes para a contratação de mão de obra estrangeira ao invés de brasileira. Como resultado, o estudo mostrou que os agentes motivadores giram em torno do alto custo operacional da mão de obra nacional. Sejam eles pelos altos salários, alta carga tributária, regimes de embarques mais curtos.

ABSTRACT

The Brazilian Merchant Marine suffered major changes throughout its history. Went through periods of ascent, 70 years for periods of decay, 80, also known as the lost decade, restructuring periods, 90 years, until today expanding. Expanding this very contributed by the oil industry, by boiling the pre-salt layer.

The Brazilian shipping industry is going through a time of rapid expansion due, among other factors, government policies that encourage the construction in domestic shipyards, ships to be used to support activities in the oil and gas industry. At the same time, to complement the Brazilian fleet, oil companies demand the hiring of large numbers of foreign vessels to support its operations. According to studies commissioned by the Union of Shipowners, Syndarma, this picture of fleet growth, observed, particularly in the last 10 years, contrasts with the shortage of skilled labor to man the boats, especially the Merchant Navy Officers (WMO). Accentuating the contrast, the National Immigration Council issued Normative Resolution No. 72/2006 (RN 72), determining the shipping companies that operate foreign-flagged boats, hiring minimum proportions of Brazilian crew, after 90 days of continuous operation in the country. Also, point out that the dropout rate of WMO, in the early years of their careers embedded, is about thirty percent. On the other hand, the National Union of Merchant Navy Officers (SINDMAR) states that the RN 72 was developed in order to maintain the employability of Brazilians on the unfair competition with foreigners. In turn, the Directorate of Ports and Coasts (DPC) through the Superintendent of Maritime Professional Education, has increased year after year the number of vacancies for the training of Merchant Navy Officers, and the creation of new trainers courses. Thus, the present study, from a literature review on the history of the Brazilian Merchant Navy, the Brazilian culture, motivation, conflict of interest employer-employee, work in confined space and turnover, has developed into an exploratory research and field, through personal interviews, analyzed in light of the technique of content analysis, professionals with recognized expertise on the subject, besides OMM, with the aim of identifying factors contributing to the recruitment of foreign labor to rather than Brazilian. As a result, the study showed that the motivating agents revolve around the high operating cost of the national workforce. Whether by high wages, high taxes, shorter regimens shipments.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Gráfico de formação anual de OMM.

Figura 2: Fluxograma de formação de OMM.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Roteiro de entrevista semiestruturada para OMM e seus blocos de questões.

SUMÁRIO

1. PROBLEMA.....	11
1.1. Introdução.....	11
1.2. Contextualização do problema.....	12
1.3. Objetivos do estudo.....	14
1.4. Relevância e delimitação do estudo.....	14
2. MARCO TEÓRICO.....	16
2.1. Breve histórico da Marinha Mercante brasileira.....	16
2.2. O momento atual da Marinha Mercante brasileira.....	18
2.3. O Fluxo de carreira do Oficial da Marinha Mercante brasileira.....	20
3. METODOLOGIA.....	22
3.1. Coleta dos dados.....	22
3.2. Tratamento de dados.....	25
3.3. Limitações do método.....	26
4. DISCUSSÃO DAS REVELAÇÕES DO CAMPO.....	28
4.1. A verdade por trás dos fatos.....	28
4.2. Criação da Resolução Normativa nº 72.....	29
4.3. Conflito de interesses.....	29
5. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS À LUZ DA TEORIA.....	31
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32

REFERÊNCIAS

ANEXO: RESOLUÇÃO NORMATIVA 72

1. PROBLEMA

1.1. Introdução

Nos últimos anos a indústria do transporte marítimo brasileiro vive um bom momento, impulsionada pela forte demanda provocada pela exploração e produção de petróleo no litoral do país. A frota de embarcações de apoio marítimo às plataformas de petróleo, utilizadas nas fases de exploração e produção, saltou de pouco mais de 160 unidades em 2005 para mais de 450 em 2013 e a tendência é chegar a mais de 680 em 2020, de acordo com a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM, 2011). Ao mesmo tempo, a Marinha do Brasil vem trabalhando para atender à demanda de mão de obra especializada, sobretudo Oficiais da Marinha Mercante (OMM), para tripular os navios (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS, 2010). Desta maneira, a pergunta investigativa deste estudo ficou assim formulada: Como a Resolução Normativa nº 72 pode contribuir para o desenvolvimento sócio econômico do Brasil?

No sentido de respondê-la, adotamos o método de pesquisa qualitativa, seguindo a linha teórica fenomenológica e elaboramos uma pesquisa empírica, exploratória, quanto aos objetivos (GIL, 2002), visitando o campo para entrevistar OMM e profissionais de empresas de navegação com grande experiência e conhecimento sobre o tema do nosso estudo.

Este trabalho está estruturado em 13 seções, incluindo esta introdução. Nos tópicos a seguir serão apresentados os objetivos do estudo, iniciando com a sua contextualização, relevância, delimitação, as questões que pretendemos responder através de uma investigação no campo e posteriormente discutir as descobertas à luz do referencial teórico selecionado.

A curiosidade em investigar o tema foi despertada no autor, diante da aparente falta de trabalho acadêmico dedicado a estudar as razões pela qual torna-se cada vez mais corriqueiro ouvir falar em oficial "na pedra" (designação para desempregado), fato este que não era comum a pouco tempo atrás.

1.2. Contextualização do problema

As recentes e expressivas descobertas de reservas de petróleo, feitas pela Petrobras, na camada de pré-sal (LIMA, 2008), da plataforma continental brasileira, têm provocado uma grande e rápida transformação na cadeia produtiva do petróleo instalada no país (BARBI; SILVA, 2008).

A adoção de políticas industriais que privilegiam o conteúdo e a mão de obra local parece caminhar no sentido de tirar proveito das descobertas, evitando o “mal do petróleo” (BARBI; SILVA, 2008). A Agência Nacional do Petróleo (ANP) tem incluído, de modo crescente, níveis mínimos de conteúdo local nas suas rodadas de licitação dos blocos de exploração petróleo (FERNANDES, 2012). Os vencedores das licitações são escolhidos mediante uma classificação que leva em conta, entre outros fatores, o compromisso de adotarem percentuais mínimos de conteúdo local, nas fases de exploração, desenvolvimento e produção de seus campos de petróleo (RODRIGUEZ; SUSLICK, 2009).

No tocante à frota de embarcações de apoio marítimo a prioridade tem sido a de estimular a construção de novas unidades em estaleiros nacionais, trazendo oportunidades de novos empregos em toda a cadeia produtiva e de suprimentos (COSTA; PIRES; LIMA, 2008). Por sua vez, as empresas de navegação sentem o reflexo do quadro de escassez de OMM brasileiros no mercado nacional, enfrentando dificuldades para recrutar e selecionar profissionais aptos a tripular as suas embarcações, com segurança. Ao mesmo tempo em que se veem obrigadas, pela Resolução Normativa nº 72/2006, a cumprir com a obrigatoriedade de contratação de proporções mínimas de tripulantes brasileiros (SYNDARMA, 2011).

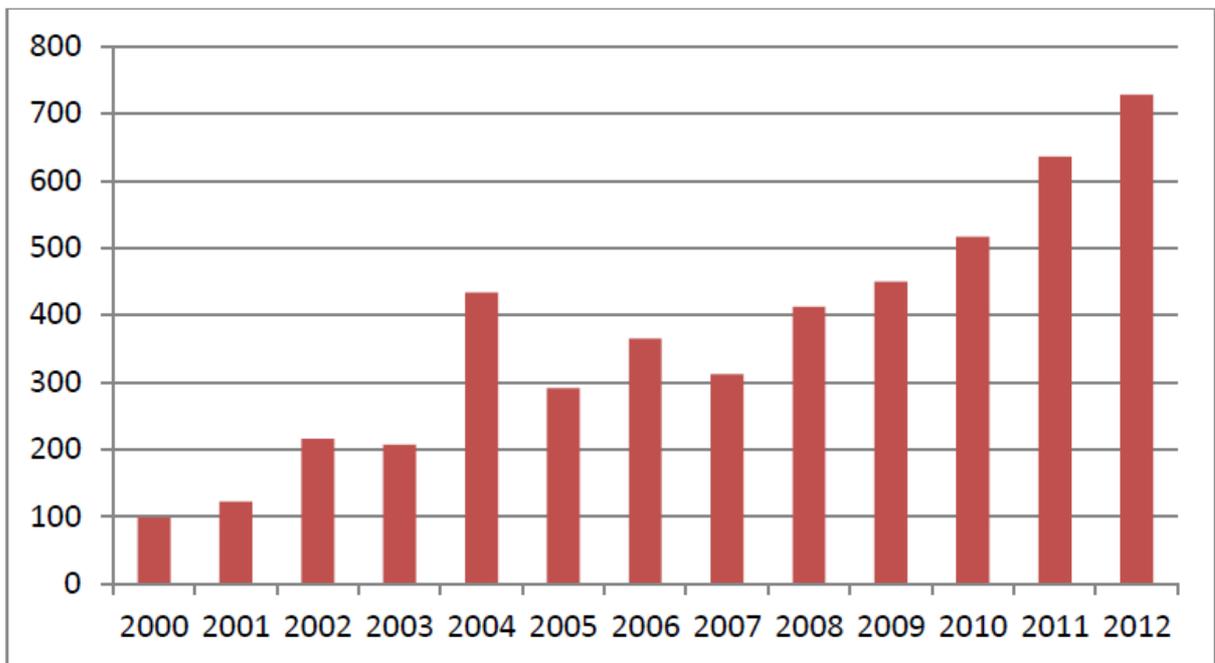
Segundo dados do Sindicato dos Armadores, SYNDARMA, divulgados em 2011, havia, à época, cerca de 4.300 OMM exercendo as suas atividades no país e uma falta estimada da ordem de 300 profissionais para atender o mercado. O entendimento da gravidade da situação provocou a adoção de iniciativas, por parte da Marinha do Brasil (MB), para aumentar a oferta anual de Oficiais e, assim, procurar obter o equilíbrio entre oferta e demanda dessa mão de obra (SYNDARMA, 2011).

Nesse sentido, houve expressivo aumento da oferta de vagas em todos os cursos de formação de OMM, que preveem programas de dois anos, para os candidatos com diploma de nível superior e de quatro para os egressos do ensino

médio. Os cursos contam com um período de estágio embarcado e são realizados, exclusivamente, nas escolas administradas pela Marinha do Brasil, sendo uma no Rio de Janeiro, no CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha) e outra em Belém, no CIABA (Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar).

Nos últimos anos, o número total de Oficiais da Marinha Mercante, formados nas escolas de formação, CIAGA e CIABA, saltou de 99 em 2000, para mais de 600 em 2011, segundo dados da Diretoria de Portos e Costas (DPC), mostrados na figura 1, a seguir.

Figura 1: Gráfico de formação anual de OMM.



Fonte: DPC (2011)

Diante dessa situação, de escassez de mão de obra e intensa mobilização para formar novos quadros, chamou a atenção do autor as reais razões de se afirmar que há falta de Oficiais da Marinha Mercante e de se culpar a RN 72 por este fato.

1.3. Objetivos do estudo

O objetivo final deste trabalho é identificar quais as principais contribuições da Resolução Normativa n° 72 para o desenvolvimento sócio econômico da população brasileira.

Já os objetivos intermediários são:

- i) Demonstrar que o setor privado pode lucrar sem a necessidade da contratação de estrangeiros;
- ii) Demonstrar que o setor público pode ganhar com a aplicação da RN 72;
- iii) Demonstrar como a sociedade brasileira em geral pode se beneficiar com a aplicação da RN 72.

1.4. Relevância e delimitação do estudo

A indústria do transporte marítimo brasileiro tem apresentado um expressivo crescimento da frota nos últimos anos, após um longo período de estagnação. Novos navios estão sendo construídos e as previsões para o futuro próximo apontam a continuidade desse ciclo de expansão, impulsionando a demanda por profissionais habilitados.

As Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) possuem diferentes tipos de cursos de graduação. O mais tradicional é o realizado, durante quatro anos, nos quais os alunos ingressam ao término do ensino médio, mediante aprovação no processo seletivo organizado pela Marinha do Brasil. Ao concluírem os cursos, os alunos devem cumprir um período de um ano de estágio embarcado, como praticantes, para obterem os diplomas de bacharéis em Ciências Náuticas (CIAGA, 2009). Além disso, após esse período de prática embarcado, os formandos recebem os seus certificados de conclusão, de acordo com as normas internacionais, e estão aptos a ingressar no mercado de trabalho como OMM, sejam especializados em máquina ou náutica.

Os OMM, depois de formados, são disponibilizados ao mercado em um quadro de grande escassez, obrigando as empresas de navegação a competirem entre si para a contratação dos profissionais. Uma vez empregados, as empresas investem recursos para complementar a sua formação, por meio de cursos técnicos, estágios e treinamentos, para que possam se desenvolver e exercer, no futuro, as funções de Chefe de Máquinas, Imediato ou Comandante do navio (DPC, 2011).

Portanto, a existência de mão de obra qualificada e, em quantidade adequada, para tripular unidades modernas e de operações cada vez mais complexas, como àquelas ligadas ao apoio marítimo, que contam com avançados sistemas, revela-se de grande importância para o crescimento sustentável da indústria. Nesse sentido, a Marinha do Brasil através da DPC vem aumentando sistematicamente o número de formandos de Oficiais da Marinha Mercante, porém, mesmo com todos os esforços da Marinha em ampliar a oferta de Oficiais no mercado, no entanto ainda é comum encontrarmos muitos estrangeiros tripulando embarcações operando no Brasil mesmo tendo disponibilidade de Oficiais brasileiros.

A escassez de literatura sobre o tema aplicada a OMM e a compreensão da importância de uma investigação sobre a questão, foram fatores relevantes para iniciar a pesquisa. A vivência profissional do autor com a área de interesse do estudo também contribuiu para a escolha do tema.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Breve histórico da Marinha Mercante brasileira

A Marinha Mercante brasileira, ao longo de sua história, tem passado por sucessivos períodos de expansão e contração (SILVA, 2010). Herdeira da frota portuguesa, a sua criação antecedeu em 14 anos a emancipação política da corte.

Foi o primeiro passo prático para a fundação de uma nova pátria. A agitação sagrada, que os orgulhosos herdeiros dos Inconfidentes animavam, encontrara no tráfico marítimo um meio fácil e seguro de expansão, fazendo com que o comércio direto universal, segundo a terminologia da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, não ficasse limitado à troca de artigos e produtos. Eram, por seu intermédio, transportados igualmente os princípios revolucionários da Europa, e que, enfrentando os que oprimiam a América, logo estabeleceram um conflito cujo desfecho não podia ser duvidoso. (BURLAMAQUI, 1918, p. 21).

As características geográficas brasileiras, com extenso litoral e repleto de reentrâncias propícias ao abrigo de embarcações, aliadas a abundante matéria prima para construção de navios, bem como o domínio da arte de navegar e construir embarcações, herdados dos portugueses, foram fatores cruciais para a conquista das rotas marítimas nacionais, único meio disponível para o transporte de mercadorias entre as diversas regiões na época do Império. A reserva da cabotagem¹ às embarcações brasileiras foi outro importante fator de impulso para o início da Marinha Mercante (BURLAMAQUI, 1918).

Segundo Burlamaqui (1918), a existência de uma florescente frota de embarcações, portos e estaleiros, na Bahia, em Pernambuco, no Pará e no Rio de Janeiro, por ocasião da independência brasileira de Portugal, em 1822, facilitou a unificação do território brasileiro e permitiu a efetividade do Império ao monarca

¹ A legislação brasileira prevê proteções, como: a Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997 - Art. 7º, 8º, 9º e 10º, quando impõe restrições à atuação de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, permitindo, porém, sua utilização, desde que afretadas por empresas brasileiras de navegação, quando da inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira.

Pedro I.

A introdução da navegação a vapor, em meados do século XIX, a aplicação do ferro na construção naval e a adoção de uma política liberal de extinção da reserva de mercado da cabotagem aos navios de bandeira brasileira foram impactantes para a Marinha Mercante brasileira, marcando o início de uma era de dificuldades sentida de forma mais reduzida do que em países, como os Estados Unidos, com maior vocação e pretensão para a navegação internacional, (BURLAMAQUI, 1918).

Entre 1866 e 1889 a navegação de cabotagem foi aberta a navios de bandeira estrangeira, nas palavras de Burlamaqui (1918, p.49) justamente “*quando na vida das nossas indústrias marítimas começavam a exercer influência os novos elementos que transformariam completamente a construção e o armamento navais*”. Em 1889, o Governo provisório restringe a cabotagem aos navios de bandeira brasileira e repete o que o Império fizera, incentivando a transformação de veleiros em navios a vapor e ampara a fusão de todas as empresas de navegação, criando uma única empresa: o Lloyd Brasileiro. A criação da empresa foi iniciativa do Barão de Jaceguay, que pretendia, segundo Burlamaqui (1918, p.63):

[...] haver encontrado a solução de ter uma grande marinha de guerra, com pequena despesa para o tesouro público, baseando-se no emprego dos vapores mercantes, aptos a serem transformados em barcos de guerra. A concepção era falha, quer debaixo do ponto de vista do material como do pessoal, mas não podia deixar de impressionar favoravelmente, como impressionou, aos membros do governo provisório, empenhados de encontrar solução para todos os problemas de nossa vida política, financeira, administrativa e militar-marítima.[...] Pensava em ter uma navegação oficial, até mesmo com tripulações militares, colocando a bordo dos vapores parte do armamento, que lhe devia caber em caso de guerra. [...] Acreditava o Barão de Jaceguay ser conveniente e útil o embarque de oficiais do corpo de combatentes nos navios de sua empresa, para assim manter os indispensáveis hábitos da vida do mar, que vinham sendo dificultados com a marinha a vapor por causa dos grandes gastos com a movimentação de navios.”

A ideia do Barão de Jaceguay, segundo Burlamaqui (1918), era criar uma força auxiliar que serviria de reserva da Marinha de Guerra, sendo capaz de transformá-la e adaptar os navios para o combate se preciso fosse. Uma sequência de grandes dificuldades culminou com a revolução da esquadra que abalou o país de norte a sul, com sérias consequências para o transporte marítimo.

Durante a primeira Guerra Mundial a intenção do Brasil era manter-se neutro e assim se fez até mesmo com a entrada de Portugal no conflito. No entanto, a entrada dos Estados Unidos e o torpedeamento do navio mercante Paraná, causando a morte de três tripulantes foram fatores decisivos para a entrada do país no conflito. No transcorrer das hostilidades o Brasil perdeu 470 tripulantes e 502 passageiros, e um total de mais de 20% de toda a arqueação bruta existente no início da Guerra. Entretanto, as linhas de navegação necessárias para a sobrevivência do país foram mantidas durante todo o conflito (BURLAMAQUI, 1918).

A segunda Guerra Mundial foi igualmente um período de perdas para a Marinha Mercante, com vários navios sendo torpedeados pelos países do eixo. O Brasil por sua vez apreendeu os navios dos países inimigos que estavam atracados em portos brasileiros e participa ativamente dos esforços de guerra dos aliados. Nesse período desenvolveram-se bases de reparo e construção de navios além de investimentos em infraestrutura que possibilitaram o ressurgimento da indústria da construção naval que floresceu até o final da década de 1970 quando começamos a assistir o novo declínio da Marinha Mercante brasileira (BURLAMAQUI, 1918).

Assim, vê-se que a falta de aderência a uma estratégia de longo prazo para a indústria do transporte marítimo que possibilitasse a contínua atração de investimentos nacionais e internacionais para a construção de navios, para o desenvolvimento de cadeias logísticas de abastecimento, para ampliação de portos, para a modernização, atração e aperfeiçoamento da formação da mão de obra, fez com que os ciclos de crescimento da Marinha Mercante, até os dias atuais, oscilassem entre períodos de expansão e contração.

2.2. O momento atual da Marinha Mercante brasileira

De acordo com dados disponibilizados pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ, 2012), Sindicato dos Armadores (SYNDARMA, 2011), Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM, 2013) e Sindicato

Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL, 2013), podemos verificar que a Marinha Mercante brasileira vive um momento de forte expansão, devido a implementação de políticas governamentais que priorizam e facilitam o acesso ao crédito para as empresas construírem navios de bandeira brasileira, com conteúdo local e em estaleiros nacionais.

Os programas de modernização da frota da Petrobras (PROREFAM) e da sua subsidiária Transpetro (PROMEF), somados à crescente contratação de navios estrangeiros para apoio às atividades de exploração e produção de petróleo impulsionam o setor de transporte marítimo no país, provocando um crescimento substancial da frota em operação no litoral brasileiro (COSTA; PIRES; LIMA, 2008).

Cada navio, de acordo com a convenção STCW "*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*" da Organização Marítima Internacional, incorporada pela Diretoria de Portos e Costas nas normas da autoridade marítima (NORMAM 13), deve ser tripulado, obrigatoriamente, por uma quantidade mínima de tripulantes para que possa ser autorizado a navegar. A determinação da tripulação de segurança é definida através da emissão de um Certificado de Tripulação de Segurança (CTS), assinado por um Agente da Autoridade Marítima, depois de concluído o laudo pericial dos Inspectores Navais (NORMAM 01, 2013). Normalmente, o CTS prevê a existência do Comandante, Imediato, Chefe de Máquinas e um ou mais Oficiais de Quarto, além de outros profissionais que se encarregam dos serviços menos especializados.

No Brasil, a Marinha do Brasil (MB) detém, como atribuição legal, estabelecida pela Lei N°7.573/1986, a responsabilidade exclusiva pela formação da mão de obra para a Marinha Mercante brasileira. Para tal, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) planeja, anualmente, os cursos do Ensino Profissional Marítimo (EPM), necessários para atender toda a demanda do setor. A realização dos cursos fica a cargo dos dois centros de formação de Oficiais e dos mais de sessenta agentes da autoridade marítima sediados em várias cidades do país. Anualmente, são formados cerca de 800 Oficiais que ingressam como alunos ou alunas em um dos cursos oferecidos pelas escolas de formação administradas pela Marinha do Brasil (DPC, 2011).

Assim, observa-se que o bom momento da Marinha Mercante brasileira é fruto da adoção de políticas industriais para o desenvolvimento do setor, com esse aquecimento do mercado nacional, o Brasil se tornou a "*menina dos olhos*" do

mundo, acarretando na entrada de estrangeiros no país nunca antes vista, batendo recordes de solicitação de vistos de trabalho para ingresso em terras tupiniquins. Nesse aspecto, a edição da Resolução Normativa nº72/2006, impondo uma demanda por OMM brasileiros, foi uma alternativa para a preservação da empregabilidade dos brasileiros diante da "invasão" estrangeira.

2.3. O Fluxo de carreira do Oficial da Marinha Mercante brasileira

A carreira do Oficial da Marinha Mercante é iniciada pelo jovem com a escolha de uma profissão repleta de desafios, oportunidades, mas também com características bem peculiares. O candidato que possui diploma de curso superior pode optar em concorrer a uma vaga para fazer os cursos de adaptação, ASON ou ASOM, respectivamente Adaptação para Segundo Oficial de Náutica ou Adaptação para Segundo Oficial de Máquinas, ou se inscrever, como os demais que não possuem nível superior, para o processo seletivo da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), localizadas no Rio de Janeiro (CIAGA) ou em Belém (CIABA).

Uma vez concluídos os cursos teóricos da EFOMM, do ASON ou ASOM o aluno torna-se Praticante e é obrigado a cumprir um estágio embarcado em navios, com duração variável para cada curso e especialidade, ao fim do qual alcança o posto de Segundo Oficial de Náutica (2ON) ou Segundo Oficial de Máquinas (2OM), isto é, forma-se como Oficial da Marinha Mercante.

Já como 2ON ou 2OM candidata-se a uma colocação no mercado de trabalho que é constituído por empresas de navegação (EBN) que operam em diferentes tipos de atividade, sendo as principais: a navegação de longo curso, a cabotagem, o apoio marítimo, as plataformas de petróleo e os navios sísmicos.

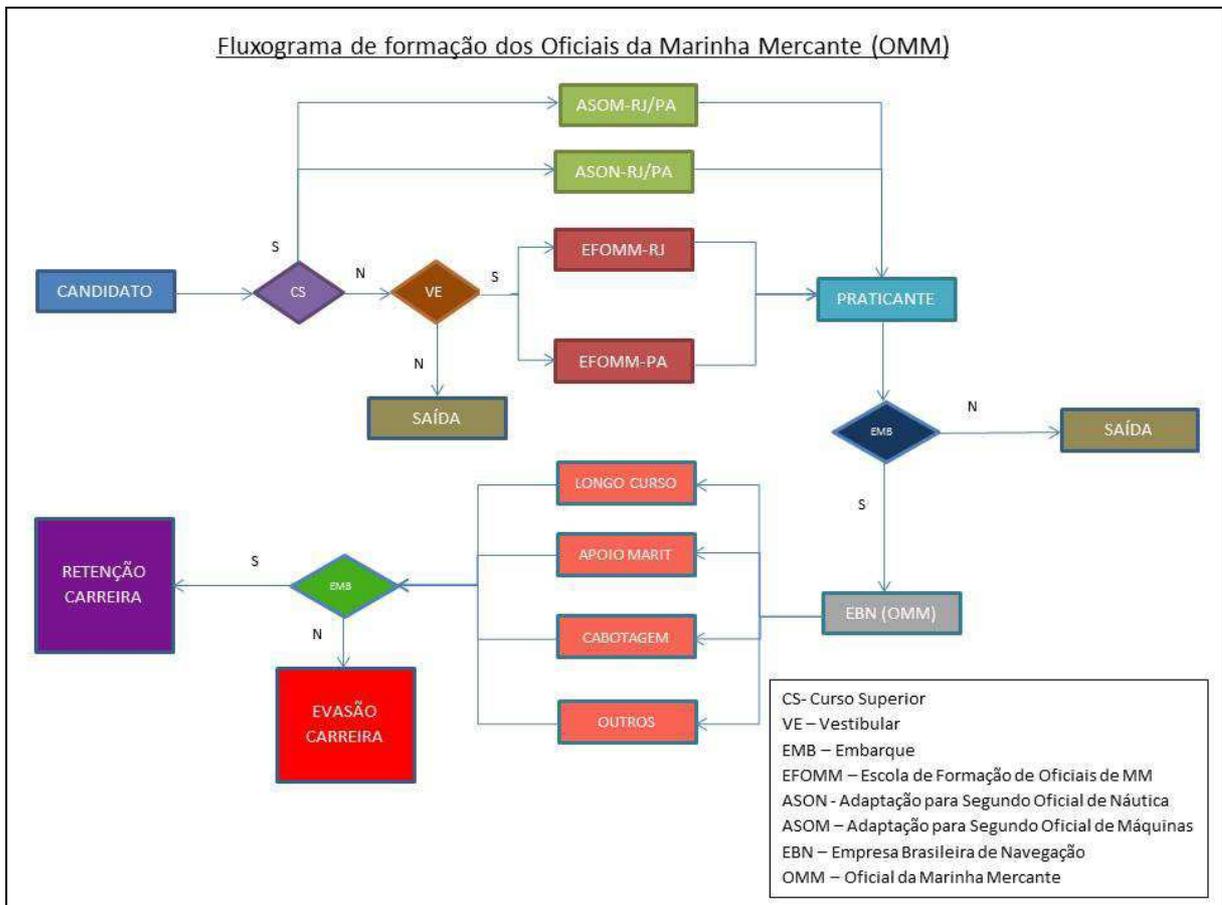
Uma vez embarcados, os Oficiais terão pela frente uma carreira que tem o ápice no posto de Capitão de Longo Curso, para os especializados em Náutica, e Oficial Superior de Máquinas para os de Máquinas. Cada etapa ou posto da hierarquia é alcançado mediante o sucesso em cursos, treinamentos e embarques, sendo estes últimos os que constituem a parte mais importante da carreira (DPC, 2011).

Por sua vez, os OMM que não se adaptam à vida embarcada, com os seus desafios e privações pessoais, decidem mudar o seu rumo e migram para outras

áreas e profissões em que consigam, ao mesmo tempo, conciliar os anseios e expectativas de realizações pessoais com as de sua família e o seu trabalho. O maior ou menor grau de ajuste à vida de embarque será decisivo na permanência ou saída da profissão.

A figura 2, a seguir, mostra de forma sintética o processo seguido pelo candidato que possui as condições necessárias para concorrer, anualmente, a uma das vagas oferecidas, em edital, pela Marinha do Brasil. Note-se que a graduação de nível superior em algumas áreas de conhecimento estabelecidas pela MB habilita o candidato a concorrer diretamente a uma vaga nos cursos ASOM ou ASOM que têm uma duração de dois anos.

Figura 2: Fluxograma de formação de OMM.



3. METODOLOGIA

O método, segundo Vergara (2010, p.1) aproxima o investigador do fenômeno estudado, ele é a ação do pesquisador, *“sua atividade mental para realizar o papel cognitivo da teoria”*. Ainda para Vergara (2011, p.3), *“método é um caminho, uma forma, uma lógica de pensamento”*.

Neste estudo foi utilizado o método qualitativo de pesquisa, seguindo uma linha teórica fenomenológica, em que, segundo Creswell (2010, p. 38), *“o pesquisador identifica a essência das experiências humanas, com respeito a um fenômeno, descritas pelos participantes”*.

De acordo com a taxonomia proposta por Vergara (2011), a metodologia adotada para esta pesquisa, quanto aos fins, foi exploratória, que segundo Migueles (2004, p.135), tem como objetivo colocar-se diante de um problema cujas informações são escassas e o pesquisador não dispõe de *“conhecimentos suficientes para elaborar hipóteses pertinentes ou para traçar estratégias mais sofisticadas que permitam atingir objetivos precisos”*. Para Gil (2002, p.41), as pesquisas exploratórias *“tem como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições”*.

Quanto aos meios, segundo Vergara (2011, p.43), foi utilizada a pesquisa de campo que é uma *“investigação empírica no local onde ocorre ou ocorreu um fenômeno ou que dispõe de elementos para explicá-lo”*. Para Gil (2002, p.53), esse tipo de pesquisa *“procura muito mais o aprofundamento das questões propostas do que a distribuição das características da população segundo determinadas variáveis”*. Dessa forma, o pesquisador dispõe de muito mais flexibilidade podendo ter os seus objetivos reformulados ao longo da pesquisa.

3.1. Coleta dos dados

Para a realização da pesquisa de campo o autor assumiu a existência de duas realidades culturais: *“a que se deseja conhecer e a que é própria do investigador”* Triviños (2011, p.121), reconhecendo as implicações metodológicas decorrentes da vivência e experiência do pesquisador com a realidade em estudo que desejava alcançar. Houve, portanto, uma participação ativa entre sujeito e investigador, *“mas disciplinada, orientada por princípios e estratégias gerais”*.

Para a coleta de dados da pesquisa, o autor entrevistou algumas pessoas relevantes no cenário naval, de acordo com a taxonomia de Vergara (2011), ou de semiestruturada que, segundo Triviños (2011, p.146), permitem obter todas as perspectivas disponíveis para que o entrevistado consiga, com liberdade e espontaneidade, enriquecer a investigação, ao mesmo tempo em que realça a presença do entrevistador.

O pesquisador visitou o campo como um observador participante, “*um espectador interativo*” Vergara (2011, p.52), realizando entrevistas pessoais, com indivíduos intencionalmente selecionados para o estudo proposto. Foram entrevistados Oficiais da Marinha Mercante que trabalham ou trabalharam em embarcações estrangeiras, ocupando cargos de Oficial de Quarto de Convés ou no máximo Imediato; uma vez que ser Comandante nestas embarcações é quase impossível. Foram também entrevistados executivos de empresas de navegação que gerenciam OMM embarcados em suas frotas de navios e, ainda, pessoas que já estiveram ligadas aos cursos de formação dos OMM. Todos foram considerados “*informantes adequados*”, de acordo com os critérios descritos por Triviños (2011, p. 144), com grande e reconhecida experiência pessoal com o problema pesquisado, podendo “*ajudar o pesquisador a entender o problema e a questão de pesquisa*” Crewell (2010, p. 212).

O autor guiou-se, nas entrevistas de campo, por um roteiro de pesquisa previamente elaborado com base no referencial teórico e nas informações sobre o fenômeno que o impulsionou a iniciar o estudo. A duração das entrevista dependeu das circunstâncias que envolviam o entrevistado e do seu desempenho. A tabela (2) abaixo apresenta uma síntese do roteiro utilizado:

Blocos	Questionamentos	Objetivos
1	Quais são, em sua opinião, as principais causas da invasão de mão de obra estrangeira no Brasil?	Colher as impressões de uma maneira livre, espontânea, obtendo diferentes abordagens sobre o tema de interesse, dependendo da experiência de vida do

		entrevistado.
2	Quais são, em sua opinião, as principais razões da competitividade estrangeira diante dos Brasileiros?	Verificar qual a percepção do entrevistado sobre o momento atual quando existem mais concorrência com a mão de obra estrangeira
3	Qual(is) medidas poderiam ser tomadas para garantir a empregabilidade nacional?	Levar o entrevistado a refletir sobre uma ameaça em potencial aos empregos brasileiros.
4	Qual o papel do estado diante desta situação?	Demonstrar que é de suma importância a presença constante do Estado em assuntos vitais à nossa economia

Tabela 1: Roteiro de entrevista semiestruturada para OMM e seus blocos de questões.

As entrevistas foram realizadas no período de 01/08/2014 a 31/08/2014 no Rio de Janeiro (RJ), portanto podem ser consideradas como uma coleta transversal segundo Vergara (2011, p.54) “*em um único momento no tempo*”.

O processo de entrevistas foi encerrado com quando observamos a saturação do campo com a repetição das categorias, somente reforçando conceitos já percebidos e incluídos no estudo. Segundo Thiry-Cherques, (2009, p.20) “*A saturação é o instrumento epistemológico que determina quando as observações deixam de ser necessárias, pois nenhum novo elemento permite ampliar o número de propriedades do objeto investigado*”.

O local e horário das entrevistas foi agendado previamente de acordo com a conveniência e disponibilidade dos entrevistados, normalmente o seu local de trabalho. As entrevistas tiveram a duração variando entre 20 e 30 minutos, em outros casos se deu através das redes sociais.

3.2. Tratamento de dados

Para o tratamento dos dados foi utilizada a análise de conteúdo, que segundo Vergara (2010, p.7) é reconhecida como uma técnica para o tratamento dos dados com o objetivo de descobrir “*o que está sendo dito sobre um determinado tema*”. Ela pode ser usada tanto para fins exploratórios, ou seja, para descobrir, quanto para verificar, confirmando ou não, hipóteses ou suposições preestabelecidas.

Para Bardin (2011, p.121) a análise de conteúdo pode ser definida como “*um conjunto de técnicas de análise das comunicações*”, da mesma maneira que o inquérito sociológico ou a experimentação, sendo organizada em torno de três etapas: “*(a) pré-análise; (b) exploração do material; (c) tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação*”.

Segundo Cappelle, Melo e Gonçalves (2003, p.6), a análise de conteúdo:

[...] vai depender especificamente do tipo de investigação a ser realizada, do problema de pesquisa que ela envolve e do corpo teórico adotado pelo pesquisador, bem como do tipo de comunicações a ser analisado.

Para a escolha das unidades de registro, que, como diz Bardin (2011, p. 130) “*é a unidade de significação a codificar e corresponde ao segmento de conteúdo a considerar como unidade base, visando a categorização e a contagem frequencial*”, foi escolhido o tema como unidade semântica.

[...] o tema é a unidade de significação que se liberta naturalmente de um texto analisado segundo certos critérios relativos a teoria que serve de guia à leitura. O texto pode ser recortado em ideias constituintes, em enunciados e em proposições portadores de significações isoláveis. (BARDIN, 2011, p. 131).

Ainda segundo Bardin (2011, p. 131), proceder a uma análise temática significa descobrir os “*núcleos de sentido*” que formam a comunicação e com sua

presença, ou *“frequência de aparição podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido”*.

Como início da análise, ou pré-análise, segundo a classificação de Bardin (2011), organizamos o material coletado, realizamos a transcrição literal e completa das entrevistas e procedemos à sua leitura flutuante para estabelecer um primeiro contato com os documentos e conhecer o seu texto, buscando primeiras impressões e orientações.

A última etapa da análise de conteúdo, a interpretação, ocorreu com base:

(a) nos resultados alcançados na pesquisa de campo;

(b) no referencial teórico; e

(c) na experiência e vivência do pesquisador.

3.3. Limitações do método

O método segundo Vergara (2010, p. 1) *“é a intervenção do pesquisador, sua atividade mental consciente para realizar o papel cognitivo da teoria”* ele *“aproxima o investigador do fenômeno estudado”*. Porém, ainda segundo Vergara (2011, p.59), *“todo método tem possibilidades e limitações”*.

O método escolhido para o estudo foi limitado pelas seguintes razões:

(a) dificuldade de acesso aos embarcadores das empresas de navegação;

(b) o método foi limitado também pela escassez de recursos, tendo em vista os custos envolvidos com deslocamentos para outras regiões do país, aonde estão estabelecidas algumas companhias;

(c) outra limitação do método foi que apenas algumas poucas empresas de navegação se dispuseram a colaborar com a pesquisa, aceitando falar sobre um assunto tão delicados à elas;

(d) a limitação pelo tempo foi outro fator importante, tendo em vista a dificuldade de agendar as entrevistas e realizá-las de acordo com a conveniência de cada entrevistado;

(e) outro ponto importante de limitação diz respeito à seleção do grupo para as entrevistas, pois podem não ter sido o mais representativo do universo estudado; e

(f) da mesma forma, a limitação do próprio pesquisador ao desenhar a pesquisa e em proceder ao tratamento dos resultados obtidos, a realizar as suas inferências e interpretar as revelações do campo.

Entretanto, apesar das limitações e dificuldades, acima enunciadas e outras possivelmente identificadas pelo leitor atento, o método escolhido foi adequado aos objetivos da investigação realizada, quais sejam: interpretar, compreender o que está sendo revelado pelo campo.

4. DISCUSSÃO DAS REVELAÇÕES DO CAMPO

Este capítulo tem o intuito de revelar como os nossos entrevistados percebem a questão da invasão de mão de obra estrangeira ocupando cargos dos OMM. Procuramos compreendê-la através de suas vivências, experiências e de tudo o que revelaram em suas entrevistas.

Com os resultados obtidos não temos a pretensão de apresentar uma única verdade, acerca do fenômeno estudado, mas apenas poder contribuir, para interpretar as revelações descortinadas através dos relatos, para que possam auxiliar a compreender a criação da RN-72.

É importante realçar que as dimensões identificadas pelo autor e que balizaram este estudo, não se fizeram presentes, em todas as entrevistas, com a mesma incidência, ou foram percebidas, de modo semelhante, por todos os entrevistados. O que tivemos de resultado foi decorrente da interpretação do pesquisador, a partir da codificação e categorização de revelações pessoais, dos sentidos, das percepções dos investigados.

Desta forma, voltamos aqui ao tema central deste estudo, qual seja o de responder a pergunta de pesquisa: Como a Resolução Normativa n° 72 pode contribuir para o desenvolvimento sócio econômico do Brasil?

Nas seções seguintes serão apresentadas as categorias de análises construídas a partir dos achados da pesquisa de campo realizada para alcançar o objetivo principal deste estudo.

4.1. A verdade por trás dos fatos

O resultado das entrevistas nos permitiu constatar, que o bom momento da indústria do transporte marítimo brasileiro, tem sido um fator importante de influência, na decisão de tripulantes estrangeiros se deslocarem para o Brasil em busca de oportunidades de trabalho, visto que nos últimos anos, o mercado internacional tenta se recuperar de uma grande recessão iniciada em 2008, na qual muitos postos de trabalhos foram fechados. Neste sentido, apoiando-nos em Griffeth e Maertz (2004), vemos que o grau de confiança dos trabalhadores estrangeiros, mercado brasileiro, para poder conseguir uma alternativa à sua atual posição e o natural sentimento nutrido pelos indivíduos de evitar incertezas, trazidas pelo

desemprego, faz com que eles avaliem o mercado, seja com informações imprecisas ou com alguma opção de oferta de emprego específica. Estes trabalhadores estrangeiros estão submetidos à regimes de trabalho bem diferente aos quais estão acostumados os brasileiros bem como não possuem as mesmas garantias trabalhistas e sociais. Com tudo isso é sabido que os impostos e encargos que são cobrados pelo Governo brasileiro torna o custo operacional e da mão de obra brasileira muito alto diante dos estrangeiros, uma vez que os mesmos não são inscritos no Sistema Nacional de Seguridade Social; estão habituados a permanecerem mais tempo embarcados; e além de receberem seus proventos somente quando estão embarcados; não possuem férias remuneradas; entre outros.

Diante de tais revelações podemos verificar que acaba se tornando natural a decisão dos Armadores nacionais e estrangeiros que operam no Brasil de contratar mão de obra estrangeira ao invés da brasileira, influenciada pelo mercado, ou seja, pela expectativa de baixar os custos. O grande problema que isso acarreta, é o fato de que, quem contrata mão de obra estrangeira no lugar da brasileira, também substitui os postos já existentes ocupados por brasileiros pelos estrangeiros agravando ainda mais o cenário nacional.

4.2. Criação da Resolução Normativa nº 72

Com tudo que foi exposto no subitem anterior, o SINDMAR começou a questionar o Governo Brasileiro a criar alguma medida que pudesse frear a imigração estrangeira no Brasil a fim de preservar a empregabilidade nacional.

Assim sendo, após muitos anos de diálogos e disputa de interesses de ambas as partes (SINDARMA e SINDMAR), chegou-se então na criação da Resolução Normativa nº 72 no dia 10 de Outubro de 2006. Como está no anexo.

4.3. O conflito de interesses

Após a criação da RN 72, as empresas de navegação se viram obrigadas a contratar mão de obra brasileira dentro das regras nela apresentadas, a fim de garantir a empregabilidade nacional, e com ela todos os encargos inerentes à mão de obra brasileira. Com isso, as empresas viram seus custos operacionais saltarem e buscaram alternativas para manter a boa saúde financeiras de suas companhias,

então começaram a pressionar o Governo Brasileiro a postergar a aplicação da RN 72 e por que não a sua extinção justificando-se com a afirmativa de que falta mão de obra nacional para poderem completarem seus quadros de trabalho com funcionários estrangeiros.

Por outro lado o Governo, representado pela Marinha do Brasil através da Diretoria de Portos e Costas, que possuem dois centros responsáveis pela formação da mão de obra profissional marítima conhecida como EFOMM (Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante), situados um na cidade do Rio de Janeiro, CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha), e outro na cidade de Belém - PA, CIABA (Centro de Instrução Almirante Brás Aguiar), vem aumentando sistematicamente ano após ano o número de vagas para ingresso em seus centros de instrução, além da criação de mais dois cursos de formação de oficiais conhecidos como ASON/M(Adaptação à Segundo Oficial de Náutica/Máquina) e ACON/M(Acesso à Oficial de Náutica/Máquina). Tudo isso para aumentar a oferta de oficiais diante da demanda que a expansão da área naval vem impondo ao longo dos anos empurrada pelo pré-sal.

Assim percebemos que a justificativa de falta de mão de obra brasileira não condiz com a quantidade de formandos anuais informados pela Marinha do Brasil, como vimos nos capítulos anteriores. O que nos leva a crer que as intenções das empresas armadoras são outras e exclusivamente visando o lucro máximo.

5. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS À LUZ DA TEORIA

Constatamos, pelas revelações de campo apresentadas no capítulo anterior, que os fatos guardam coerência e relação com o referencial teórico apresentado no capítulo 2 deste estudo. Porém, esta pesquisa teria a sua utilidade questionada se não trouxesse novas evidências, percepções e até mesmo interrogações sobre o que hoje conhecemos. Dessa forma, desenvolveremos nos parágrafos a seguir uma discussão dos resultados à luz da teoria apresentada.

Os armadores representados pelo seu sindicato (SINDARMA) têm tentado constantemente junto ao governo federal uma flexibilização ou até mesmo derrubar a RN 72 com o pretexto de que falta mão de obra na Marinha Mercante Brasileira, mas que na verdade se deve ao fato do alto custo do funcionário brasileiro. Por outro lado, se o mesmo governo diminuísse os encargos trabalhistas, tornariam os marítimos brasileiros mais competitivos no cenário internacional.

O fato do governo diminuir os encargos trabalhistas dos armadores não significaria perda de receita, pois com os trabalhadores brasileiros mais competitivos e empregados, haveria mais renda no Brasil e conseqüentemente mais arrecadação sobre a mesma; além de mais capital injetado no Brasil ao invés de estarem se evadindo junto com os estrangeiros, levando nossas riquezas para os seus respectivos países.

Por sua vez com mais renda e mais pessoas empregadas no Brasil, mais pessoas injetariam dinheiro no mercado e movimentariam a economia brasileira; da mesma forma que com mais arrecadação, o Governo Federal teria mais fluxo em caixa para realizar mais benfeitorias para a população.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Marinha Mercante brasileira, herdeira direta da frota portuguesa, tem exercido um relevante papel na construção e desenvolvimento do país desde a sua emancipação. A sua participação corajosa garantiu as rotas de suprimento de produtos entre portos nacionais e internacionais, mesmo nos períodos de conflito agudo, como os que se verificaram na Grande Guerra e na Segunda Guerra Mundial. Com uma trajetória marcada por períodos de crescimento e declínio impõe aos seus principais artífices, os seus Oficiais, grande dose de perseverança para suportar os momentos mais difíceis.

Atualmente, a Marinha Mercante brasileira passa por um ciclo de crescimento, mercê de políticas governamentais que privilegiam a retomada da construção naval, a adoção de regras para conteúdo local e a contratação obrigatória de mão de obra nacional, mesmo em navios de bandeira estrangeira. Em pouco mais de uma década saiu-se de um período de completa estagnação, sucateamento e desemprego para um crescimento vertiginoso impulsionado pelas demandas da indústria do petróleo.

Com o mercado aquecido observou-se um aumento marcante da demanda por Oficiais da Marinha Mercante, fazendo com que a Marinha do Brasil aumente as vagas em seus Centros de Formação de Oficiais, além da criação de novos cursos de formação para atender a demanda gerada.

Desta forma, ao longo desta dissertação pretendeu-se compreender quais as razões que levam as empresas de navegação representadas por seu sindicato à justificar a contratação de estrangeiros baseando-se na falta de oficiais quando os dados oficiais apontam para o contrário. Para tal, definimos o sujeito Oficial da Marinha Mercante nacional como o profissional, brasileiro, formado nas escolas de formação administradas pela Marinha do Brasil e certificado, de acordo com as normas internacionais assinadas pelo Brasil, para o exercício de tarefas a bordo de navios.

Outros fatores apontados em nossa pesquisa no campo, mostram que não seria preciso haver a contratação de estrangeiros por parte das empresas para ser alcançado os objetivos desejados, visto que com incentivo fiscal do Governo, o próprio Governo Federal, as empresas de navegação e a sociedade seriam beneficiados a contratação de mão de obra nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário estatístico 2012**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2012/index.htm>>. Acesso em: 01 de out. 2013.
- ALLEN, D.G.; BRYANT, P.C.; VARDAMAN, J.M. **Retaining talent: Replacing misconceptions with evidence-based strategies**. Academy of Management Perspectives, v. 24, n. 2, p. 48-65, 2010.
- ARMIJO, E.L.; BURGESS, W.S. **Brazil the democratic entrepreneurial and democratic BRIC**. Northeastern Political Science Association, Polity, v. 42, n.1, jan. 2010.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Apresentação de relatórios técnico-científicos. NBR 10719, ago. 2009.
- _____. Informação e documentação – Referências – Elaboração. NBR 6023, ago. 2002.
- _____. Informação e documentação – Trabalhos acadêmicos – Elaboração. NBR 6023, ago. 2002.
- _____. Numeração progressiva das seções de um documento. NBR 6024, ago. 2003.
- _____. Sumário. NBR 6027, ago. 2003.
- _____. Resumos. NBR 6027, mai. 2003.
- _____. Apresentação de citações em documentos. NBR 10520, ago. 2002.
- BARBI, C.F.; SILVA, P.L.A. **o petróleo do pré-sal: os desafios e as possibilidades de uma nova política industrial no Brasil**. Pesquisa & Debate, SP, v. 19, n.2, p. 255-271, 2008. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/view/7574/5513>>. Acesso em: 01 de out. 2013.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Portugal, Lisboa: Edições 70, ed. 4, 2011.
- BARRETO T. et al. **Temas emergentes em gestão de pessoas: uma análise da produção acadêmica**. Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria, vol. 4, n. 2, p. 215-232, 2011.

BURLAMAQUI, Armando. **A Marinha Mercante Brasileira**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

BRASIL. Lei Nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/l7573.htm>. Acesso em: 01 de out. 2013.

_____. Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários. NORMAM 13. Dispõe sobre as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_13/normam13.pdf>. Arquivo eletrônico capturado em: 25 de set. 2013.

_____. Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários. NORMAM 01. Dispõe sobre as Normas da Autoridade Marítima para as embarcações empregadas na navegação em mar aberto. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_01/normam01.pdf>. Arquivo eletrônico capturado em: 01 de out. 2013.

_____. Resolução Normativa nº72 do Conselho Nacional de Imigração, de 10 de outubro de 2006. Disciplina a chamada de profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/>>. Arquivo eletrônico capturado em: 01 de out. 2013.

BRASIL. Carta de Serviços ao cidadão. Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA, 2009. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/ciaga/Carta%20Cidadao.pdf>>. Acesso em: 02 de out. 2013.

CAPPELLE, M., MELO, M., GONÇALVES, C.. **ANÁLISE DE CONTEÚDO E ANÁLISE DE DISCURSO NAS CIÊNCIAS SOCIAIS**. Organizações Rurais & Agroindustriais, Revista Eletrônica de Administração da UFLA, v.5, n.1, abr. 2011. Disponível em: <<http://revista.dae.ufla.br/index.php/ora/article/view/251/248>>. Acesso em: 05 out. 2013.

CHAMBRIARD, M. **Potencial petrolífero dos estados brasileiros**. Audiência pública na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados da Diretora Geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Brasília, 11 de julho de 2012. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cme/audiencias-publicas/2012/julho/material-anp-11-07>>. Acesso em: 01 out. 2013.

COSTA, C.R.; PIRES, H.V.; LIMA, S.P.G. **Mercado de embarcações de apoio marítimo às plataformas de petróleo: oportunidades e desafios**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 28, p. 125-146, set. 2008.

DAVEL, E.; VERGARA S. **Gestão com pessoas e subjetividade**. São Paulo: Atlas, 2001.

FERNANDES, A. Parceria com fornecedor é a saída para atender ANP. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro, p. B6, 15 out. 2012.

FILHO, G. A. **A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento**. Pesquisa & Debate, SP, v. 21, n. 2, p. 247-278, 2010.

FLEURY, L.T.M. **Cultura da qualidade e mudança organizacional**. *Revista de Administração de Empresas – RAE*, v.33, n.2, p. 26-34, Mar./Abr. 1993.

GIL, C.A. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, ed. 4, 2002.

_____. **Cultures and Organizations: Software of the mind**. London: McGraw Hill, 1983.

JUNIOR, B.I. **Investimento na formação e qualificação de capital humano. O trabalho desenvolvido com recursos do FDPEM**. In: 13º FORUM ANUAL PORTOS BRASIL, Rio de Janeiro, 2012.

LIMA, R.C.P. **Os desafios, os impactos e a gestão da exploração do pré-sal**. Biblioteca digital da Câmara dos Deputados, nov. 2008. Disponível em: <http://large.stanford.edu/courses/2011/ph240/waisberg1/docs/desafios_presal_lima.pdf>. Acesso em: 01 de out. 2013.

KRUMBOLTZ, D. J. **Representing the Process of Changing Jobs: A Reaction to the Conceptual Framework for Job Change**. *Journal of Career Development*, v. 17, n. 1, 1990.

MITCHELL, S. O. **Fringe benefits and the cost of changing Jobs**. *Industrial and Labor Relations Review*, v. 37. n. 1, 1983.

MUSACHIO, A. **Brazil under Lula: Off the yellow BRIC road**. Harvard Business School Teaching Note: 708-049, mar. 2008.

NAVALSHORE MARINTEC SOUTH AMERICA 2013, Feira e Conferência da Indústria Naval e Offshore, Rio de Janeiro, 2013. **Cenário atual, desafios e perspectivas para o segmento de apoio offshore**. ABEAM – Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo. Rio de Janeiro, ago. 2013.

NAVALSHORE MARINTEC SOUTH AMERICA 2013, Feira e Conferência da Indústria Naval e Offshore, Rio de Janeiro, 2013. **Cenário SINAVAL**. SINAVAL –

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore. Rio de Janeiro, ago. 2013.

NAVAL SUMMIT BRAZIL 2011, Rio de Janeiro, 23 de novembro. **A formação e o aperfeiçoamento de marítimos**. DPC – Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro, 2011.

NETO, F. R. **Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação a Participação e a Perda de Espaço no Cenário Mundial**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. Disponível em: <http://fenix3.ufrj.br/60/teses/coppe_m/RicardoFerreiraNeto.pdf>. Acesso em: 30 set. 2013.

PETROBRAS. **Plano de Negócios e Gestão 2013-2017**. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/quem-somos/estrategia-corporativa/plano-de-negocios/>>. Acesso em: 01 out. 2013.

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, ed. 3, 2012.

RODRIGUEZ R.M.; SUSLICK B.L. **An overview of Brazilian petroleum exploration lease auctions**. TERRÆ, v. 6, n.1, p.6-20, 2009.

SILVA, B.A.; ROSSETO, R.C. **Os conflitos entre a prática gerencial e as relações em família: uma abordagem complexa e multidimensional**. Revista de Administração Contemporânea – RAC, Curitiba, v.14, n.1, p. 40-60, jan./fev. 2010.

SALLES, D.M.R.; COSTA I.S.A. **Representações do Trabalho: Estudo sobre confinamento na indústria petrolífera**. Revista de Administração de Empresas. São Paulo, v. 53, n.3, mai./jun. 2013.

SILVA, M.G. **Marinha Mercante Brasileira: Contribuição para o Desenvolvimento e a Segurança Nacionais**. Revista da Escola Superior de Guerra, v.25, n.51, p. 95-113, jan/jun. 2010.

SYNDARMA. **Estimativas da disponibilidade de Oficiais de Marinha Mercante no período compreendido 2010 e 2020**. Disponível em: <<http://jornalcanal16.com/wp-content/uploads/2011/03/Estudo.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2013.

_____. **O pré-sal está em risco**. SYNDARMA, 04 de abril de 2011. Disponível em: <<http://www.syndarma.org.br/materia.php?id=137>>. Acesso em: 01 out. 2013.

_____, **Saturação em pesquisa qualitativa: estimativa empírica de dimensionamento**. Revista Brasileira de Pesquisas de Marketing, Opinião e Mídia, PMKT, São Paulo, n.3, p.20-27, set. 2009.

TRIVIÑOS, A.N.S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 2011.

VERGARA, S. C. **Métodos de pesquisa em administração**, ed. 5, São Paulo: Atlas, 2012.

_____. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**, São Paulo: Atlas, ed. 3, 2000.

_____. **Resolução Normativa nº 72**. CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO, 10 de Outubro de 2006. Disponível em: http://portal.mte.gov.br/data/files/FF8080812BA5F4B7012BAB0D259A7903/rn_20061010_72.pdf. Acesso em: 01/08/2014.

_____. **RN-72**. BRASCREW. Disponível: <http://www.brascrew.com.br/resolucao-n72>. Acesso em: 04/08/2014.

QUINTÃO, G. **Afinal... o que é a RN-72?**. Pelicano - O Jornal da Efomm, Nov.2012. Disponível em: <http://www.projetomemoria.org/2012/11/afinal-o-que-e-a-rn-72>. Acesso em: 04/08/2014.

CINTRA, R. **A porteira já está arreganhada**. Blog Mercante, Abr.2011. Disponível em: <http://www.blogmercante.com/2011/04/nr-72-a-porteira-ja-esta-arreganhada>. Acesso em: 04/08/2014.

ARRUDA, MARCIO. **RN-72: Qual a sua importância?**. Disponível em: <http://www.sindmar.org.br/noticias/pagina/203>. Acesso em: 04/08/2014.

CINTRA, R. **Patrão e empregado a ver navios - RN 72 flexibilizada, mas somente para a TRANSPETRO**. Portal marítimo, Jun. 2012. Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2012/06/28/patrao-e-empregado-a-ver-navios-rn-72-flexibilizada-mas-somente-para-a-transpetro>. Acesso em: 04/08/2014.

THIAGO, N. **Não flexibilização da RN-72. Por que isto é importante?**. Avaaz.org Petições de comunidades, Set. 2012. Disponível em: https://secure.avaaz.org/po/petition/Nao_flexibilizacao_da_NR72/?pv=15. Acesso em: 04/08/2014.

CINTRA, R. **Saiba como ficou no final a discussão sobre a falta de oficiais em Brasília**. Portal marítimo, Ago. 2012. Disponível em:

<http://portalmaritimo.com/2012/08/08/saiba-como-ficou-no-final-a-discussao-sobre-a-falta-de-oficiais-em-brasilia/>. Acesso em: 04/08/2014.

CINTRA, R. **SINDMAR garante a deputados que não há falta de oficiais na marinha mercante.** Portal marítimo, Ago. 2012. Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2012/08/02/sindmar-garante-a-deputados-que-nao-ha-falta-de-oficiais-na-marinha-mercante/>. Acesso em: 04/08/2014.

MARÍTIMO, P. **SINDMAR se posiciona a respeito dos peruanos em nossa cabotagem.** Portal marítimo, Abr. 2012. Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2012/04/13/sindmar-se-posiciona-a-respeito-dos-peruanos-em-nossa-cabotagem/>. Acesso em: 04/08/2014.

CINTRA, R. **Continua a novela SINDMAR x SYNDARMA.** Portal marítimo, Dez. 2011. Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2011/12/22/continua-a-novela-sindmar-x-syndarma/>. Acesso em: 04/08/2014.

CINTRA, R. **Falta de oficiais - DPC apresenta dados oficiais.** Portal marítimo, Dez. 2011. Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2011/12/06/falta-de-oficiais-dpc-apresenta-os-dados-oficiais/>. Acesso em: 04/08/2014.

LOTFI, M. Vista grossa: **A falta de fiscalização da RN 72 e o que fazer.** Portal marítimo, Set. 2011. Disponível em: <http://portalmaritimo.com/2011/09/15/vista-grossa-a-falta-de-fiscalizacao-da-rn-72-e-o-que-fazer/>. Acesso em: 04/08/2014.

ANEXO**RESOLUÇÃO NORMATIVA 72****MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO
CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO****RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 72, DE 10 DE OUTUBRO DE 2006**

Disciplina a chamada de profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira.

O CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO, instituído pela Lei nº. 6.815, de 19 de agosto de 1980 e organizado pela Lei nº. 10.683, de 28 de maio de 2003, no uso das atribuições que lhe confere o Decreto nº. 840, de 22 de junho de 1993, resolve:

Art. 1º. Ao estrangeiro que venha exercer atividades profissionais, de caráter contínuo, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira que venha a operar ou em operação nas águas jurisdicionais brasileiras, sem vínculo empregatício no Brasil, observado o interesse do trabalhador nacional, poderá ser concedido visto temporário previsto no inciso V, art. 13, da Lei nº 6.815, de 1980, pelo prazo de até dois anos.

§1º. No caso de plataformas marítimas de perfuração e embarcações de levantamento geofísico que tenham contratos válidos por até seis meses, e que, em sequência, venham a serem afretadas por outras empresas concessionárias para novo período de atividades nas águas jurisdicionais brasileiras, poderá ser concedida autorização de trabalho pelo prazo de até dois anos a cada tripulante estrangeiro embarcado, observado o disposto no § 2º deste artigo.

§2º. Quinze dias antes do término de cada contrato de afretamento, a empresa requerente deverá providenciar a juntada dos documentos elencados no

art. 4º desta Resolução Normativa, sob pena de cancelamento das autorizações de trabalho concedidas.

Art. 2º. *Não será exigido visto, bastando a apresentação de carteira internacional de identidade de marítimo ou documento equivalente, conforme o previsto em Convenção da Organização Internacional do Trabalho em vigor no Brasil, nos seguintes casos:*

I - ao estrangeiro tripulante de embarcação que ingresse no País sob viagem de longo curso, assim definida aquela realizada entre portos estrangeiros e portos brasileiros;

II – pelo prazo máximo de trinta dias, ao estrangeiro tripulante de embarcação autorizada pelo órgão competente para afretamento em navegação de cabotagem, assim definida aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro.

Art. 3º *Quando embarcações ou plataformas estrangeiras operarem em águas jurisdicionais brasileiras por prazo superior a noventa dias contínuos, deverão ser admitidos marítimos e outros profissionais brasileiros, nas mesmas proporções, observadas as seguintes condições:*

I - para embarcações utilizadas na navegação de apoio marítimo, assim definida aquela realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos:

a) a partir de noventa dias de operação, deverá contar com um terço de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo;

b) a partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um meio de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo; e

c) a partir de trezentos e sessenta dias de operação, deverá contar com dois terços de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo.

II - para embarcações de exploração ou prospecção, assim como plataformas, definidas as instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exportação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo:

a) a partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um quinto de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo;

b) a partir de trezentos e sessenta dias de operação, deverá contar com um terço de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo; e

c) a partir de setecentos e vinte dias de operação, deverá contar com dois terços de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo.

III – para embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, definida como aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores:

a) a partir de noventa dias de operação, deverá contar com um quinto de marítimos brasileiros, arredondando-se para o inteiro subsequente, em caso de fração igual ou maior que cinco décimos, em cada nível técnico (oficiais, graduados e não graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo; e

b) a partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um terço de marítimos brasileiros, arredondando-se para o inteiro subsequente, em caso de fração igual ou maior que cinco décimos, em cada nível técnico (oficiais, graduados e não graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo.

Parágrafo Único. *O Ministério do Trabalho e Emprego regulamentará procedimento para análise de solicitação justificada de prorrogação dos prazos previstos neste artigo, incluída consulta ao sindicato representativo da categoria.*

Art. 4º. *A solicitação de autorização de trabalho para concessão de visto temporário será formulada junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, acompanhada dos seguintes documentos, além daqueles previstos em Resoluções do Conselho Nacional de Imigração:*

I - cópia do contrato de afretamento celebrado com empresa brasileira ou do contrato de prestação de serviços, ou do contrato de risco, celebrado com empresa brasileira, ou da Portaria de Concessão editada pela Agência Nacional do Petróleo;

II - relação com o nome de todas as embarcações e plataformas afretadas ou contratadas pela empresa requerente, informando a quantidade de brasileiros e estrangeiros em cada uma delas; e

III - declaração da empresa requerente, assumindo inteira responsabilidade pelo estrangeiro, para todos os fins, inclusive pela repatriação e pelas despesas médicas durante sua estada no Brasil.

Art. 5º. *O Ministério do Trabalho e Emprego comunicará as autorizações concedidas ao Ministério das Relações Exteriores para emissão dos respectivos vistos, nos quais constarão referências expressas à presente Resolução Normativa.*

§ 1º. *Os vistos poderão ser retirados em nome dos tripulantes, por um procurador do armador ou da empresa afretadora ou contratante, desde que sejam apresentados documentos de viagem válidos para o Brasil.*

§ 2º. *Excepcionalmente, a critério da Secretaria de Estado das Relações Exteriores, o visto poderá ser concedido no Brasil, conforme previsto no art. 2º da Resolução Normativa nº 09, de 10 de novembro de 1997.*

Art. 6º. Na aplicação da presente Resolução Normativa deverá ser observado o disposto no art. 30 da Lei nº 6.815/80.

Parágrafo único. As Cédulas de Identidade de Estrangeiro emitidas poderão ser retiradas por procurador do armador ou da empresa afretadora ou contratante, mediante autorização expressa do estrangeiro registrado e assinatura de compromisso de responsabilidade.

Art. 7º. O visto temporário poderá ser prorrogado pelo Ministério da Justiça, ouvido o Ministério do Trabalho e Emprego, vedada sua transformação em permanente.

Art. 8º. O Ministério do Trabalho e Emprego comunicará eventual cancelamento da Autorização de Trabalho ao Ministério da Justiça, para as devidas providências.

Art. 9º. A transferência do tripulante para outra embarcação da mesma empresa contratada será comunicada ao Ministério do Trabalho e Emprego pela empresa contratante.

Art. 10. Em caso de mudança de empregador deverá ser solicitada a autorização ao Ministério da Justiça, pela empresa afretadora ou contratante nos termos da legislação em vigor.

Art. 11. Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Fica revogada a Resolução Normativa nº 58, de 3 de dezembro de 2003.

NILTON FREITAS

Presidente do Conselho Nacional de Imigração