

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**O MERCADO DE TRABALHO PARA O OFICIAL DA MARINHA
MERCANTE BRASILEIRA NA ÁREA OFFSHORE**

Por: Vanessa de Moraes Albuquerque

Orientador

Prof. Livia Benezath Alves

Rio de Janeiro

2009

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM

O MERCADO DE TRABALHO PARA O OFICIAL DA MARINHA
MERCANTE BRASILEIRA NA ÁREA OFFSHORE

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) ou FOMQ (conforme o caso) da Marinha Mercante.

Por: Vanessa de Moraes Albuquerque.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia ao meu Deus que me deu a oportunidade de fazer o Curso de Formação de Oficiais de Náutica e tem me sustentado até aqui, aos meus pais, irmão, namorado, familiares, amigos e mestres que contribuíram direta ou indiretamente para minha formação, que modificaram de várias formas a minha vida, meus sentimentos e conhecimentos, me fizeram amadurecer e continuam me apoiando para o começo da minha carreira profissional.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus que me amparou e me abençoou no decorrer desse trabalho, à minha mãe Josiene B. de Moraes Albuquerque, e ao meu pai Almir Antônio de Albuquerque pelos bons exemplos com os quais ajudaram a construir o meu caráter, a meu irmão Almir Filipe de Moraes Albuquerque que bondosamente fez o que pôde para me ajudar, ao meu namorado Igor Lopes de Souza por me ouvir e me compreender, aos funcionários da biblioteca do CIAGA que me ajudaram muito na seleção do material utilizado na pesquisa e à minha orientadora Prof. Lívia que me direcionou para a realização de um bom trabalho.

RESUMO

A Marinha Mercante constitui um mercado muito antigo, porém nunca ultrapassado, que está em constante evolução. A área offshore é considerada um avanço desenvolvido no mercado mundial para atender as necessidades da atividade de exploração petrolífera em águas profundas.

A partir do surgimento do setor de apoio marítimo (offshore) ocorreram diversos empreendimentos e inovações para manter níveis de qualidade cada vez maiores nas operações e para obtenção de ganhos em escala.

A qualidade das operações está diretamente ligada ao fato de existirem profissionais devidamente treinados e familiarizados com a seriedade das atividades. Assim a qualificação profissional se constitui em um importante investimento para o setor, e vem sendo alvo dos esforços dos responsáveis pela formação dos marítimos.

A legislação brasileira tem suas particularidades no que tange às condições de trabalho para os profissionais da área. É importante atentar para isso, afinal o devido cumprimento da lei com seus benefícios e correções depende de algum conhecimento a respeito.

A demanda por profissionais no segmento offshore está cada vez maior, o que por um lado preocupa alguns que acham que não haverá mão-de-obra suficiente para guarnecer os novos navios, por outro lado é motivo de comemorações para outros que esperam oportunidades brilhantes do mercado.

A fim de diminuir os questionamentos a respeito das questões ligadas ao serviço de apoio marítimo, foram reunidas nesta monografia informações de caráter geral que poderão servir para esclarecimento e fonte de pesquisa para o leitor.

Palavras chave: Exploração petrolífera, empreendimentos, qualificação, legislação brasileira, demanda.

ABSTRACT

The Merchant Marine constitutes a very old market, however never surpassed, that is in constant evolution. The area offshore is considered a progress developed at the world market to assist the needs of the activity of oil exploration in deep waters.

Starting from the appearance of the section of marine support (offshore), several enterprises and innovations have occurred to maintain quality levels larger and larger in the operations and for obtaining of earnings in scale.

The quality of the operations is directly linked the ability and the professionals' familiarization with the activities. The professional qualification is an important investment for the section, and it is being a special objective to the responsible for the formation of the marine ones.

The Brazilian legislation has your particularities in relation to the work conditions for the professionals of the area. It is important to look at that, after all the execution of the law with your benefits and corrections depends on some knowledge about it.

The demand for professionals in the segment offshore is larger and larger, what on one side worries some that think there won't be enough labor to provide the new ships, on the other hand it is reason for commemorations for those that expect brilliant opportunities of the market.

In order to reduce the doubts regarding the subjects related to the service of marine support, information of general character were gathered in this monograph that can be for explanation and research source for the reader.

Words key: Oil exploration, enterprises, qualification, Brazilian legislation, demand.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO _____	09
1 - História do surgimento e desenvolvimento da área offshore _____	11
2 - Importantes investimentos para o desenvolvimento da área offshore _____	14
3 - Qualificação obrigatória _____	17
4 - Resolução Normativa N° 72 _____	21
5 – Os esforços para atender a demanda do segmento offshore _____	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS _____	27
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	28

INTRODUÇÃO

Para o jovem cidadão brasileiro que pretende construir uma sólida carreira profissional, é fundamental atentar para o mercado de trabalho. Atualmente, existem excelentes oportunidades para a formação de profissionais nas mais diversas áreas. Os serviços de transporte e apoio marítimo têm oferecido, há anos, uma carreira de prestígio e responsabilidade, a carreira de oficial da Marinha Mercante. Embora constitua uma promissora opção no mercado, a profissão relacionada à Marinha Mercante ainda não é bem divulgada e reconhecida pela sociedade.

Os profissionais que atuam na Marinha Mercante, distribuídos em diversas categorias, trabalham, principalmente, a bordo das embarcações, nos portos e nas empresas de navegação. Navios de longo curso, cabotagem, navios de passageiros, embarcações de apoio marítimo e plataformas de produção e prospecção de petróleo constituem oportunidades para empregos a bordo. Alguns cargos importantes em empresas de navegação, portos e estaleiros, além cargos relacionados ao ensino profissional marítimo constituem oportunidades de emprego em terra. Além disso, para os oficiais da Marinha Mercante, formados na EFOMM (Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante) existe a possibilidade de ingressar no Quadro Técnico da Marinha do Brasil.

Recentemente descoberta, a chamada camada pré-sal é uma faixa que se estende ao longo de 800 quilômetros entre os Estados do Espírito Santo e Santa Catarina, abaixo do leito do mar, e engloba três bacias sedimentares (Espírito Santo, Campos e Santos). O petróleo encontrado nesta área está a profundidades que superam os 7 mil metros, abaixo de uma extensa camada de sal que, segundo geólogos, conservam a qualidade do petróleo. A ministra Dilma Rousseff (Casa Civil) chegou a dizer que o Brasil tem condições de se tornar exportador de petróleo com esse óleo. Estimativas apontam que a camada, no total, pode abrigar algo próximo de 100 bilhões de boe (barris de óleo equivalente) em reservas, o que colocaria o Brasil entre os dez maiores produtores do mundo. Porém também são apontadas as dificuldades que envolvem essas concretizações. Entre os maiores desafios estão a dificuldade tecnológica de explorar a área do pré-sal e as condições adversas para obter financiamento. Sem dúvidas a

exploração da camada pré-sal é uma enorme fonte de geração de emprego para marítimos principalmente na área “offshore”.

A globalização da economia mundial vem eliminando as barreiras protecionistas para a maior intensificação do intercâmbio comercial entre países. Um dos setores da economia que mais tem contribuído para o aumento desse intercâmbio é o setor de serviços, com destaque na presente monografia para os serviços de apoio marítimo. O sucesso das atividades petrolíferas em mar aberto está atrelado a um serviço marítimo eficiente, o que gerou a preocupação de se buscar projetos de embarcações com características apropriadas às necessidades das unidades de produção de petróleo em mar aberto. Além da existência de embarcações com funções específicas, tais como, combate a derramamento de óleo, manuseio de âncoras, reboque de plataformas, entre outras, os navios de apoio marítimo (offshore) são essencialmente responsáveis pelo transporte, entre as bases terrestres e as plataformas, de pessoas e de todos os elementos necessários à permanência das mesmas nas plataformas e a exploração e produção de petróleo no mar.

Nesse contexto, serão abordados aspectos relevantes de forma que o leitor possa ampliar seus conhecimentos a respeito do surgimento do serviço de apoio marítimo, de quais as medidas que estão sendo tomadas para explorar melhor o mercado, do que é exigido dos profissionais da área e de como a demanda por marítimos tem sido atendida em nosso país.

A área *offshore* está sempre em expansão, o que tem gerado uma urgente necessidade de mão-de-obra, ou seja, o mercado de trabalho para os marítimos brasileiros na área *offshore* está extremamente promissor. Todavia, esse mercado requer uma qualificação obrigatória. Com oportunidades tão esplendorosas no mercado atual, cabe ao oficial da Marinha Mercante brasileira manter-se informado e saber explorar sua formação com sabedoria e diligência.

Capítulo 1

HISTÓRIA DO SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO DA ÁREA OFFSHORE

A atividade de apoio marítimo no mundo, que surgiu a partir do desenvolvimento da exploração e produção de petróleo no mar, teve início no Golfo do México, com os primeiros poços perfurados em águas marítimas abrigadas. As embarcações utilizadas para o suporte às unidades de exploração, nessa ocasião, eram adaptadas de barcos de pesca e lanchas com motores à gasolina, transmissão mecânica e cascos de construção artesanal. À medida que a exploração de petróleo foi avançando para o mar aberto, acidentes de todos os tipos tornaram-se freqüentes, confirmando que as embarcações da época eram inadequadas para as operações em condições marítimas um pouco mais severas.

Assim surgiu a necessidade de se buscar projetos de embarcações que pudessem desenvolver com eficiência as atividades concernentes ao apoio marítimo. Essa demanda teve início na década de 50 do século XX, passou a ser reforçada a partir dos anos 70, com a descoberta do petróleo no Mar do Norte, onde as severas condições climáticas dessa região foram fatores determinantes para os maiores avanços tecnológicos do apoio marítimo mundial, pois além do desafio do mar aberto, a exploração petrolífera era realizada em águas consideradas profundas.

Nessa mesma ocasião, os primeiros campos marítimos de petróleo também estavam sendo descobertos no Brasil, cujo desenvolvimento exploratório iniciado em águas rasas avançou rapidamente para águas mais profundas, exigindo igualmente, embarcações de maior porte e potência para atendimento às unidades produtoras.

Na primeira fase de prospecção marítima nacional, as embarcações de apoio marítimo contratadas pela Petrobrás pertenciam a armadores estrangeiros. O incremento da exploração de petróleo na plataforma continental gerou a necessidade de um número maior de embarcações e abriu um próspero mercado para a estruturação das primeiras empresas brasileiras de apoio marítimo. O ano de 1973 marcou o início de uma frota

nacional, determinada pela Petrobrás, com a importação de um navio sonda e 13 embarcações de apoio marítimo que operariam com bandeira brasileira.

Em 1978, a frota de apoio marítimo em tráfego já totalizava 91 embarcações, sendo 36 de bandeira brasileira. Nessa ocasião, como a Petrobrás era a maior armadora nacional, com 28 embarcações em tráfego, o governo optou por iniciar um processo de privatização dos navios de apoio marítimo através do qual transferiria a operação de sua frota às empresas brasileiras de navegação.

A partir desse momento, as empresas nacionais de apoio marítimo começam a se fortalecer internamente, chegando a operar em 1989, um total de 110 embarcações. Infelizmente, na década seguinte, a abertura indiscriminada do mercado levou o setor de construção naval e navegação a um rápido declínio, abrindo espaço para o domínio de empresas estrangeiras no mercado nacional e principalmente, acarretando um imenso retrocesso e até mesmo a estagnação da indústria naval brasileira, com a perda de tecnologia, de capacitação técnica, com o fechamento dos estaleiros e de grande parte das demais indústrias de bens e serviços do setor naval.

Nos últimos anos do século XX, a promulgação da lei nº 9432/97 – que regulamenta o transporte aquaviário e garante às empresas de bandeira nacional a preferência nas contratações de fretes e serviços de apoio em operações marítimas, formado basicamente pela demanda da Petrobrás – seguida do lançamento de um Programa de Renovação e Modernização de Frota pela Petrobrás, promoveram novas condições de rearticulação do setor de apoio marítimo nacional, propiciando a retomada de sua posição no mercado interno, bem como o resgate de uma indústria naval competitiva.

O esforço conjunto de empresas, de instituições de classe, dos governos em âmbitos Federal, Estadual e Municipal, e de diversos profissionais em prol da reorganização do segmento naval brasileiro, têm culminado em resultados positivos, haja vista que nos últimos anos, os navios com bandeira brasileira detêm quase 50% da frota de apoio marítimo em operação no país.

Apesar da maioria das embarcações de apoio marítimo no Brasil pertencer a empresas estrangeiras e mais da metade do valor total de afretamento estar relacionado a estas embarcações, as perspectivas de expansão da participação brasileira no setor

apresentam-se concretas. O desafio atual, portanto, é assegurar um crescimento contínuo e duradouro de forma que a participação e a competitividade do apoio marítimo e do setor naval brasileiros possam se fortalecer no mercado interno e se estender ao externo. (Texto baseado em publicação da revista Techno edição 27/2005).

CAPÍTULO 2

IMPORTANTES INVESTIMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA ÁREA OFFSHORE

A promoção do setor de apoio marítimo e da indústria naval brasileira necessariamente gera múltiplos esforços e novos projetos para que as empresas e os navios nacionais estejam bem inseridos no mercado de apoio marítimo.

Em 1999, a Petrobras iniciou o processo de implantação do primeiro Plano de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio Marítimo, tendo como principal objetivo o aumento da participação de embarcações de bandeira nacional nas atividades *offshore*, quer pela substituição de navios estrangeiros por nacionais novos, quer pela modernização da frota brasileira a partir do prolongamento da vida útil das embarcações. As licitações inerentes a esse plano estabeleceram, por meio de cláusulas, que os navios deveriam ser construídos no Brasil, pertencerem a empresas brasileiras e arvorar a bandeira brasileira. Os dois planos implementados sucessivamente em 1999 e em 2003 totalizando 45 novas embarcações de apoio marítimo, com contratações de embarcações de diferentes tipos, capacidades, funções e complexidade tecnológica, levaram armadores e empresas de apoio marítimo a buscar soluções que pudessem atender os requisitos previamente determinados pela Petrobras.

Os prazos para execução dos empreendimentos e a garantia de operação das embarcações com contrato de afretamento de longa duração, foram aspectos que estimularam a participação das empresas nos processos de licitação da Petrobras.

Alguns anos após a implantação do primeiro plano da Petrobras, a maior preocupação dos setores produtivos envolvidos com os programas de renovação da frota, recaía no aspecto da garantia de continuidade da demanda, sendo consenso entre todas as áreas de que o desenvolvimento desse processo deveria ser encaminhado de forma controlada, planejada e contínua. Esperava-se ainda que, a cada nova licitação da Petrobras, fosse possível avançar no propósito de fortalecimento das empresas nacionais

– de apoio marítimo ou fornecedoras de bens e serviços - sem perder de vista a oportunidade para a formação de um sólido parque industrial naval brasileiro.

A flexibilidade da Petrobras, em suas licitações, em relação às especificações técnicas das embarcações, priorizando suas necessidades de operação e não o tipo de embarcação a ser afretada, gerou para os armadores um maior número de alternativas para atender à demanda do cliente, bem como viabilizar, com melhores condições, os seus empreendimentos por meio da definição de projetos e vários aspectos construtivos e operacionais das embarcações.

Sem dúvidas, o programa de ampliação e modernização da frota de apoio marítimo foi essencial para a construção, no país, de embarcações apropriadas para dar suporte às atividades de exploração de petróleo em águas profundas e ultra-profundas.

O processo de ampliação e modernização da frota brasileira, além de promover a construção de novas embarcações, inseriu junto à indústria naval nacional a alternativa da jumborização, ou seja, a intervenção nos projetos originais dos barcos com alteração de algumas características básicas, construtivas e operacionais. Visando a satisfação das necessidades dos clientes, esse processo resulta na obtenção de embarcações com maior porte e capacidade de carga e aparelhadas com modernos equipamentos de propulsão, *oil recovery*, e posicionamento dinâmico. A principal vantagem apontada pelos armadores com relação ao *upgrade* das embarcações é a ampliação da vida útil das mesmas com custos inferiores à construção de um navio novo.

A evolução tecnológica da exploração de petróleo tem sido a mola propulsora para todo desenvolvimento das atividades de apoio cujas embarcações estão se tornando cada vez mais específicas para determinados tipos de operação. As sofisticadas tecnológicas nela inseridas incidem custos crescentes na construção dos barcos, envolvendo vultosos investimentos, os quais geralmente são impossíveis de serem arcados somente pelas empresas. Os navios AHTS, por exemplo, embarcações maiores e com maior potência de motor, utilizados para operação de manuseio de âncoras, reboque e suprimento a plataformas de petróleo tem um custo médio unitário de US\$ 40 milhões.

É importante enfatizar que o sucesso da indústria naval brasileira depende em grande parte do financiamento local, proveniente do fundo de Marinha Mercante e do

agente financeiro, como o BNDES. O processo de financiamento precisa ser mais ágil principalmente na etapa de liberação dos recursos, pois do contrário, as empresas requerentes ficam em uma situação bastante difícil e delicada para o cumprimento de seus contratos, comprometendo muitas vezes não só a saúde financeira da empresa como também a sua estabilidade no mercado.

Obviamente, o rápido desenvolvimento do apoio marítimo é mais uma oportunidade de trabalho para o oficial da Marinha Mercante. Contudo, a grande preocupação do setor de apoio marítimo está justamente na oferta de mão-de-obra qualificada em quantidade suficiente para atender esta demanda. Constituindo parte importantíssima nos investimentos para o desenvolvimento do apoio marítimo, a qualificação adequada para a tripulação será o tema do próximo capítulo.

CAPÍTULO 3

QUALIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA

A retomada dos investimentos no setor naval, mediante a construção de novas embarcações e a modernização de outras, implicou em uma crescente procura de mão-de-obra especializada, principalmente pelas empresas do setor de apoio marítimo.

O período de duas décadas de crise no setor naval acarretou a dissolução da estrutura antes existente na Marinha Mercante como um todo. Após a dispersão dos profissionais, os investimentos na formação de novos técnicos foram decrescentes. Isso coloca a Marinha Mercante em alerta, pois se por um lado estão os investimentos em pleno andamento com os navios construídos e colocados rapidamente em operação, no lado oposto há a necessidade de formação, em curto prazo, de uma maior contingente de profissionais capazes de atender à demanda.

A tripulação que opera as embarcações de apoio marítimo geralmente é formada por oficiais experientes na área somados a outros novos profissionais. Para que estes últimos estejam definitivamente qualificados para suas funções nas embarcações, precisam cumprir após o período de formação nas escolas de oficiais da Marinha Mercante, seis meses (oficiais de máquinas) - doze meses (oficiais de náutica), embarcados para receberem suas respectivas certificações. Entretanto, para que assumam os seus postos de trabalho nos navios de apoio marítimo, os novos oficiais passam por um extenso processo de treinamento dentro e fora das embarcações.

A fim de ampliar a quantidade de oficiais qualificados foram criados os cursos do ASON (Adaptação para 2º oficial de Náutica) e do ASOM (Adaptação para 2º oficial de Máquinas) que são uma alternativa de ingresso na Marinha Mercante como 2º oficial tanto de Máquinas quanto de Náutica, para homens e mulheres que já possuem formação superior e têm idade entre 18 e 40 anos. O curso dura 13 meses (Máquinas) e 22 meses (Náutica), incluindo o período de estágio embarcado. Os alunos têm direito a material didático, alimentação, auxílio financeiro mensal, assistência médica-odontológica e alojamento para os que não residem no Rio de Janeiro. Ao final dos

cursos, os concluintes do ASON são declarados 2os Oficiais de Náutica e os concluintes do ASOM são declarados 2os Oficiais de Máquinas, primeiras categorias da carreira de Oficiais da Marinha Mercante, respectivamente.

Com o intuito de preencher as lacunas relacionadas à qualificação e capacitação profissional encontradas nas atividades de petróleo e gás, o governo federal lançou em junho de 2006 o edital de processo seletivo público para o Plano de Qualificação Profissional do Programa Nacional de Mobilização da indústria do Petróleo (PROMINP).

O plano teve como objetivo treinar gratuitamente cerca de 70 mil profissionais de nível básico, médio, e técnico de nível médio e superior dentro de dois anos em categorias consideradas críticas. Estavam previstos 750 mil cursos e 5,4 mil turmas em 17 estados da Federação envolvendo mais de 50 instituições de ensino em todo país.

Um grupo de estudo começou, em 2003, a mapear e diagnosticar junto à indústria nacional as demandas de equipamentos e de pessoal nos setores de petróleo e gás. O coordenador- executivo do programa, José Renato Ferreira de Almeida, explicou que após a pesquisa foi verificada carência de profissionais qualificados em 150 categorias desses setores.

Para diagnosticar quais as deficiências e a demanda específica do setor naval, o estudo preliminar levou em conta a demanda da Transpetro para a construção de navios para renovação de sua frota, a construção de embarcações de apoio à indústria *offshore*, além das demandas previstas pelo Sindicato Nacional Das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA) para construção de navios de produtos químicos. O estudo para a necessidade de dique-seco para atender a Petrobras também foi alvo das pesquisas.

O Plano Qualificação foi implementado ao longo de dois anos, em quatro ciclos semestrais, sendo que para cada ciclo houve uma seleção pública para identificar os candidatos que iriam participar dos cursos no semestre subsequente. No primeiro ciclo foram selecionados 11 mil profissionais em dez estados brasileiros.

Estava previsto no edital seletivo público que os profissionais que estavam desempregados iriam receber uma bolsa auxílio de R\$ 900 por mês para estudar. Do total das vagas, 2835 vagas foram destinadas a alunos sem vinculação com empresas, e

1215 para funcionários de companhias. Outras 72 vagas foram destinadas a portadores de necessidades especiais.

O investimento da Petrobras na implantação do programa foi de 157 milhões, como parte dos investimentos obrigatórios relacionados com a cláusula de pesquisa e desenvolvimento, contida nos contratos de concessão para exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural.

Entre 2006 e 2008, a indústria naval pode oferecer cerca de 22 mil empregos a profissionais dos níveis técnico e superior. Os investimentos iniciais foram de US\$ 2,5 bilhões – total a ser recebido pelas empresas já licitadas para dar conta da renovação da frota da Transpetro. As vagas estavam relacionadas à construção dos primeiros 26 navios encomendados pela companhia de um total de 45 embarcações.

A diretoria da Transpetro acredita que para quem tem formação de nível superior a retomada do setor significa emprego, principalmente para os engenheiros navais. Mas o mercado também necessita de engenheiros mecânicos, eletricitas, metalúrgicos e oficiais de Marinha Mercante, já que é um mercado com poucos especialistas.

Para especializar a mão-de-obra fluminense, entrou em vigor um programa de atualização tecnológica da indústria, com a participação de universidades e institutos de pesquisa. O Ministério do Trabalho previa investir R\$ 4 milhões oriundos do FAT no estado do Rio e em Pernambuco, que também foi contemplado com os recursos. No Rio a prioridade foi formar eletricitas e caldeireiros. A Qualificação foi feita pelo SENAI e pelos CEFETS.

Outra instituição que ofereceu cursos foi o Centro Universitário da Zona Oeste (UEZO). Pertencente à FAETEC, a universidade realizou cursos de especialização dedicados às indústrias fluminenses, principalmente às áreas naval e *offshore*. A universidade foi a primeira instituição educacional pública de ensino superior do país a oferecer cursos planejados para o atendimento à crescente demanda da indústria no estado.

Com certeza, foi um grande desafio para as instituições de ensino participar do PROMINP e preparar os profissionais para atuarem na indústria nacional, nas cadeias de petróleo e gás e segmentos naval e *offshore*, e também na indústria internacional. É

preciso aumentar nossa competitividade internacional compondo recursos humanos capacitados para também atuarem fora do país.

Certamente, a qualificação dos profissionais brasileiros é um benefício geral. O próprio profissional ganha um “leque” de opções e oportunidades de emprego, as empresas passam a contratar funcionários competentes, e aumenta a produtividade na área de apoio marítimo gerando vultosos lucros para as economias nacional e mundial.

Capítulo 4

RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 72

O Conselho Nacional de Imigração (CNIG) do Ministério do Trabalho e Emprego sancionou em outubro de 2006 a Resolução Normativa nº 72. A nova resolução disciplina a chamada de profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira em águas jurisdicionais brasileiras. De acordo com a resolução, quando o prazo de operação dessas unidades no país ultrapassar a 90 dias contínuos, deverão ser admitidos marítimos e outros profissionais brasileiros nas proporções exigidas pela regulamentação. As regras valem para embarcações de apoio *offshore*, de exploração ou prospecção, assim como plataformas fixas ou flutuantes e também para embarcações utilizadas na navegação de cabotagem.

De acordo com o presidente do CNIG, Nilton Freitas, a idéia de implantar a RN 72 veio do Ministério Público, que argumentou falha na resolução anterior, por não prever de maneira clara a ocupação dos postos de trabalho por brasileiros. A ocupação por profissionais brasileiros em embarcações estrangeiras era tratada na Resolução Normativa 58, de dezembro de 2003. Segundo Freitas, essa resolução não detalhava em que período as embarcações e plataformas estrangeiras que operam no Brasil deveriam adotar tripulação brasileira, gerando insegurança e dúvida ao setor marítimo. A partir da Resolução Normativa 72, as regras para a contratação de tripulação nacional em unidades estrangeiras passam a ser inequivocamente claras.

Segundo publicações na revista portos e navios de dezembro de 2006, a RN 72 estabelece que a partir de 90 dias operando no país, as embarcações de apoio marítimo devem contar com um terço de tripulantes brasileiros, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades. Para embarcações de exploração ou prospecção, assim como plataforma, a partir de 180 dias de operação, um quinto de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo devem ser contratados. Já para a cabotagem, a norma prevê que a partir de 90 dias de operação um quinto de brasileiros deverão trabalhar nessas unidades.

Embora a nova resolução venha atender aos anseios dos marítimos nacionais, é preciso que a sociedade atente para as questões segurança da vida humana no mar e segurança da embarcação. Há uma preocupação por parte das empresas de navegação quanto à habilitação do tripulante brasileiro na operação do sistema de gerenciamento de bordo de embarcações estrangeiras. Os sistemas são personalizados e, para operá-los, o profissional marítimo deve estar devidamente treinado para aquela embarcação. Se algo der errado a embarcação inteira pode ser comprometida. Não há restrições quanto à formação do marítimo brasileiro. A preocupação do sindicato (SYNDARMA) é se os profissionais terão tempo hábil para serem treinados.

A RN 72 pode ocasionar problemas comerciais. Pois a maior parte dos afretamentos é feita em regime de time charter (afretamento por tempo) e, por esse motivo, o proprietário da embarcação pode impor ao empresário nacional algumas restrições operacionais e comerciais, já que a responsabilidade pela tripulação é dele e não da empresa brasileira que afreta o navio.

Apesar desse sinal de alerta, no caso das embarcações de apoio, que normalmente são afretadas para um longo prazo – em geral, acima de 90 dias – as empresas brasileiras terão tempo suficiente para negociar junto aos proprietários dos barcos a exigência de tripulantes brasileiros a bordo de suas embarcações. Na cabotagem, provavelmente não haverá necessidade de substituição da tripulação, por ser uma modalidade que não exige a permanência de navios estrangeiros na costa nacional durante muito tempo. Se houver necessidade de troca de profissionais, não haverá problemas, pois a exigência é de um quinto de pessoas, número considerado pequeno.

A indústria *offshore* é, atualmente, o seguimento que mais recebe estrangeiros para trabalhar em território nacional. A maior contribuição da criação da RN 72 para o setor é forçar os empresários a perceberem as vantagens de nacionalizar a mão-de-obra marítima nas suas atividades. A partir da regulamentação da nova resolução, além dos marítimos, os profissionais não-marítimos também terão a oportunidade de trabalhar embarcados. Com a nova regra, geólogos, engenheiros e outros homens da área, poderão trabalhar nas embarcações, gerando mais emprego para os profissionais do setor.

Na época em que a resolução foi sancionada, e que suas normas começaram a serem cumpridas, acreditava-se que na prática a resolução por si só não iria gerar uma

quantidade significativa de emprego de imediato. A fiscalização na indústria *offshore* era precária e sem condições de exercer pressão para o cumprimento da resolução de forma rápida. Pelo histórico observado, as empresas de navegação só começariam a aplicar as ações normativas a partir do momento que passassem a ser fiscalizadas e até mesmo multadas. Existia somente cerca de 70 inspetores do trabalho para fiscalizar o país inteiro. No entanto, não havia dúvidas de que o Ministério do Trabalho iria empreender esforços para verificar o cumprimento das regras impostas na nova resolução.

A Resolução Normativa nº 72 trouxe à luz as dúvidas que o setor tinha em relação à substituição dos profissionais estrangeiros pelos brasileiros. A resolução anterior permitia diversas interpretações por parte dos armadores nacionais. A resolução determinava a substituição de profissionais, mas não especificava quais os tipos de profissionais e em qual período essa troca deveria ser feita. Por não haver critério específico, havia casos que os próprios fiscais ficavam em dúvida.

Mesmo com as incertezas geradas pelas regras impostas pela resolução anterior, em 2006, grande parte das embarcações de apoio já tinha pelo menos um terço da tripulação composta por brasileiros. No entanto, o índice de trabalhadores estrangeiros que operavam em embarcações internacionais no Brasil era bastante alto se comparado a outros países que não admitem o emprego de mão-de-obra estrangeira em suas águas. Na época, a parcela de dois terços de estrangeiros para um terço de brasileiros ainda era elevada, proporção essa que caiu com a efetiva aplicação da RN 72.

Segundo o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, em 2006, mais de três mil brasileiros atuavam em navios estrangeiros. Com a aplicação da nova medida houve uma ampliação do número de profissionais brasileiros nesse mercado de trabalho em mais de 60%. Para 2010, é esperado no mínimo cinco mil postos de trabalho em embarcações estrangeiras, o que significa uma grande oportunidade para que o profissional brasileiro continue o processo de inserção no mercado externo e de certo modo, possa atender a demanda dentro do seu próprio país.

CAPÍTULO 5

OS ESFORÇOS PARA ATENDER A DEMANDA DO SEGMENTO OFFSHORE

Iniciar a vida profissional no mar é a opção feita por centenas de jovens que ingressam anualmente nas Escolas de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Rio de Janeiro e de Belém do Pará. Mas existe o seguinte questionamento: será que o número de oficiais formados anualmente pelos Centros de Instrução será suficiente para atender à demanda do segmento *offshore* atualmente? Na verdade, não há motivo para tantas preocupações, considerando que o atraso na construção dos navios da Transpetro adiou a demanda de marítimos para além de 2010. E de fato, apenas o setor *offshore* demandará oficiais em quantidade para atender a cinquenta embarcações que deverão entrar em operação até 2011. Serão necessários pelo menos 300 novos oficiais.

O gerente de recursos humanos da Transpetro, Orlando Orlandi, conta que a estatal tem tido sua demanda por oficiais atendida. Desde 2001, cerca de 100 oficiais recém-saídos da EFOMM ingressam anualmente na estatal depois de terem concluído o período de estágio da praticagem. Geralmente os alunos têm preferência por navios de apoio *offshore*, em que o regime de embarque é mais atraente.

Segundo publicações na revista Portos e Navios de setembro de 2008, por causa da demora para o início da construção dos navios da Transpetro, o SYNDARMA decidiu refazer as contas do relatório do Programa de Mobilização Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP) que em 2004 constatou que em 2010 haveria uma demanda por 2945 oficiais. O estudo sobre a demanda foi conduzido pela Universidade de São Paulo (USP), contratada pelo SYNDARMA para o levantamento.

Em julho de 2008, o SYNDARMA apresentou o estudo “Diagnósticos da Disponibilidade de Oficiais de Marinha Mercante de 2008 a 2013”, encomendado à USP. De acordo com o trabalho, em 2007, o mercado operou com uma carência de 6%. Até 2010, ele enfrentará um desequilíbrio de oferta e demanda da ordem de 25%, chegando a cerca de 30% em 2013.

O estudo SYNDARMA/USP teve como objetivo confrontar as previsões de oferta e demanda de oficiais entre 2008 e 2013, estabelecendo assim, um balanço de mercado. A pesquisa foi realizada entre outubro de 2007 e junho de 2008 e levou em conta as variáveis: apoio marítimo, Transpetro, Petrobras, cabotagem e longo curso de bandeira brasileira. A demanda por marítimos, oriunda da segunda fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro e da encomenda dos navios-sonda pela Petrobras, não foi contabilizada. O diagnóstico do estudo se refere ao porte de assimetria do mercado. Se o problema não for solucionado é possível a ocorrência de um apagão marítimo. Em 2007 a falta de marítimos no mercado pôde ser contornada com o aumento do número de horas extras feitas pelos profissionais. No entanto, embora a carência seja administrável, afirma o estudo SYNDARMA/ USP, o crescimento da demanda sem que haja intervenção governamental poderá afetar negativamente o desenvolvimento das atividades da Marinha Mercante, atingindo em cadeia setores como transporte rodoviário, petroquímica e construção naval.

O Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante (SINDMAR) e a Superintendência de Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas destacam que não tiveram participação no estudo SYNDARMA/USP e que, por isso, desconhecem a metodologia usada para o cálculo do desequilíbrio entre oferta e demanda. O presidente do SINDMAR, afirmou que os números do estudo SYNDARMA/USP não estavam coerentes. Pelo contrário, ele afirmou que desde 2006 há um equilíbrio entre a oferta e a demanda de oficiais.

O Superintendente de Ensino Profissional Marítimo da DPC também se pronunciou a respeito das devidas providências tomadas para aumentar o número de formandos nos Centros de Instrução Brasileiros. Segundo ele, só em 2008 foram abertas mais 100 vagas para o curso de formação de oficiais nos dois centros, o número de vagas nos cursos de atualização de máquinas (ATOM) e de náutica (ATNO) aumentou em 66% e o número de vagas nos cursos de adaptação para 2º oficial (ASOM/N) e de acesso para 2º oficial (ACOM/N) também aumentou em 348%. Desde 2008 continuam sendo abertas muitas vagas para formação desses marítimos.

A primeira solução sugerida pelos autores do referido estudo, é o aumento da quantidade de matrículas nos cursos de formação de oficiais e a ampliação de suas capacidades. De acordo com o estudo, embora a DPC tenha tomado providências para

resolver o desequilíbrio de oferta e demanda, conseguindo minorá-lo, ainda assim haverá carência de oficiais. Por isso, a segunda sugestão é a abertura das águas brasileiras para oficiais estrangeiros pelo período de quatro anos.

Alguns recursos estão sendo disponibilizados a fim de solucionar o problema da crescente demanda. Além da ampliação do número de vagas, a Superintendência de Ensino Profissional Marítimo da DPC conta com a liberação do aporte emergencial de R\$ 38 milhões para a modernização do CIAGA e do CIABA, uma das propostas apresentadas no 5º Encontro Nacional do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP) em novembro de 2007. A outra proposição é o acesso integral do Ensino Profissional Marítimo (EPM) ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), sem que haja redução dos recursos destinados ao Comando da Marinha. Essas propostas foram aprovadas e estão em processo de ratificação. Nos últimos anos a verba colocada à disposição do EPM tem sido insuficiente para os investimentos necessários em infra-estrutura e em recursos instrucionais. Com a liberação desses recursos há a possibilidade de formar 760 oficiais por ano.

O estudo SYNDARMA/USP considera uma faixa de evasão de 60% dos recém-formados nos Centros de Instrução. Segundo o estudo, entre 2000 e 2007, dos 2134 oficiais formados apenas 541 permanecem trabalhando embarcados, o que representa uma taxa de evasão de 75%. Há quem diga que o que afasta os marítimos da profissão são as condições de trabalho que obrigam os oficiais a ficar embarcados por longos períodos sem obterem o retorno desejado tanto financeiramente quanto no que tange a valorização e reconhecimento da profissão.

Alguns acreditam que o risco da ampliação de formandos é haver um imenso desemprego na categoria. Afinal, pelo cronograma apresentado em 2003, este ano já teríamos uma dúzia de navios construídos, o que não aconteceu. Para os otimistas, o primeiro fica pronto em 2010. No entanto, olhando por outro lado, esta é a hora da Marinha Mercante brasileira investir pesado, principalmente no desenvolvimento da área offshore, afinal como já foi mencionado, a exploração da camada pré-sal pode fazer do Brasil um dos maiores produtores mundiais de petróleo. Dessa maneira, é importante reconhecer as ampliações e investimentos como a visão de um futuro

próspero para o mercado que irá contribuir com o crescimento da Marinha Mercante aliado ao crescimento do Brasil.

COSIDERAÇÕES FINAIS

A Marinha Mercante brasileira, sem dúvida, traz em si desde o início uma vontade muito forte de crescer e de tornar-se cada vez melhor. O surgimento do serviço de apoio marítimo faz parte deste intento, pois a evolução do setor é um avanço importantíssimo para a ampliação do mercado brasileiro principalmente em águas jurisdicionais brasileiras, ou seja, o Brasil tem todo o direito e condições de explorar riquezas essencialmente próprias.

Empresas, investidores, armadores, professores, oficiais e marítimos de todas as categorias estão sempre empenhados, em sua maioria, em aceitarem o desafio da vida no mar com seriedade e determinação, dedicando longos períodos de suas vidas a uma carreira que contribui de forma expressiva para o desenvolvimento e para o comércio exterior do Brasil. Isso explica o reconhecimento mundial do Brasil como dono de uma das melhores Marinhas Mercantes do mundo.

O mercado atualmente, não tem sido motivo de preocupação e sim de contentamento. É praticamente impossível um oficial recém-formado estar desempregado. Muito pelo contrário, precisa-se com urgência de pessoal qualificado para trabalhar. O fato descrito já é o bastante para corresponder as expectativas iniciais daqueles que dependem do mercado para iniciar suas respectivas carreiras profissionais.

O próprio mercado tem contribuído como um grande incentivo para todas as vertentes relacionadas à atividade de apoio marítimo. Do mais poderoso armador ao mais simples marinheiro, todos passam a ser beneficiados com o progresso do setor offshore. Diante de tantos fatores positivos que no momento envolvem o desenvolvimento do setor, o sucesso na carreira do oficial da Marinha Mercante é simplesmente uma questão de bom senso, comunicação e comprometimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REVISTA PORTOS E NAVIOS. Rio de Janeiro: 547 ed. Ago/2006, 551 ed. Dez/2006, 564 ed. Jan/2008, 572 ed. Set/2008.

REVISTA TECHNO. Rio de Janeiro: 24 ed./ 2004, 27 ed./ 2006, 30 ed./ 2006.

REVISTA MACAÉ OFFSHORE. Rio de Janeiro: Ano VI nº39 Dez/2007.

JORNAL DA TRANSPETRO. Informações obtidas no endereço <http://www.transpetro.com.br/portugues/centralinformacoes/jornal>.

FOLHA DA UOL. Informações obtidas no endereço <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u440468.shtml>.

JORNAL O PELICANO. Informações obtidas no endereço <http://pelicano.sammrj.com.br/colunas/mercado>.