

1 INTRODUÇÃO

O meio marítimo encerra uma das modalidades de transporte mais eficazes que já conhecemos, já que por ele pode ser transportada uma quantidade gigantesca de carga por longas distâncias e alcançando localidades onde o acesso terrestre seria inviável. Não há dúvidas de que uma economia em ascensão solicita automaticamente um incremento no setor de transportes, fato que contribui muito para o desenvolvimento do país, pois, para realizar este intento, há de se movimentar diversas organizações que prestem suporte à atividade marítima, como estaleiros, órgãos de pesquisa e formação técnica e companhias de engenharia, além da criação de novos empregos.

É iminente que haja investimentos maciços por parte do governo na qualificação e na melhoria das condições de trabalho da classe marítima, pois o esse profissional é uma das peças-chave na empreitada em que o país se lança e contribuirá diretamente para que o país alcance todo o desenvolvimento que poderá ser proporcionado por esta grande fase do setor petrolífero nacional que já vislumbramos.

A retomada da indústria naval e a exploração de petróleo levam automaticamente a um crescimento no setor de transporte marítimo, contribuindo também para o aquecimento do mercado de trabalho para profissionais qualificados, como os Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante.

Embora muitos estudos sugiram que o mercado de trabalho para esses profissionais seja muito promissor, observamos na literatura a existência de uma extensa discussão quanto à disponibilidade de Oficiais da Marinha Mercante, como por exemplo o Oficial de Máquinas, e o mercado de trabalho. Tal fato demonstra a realidade de um conflito de interesses que será abordada durante o trabalho.

Portanto, com base nesse contexto, o estudo objetiva-se discutir, embasado na literatura, a demanda de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante e o mercado de trabalho.

2 PROPOSIÇÃO

O presente trabalho se propõe especificamente a analisar e discutir, com base na literatura, a lei da oferta e da procura no tocante aos oficiais de máquinas da Marinha Mercante e o mercado de trabalho.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 O Transporte Marítimo

Dentre os meios de transportes, o mais antigo é o transporte marítimo, pois é utilizado desde a Antiguidade. No entanto, seu incremento aconteceu efetivamente após o término da Primeira Grande Guerra, resultado de grandes inovações no campo tecnológico, as quais resultaram em significativas evoluções. Dentre as mudanças, podemos destacar a melhora em relação à capacidade de carga a ser transportada nos navios, além da criação de embarcações específicas, especializadas no transporte de um determinado tipo de carga.

Quanto aos tipos de transporte marítimo, denomina-se **Longo Curso** ao transporte marítimo internacional abrangendo tanto os navios que oferecem serviços regulares (*liners*) quanto os de rota irregulares (*tramps*). Cabotagem é o termo que define o transporte marítimo ao longo da costa brasileira, de Rio Grande a Manaus. Embora formalmente incorreto, é também aceitável denominar como Grande Cabotagem ao tráfego marítimo extensivo às Guianas e a Venezuela ou à Argentina e Uruguai. Há 50 anos, os navios desenvolviam velocidade de cruzeiro média de 10 nós; os portos dispunham de equipamentos com capacidades bastante limitadas e as operações exigiam enormes equipes de trabalhadores, tanto a bordo como em terra. Atualmente, com imensa capacidade de carga, os navios superam facilmente 25 nós de velocidade; operações que demandariam centenas de trabalhadores e semanas para serem realizadas, comumente são executadas por bem menos pessoas, com o uso de modernos equipamentos, capazes de gerar produtividade antes suspeitada. Como consequências da irreversível tendência à containerização, com uma produtividade média superior a 45 contêineres movimentados por hora, praticamente deixou de existir o transporte de carga solta fracionada nos navios, exceto nas rotas para países com baixo nível de desenvolvimento ou em navios especializados como, por exemplo, para o transporte de papel, celulose, produtos siderúrgicos, etc. Foram implantados sistemas multimodais de transporte cruzando

continentes, levando as empresas de navegação a mudarem o foco dos seus negócios, do transporte **porto-a-porto**, para o transporte **porta-a-porta**, muitas vezes associadas a empresas logísticas de atuação global. A ideia hoje predominante é que os navios de longo curso atraquem apenas nos principais portos, chamados de concentradores de cargas ou **hub-ports**. O abastecimento destes portos ou a distribuição deles para os menores vem sendo feito pelo que se convencionou chamar de **feeder servisse**, ou seja, transbordo via cabotagem. É facilmente observável que, no Brasil, tal procedimento ainda está por ser implementado. O segmento de serviços regulares – **linershipping** – compreende o transporte de carga geral e de contêineres, respondendo por cerca de 75% dos fretes, internacionais e vem sendo realizado por grandes empresas mundiais (RODRIGUES, P. R. A., 2008)

3.1.1 Histórico Global

Conforme relatado por Rodrigues (2008) nos primórdios da Humanidade todos os pesos eram transportados pelo próprio Homem, de acordo com a sua limitada capacidade física. Após ter começado a permutar mercadorias (escambo), alguns animais foram domesticados e utilizados para ampliar essa capacidade de transporte. Os povos ribeirinhos e litorâneos lidavam com um outro problema: a transposição das águas. Para isso aprenderam a construir jangadas, barcos de papiro, juncos e outras embarcações movidas pelas forças dos braços (remo) ou impulsionadas pelo vento (vela), destinadas ao transporte de pessoas e cargas. Com o advento da Revolução Industrial, a invenção da máquina a vapor e a substituição da madeira pelo aço possibilitaram a construção de embarcações cada vez maiores, barateando os custos do transporte sobre as águas.

Na maior parte das indústrias, a atividade de transporte representa um dos elementos mais importantes na composição do custo logístico. Nas nações

desenvolvidas, os fretes costumam absorver cerca de 60% do gasto logístico total e entre 9% e 10% do produto nacional bruto (PNB). Assim, a contratação de serviços de transporte deve buscar eficiência e qualidade, com base em relacionamentos de parcerias.

O transporte marítimo possui vantagens e desvantagens e as mesmas serão apresentadas abaixo:

a) Vantagens do Transporte Marítimo:

- Altíssima eficiência energética;
- Elevada economia de escala para grandes lotes a longa distância;
- Possibilita economicamente o tráfego internacional de *commodities*;
- Possibilita reduzir o custo de frete internacional, em pontes aeromarítimas e aeroterrestres.

b) Desvantagens do Transporte Marítimo:

- Investimento inicial e custo operacional elevados;
- Necessidade de grandes frotas modernas;
- Pressupõe a existência de portos – obras de engenharia e infraestrutura caríssimas;
- Serviço lento, devido a ocorrer em meio mais denso que o ar;
- Os inúmeros manuseios propiciam avarias.

3.1.2 Histórico Brasileiro

O grande marco inicial da atividade portuária comercial, no Brasil, deu-se em 1888, quando foi outorgada a tornar-se o maior porto brasileiro, em termos de valor econômico da movimentação portuária. A primeira regulamentação abrangente da atividade portuária brasileira foi publicada em 1934 e complementada em 1954 e 1956. Os decretos de 1934 definem o espaço, as instalações e as atribuições nos portos organizados, cuja exploração se faz por intermédio de uma administração, diferenciando-os das instalações rudimentares. Relacionam-se e definem-se ainda os vários tipos de serviços portuários, e regula-se a utilização das instalações portuárias. A participação privada é também tratada à época pelo decreto nº24.599/34, que autoriza a concessão de obras de melhoramento dos portos e a exploração do respectivo tráfego ao setor privado. Em 1966, o decreto-lei nº 5 cria o conceito de *“terminal privativo”*, permitindo a *“embarcadores ou terceiros (...) Construir ou explorar instalações portuárias, desde que a construção seja realizada sem ônus para o poder público ou prejuízo para a segurança nacional, e a exploração se faça para uso próprio”* (CAIXETA-FILHO, J. V. e MARTINS R. S., 2009).

3.1.3 Gestão Logística do Transporte de Cargas

A partir da segunda metade da década de 90, o Brasil intensificou o processo de reestruturação do setor de transportes no sentido de aumentar a participação privada na provisão de serviços, como também de descentralizar a gestão da infraestrutura e dos serviços para os governos estaduais e municipais. Essas reformas afetam significativamente a organização da indústria de serviços de transporte à medida que eliminam restrições regulatórias, de propriedade e operacionais à integração de operadores, por intermédio de fusão entre empresas

ou de alianças estratégicas, assim como de investimentos em terminais e equipamentos especializados, a fim de agilizar as mudanças de modo e/ou veículo, nas interfaces entre os diferentes sistemas de transporte. Dentro desse ambiente, as decisões de expansão de capacidade, de oferta de serviços e de preços passam a ser determinadas por uma lógica privada e pelas condicionantes e estratégias individuais de cada empresa. Não obstante, as características econômicas do setor de transportes, que deve buscar a operação de forma integrada, tornam-no alvo natural para a intervenção governamental, seja por meio de propriedade e operação direta, como no passado recente, ou mediante a regulação da atividade privada no setor, que agora se amplia. A história portuária brasileira foi caracterizada por um estreito relacionamento com o poder público. Por ser a porta quase exclusiva de entrada e saída de mercadorias do comércio exterior, a atividade portuária vê seu escopo de relações e sua complexidade fortemente ampliados (CAIXETA-FILHO, J. V. e MARTINS R. S., 2009).

3.2 Formação de Oficiais da Marinha Mercante

3.2.1 Centros de Formação de Oficiais da Marinha Mercante

Em 1892 teve início a formação de oficiais marítimos no Brasil, com a criação de curso de náuticas e a escola de maquinistas em Belém. Em 1907 foi criada a ESCOLA DE MARINHA MERCANTE DO PARÁ e em 1939 a ESCOLA DE MARINHA MERCANTE DO LLOYD BRASILEIRO, que funcionava no prédio da empresa, localizada no rio de janeiro. A partir de 1956, o ministério da marinha criou

a Escola de marinha mercante, onde está localizado o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha atualmente.

Atualmente, a Escola de Formação de Oficiais da Marinha mercante do Rio de Janeiro apresenta uma infraestrutura superior a de Belém, comportando um número maior de alunos em suas dependências, sendo responsável não só pela formação de oficiais brasileiros, bem como de outros países como o Gabão, Peru, Equador, Venezuela, Costa Rica e República Dominicana. A administração dos centros de formação é de responsabilidade da Diretoria de Portos e Costas (DPC) do Brasil, sendo resolvido ou decidido qualquer caso omissos pela marinha brasileira, por meio das autoridades competentes.

Para serem oficiais da Marinha Mercante, os jovens brasileiros realizam concurso público nacional, sendo submetidos às provas teóricas nas disciplinas de: física, matemática, português, inglês, posteriormente, exames de saúde, psicológico e físico. Estando apto nos exames, os jovens iniciam o curso que tem duração de quatro anos, sendo três anos na parte acadêmica e um de estágio em navios e embarcações de apoio marítimo. Os alunos estrangeiros são indicados por seus respectivos países, e a seleção é feita pela marinha do Brasil por análise de currículos.

Ao final do período acadêmico são oferecidas vagas por diversas empresas de navegação que atuam no Brasil e no exterior e essas vagas são preenchidas por ordem de classificação. Só concluem o curso os alunos que completarem o período de estágio. Esse período é a oportunidade de colocar em prática aquilo que foi ensinado e, ao final do estágio, os alunos são declarados oficiais da Marinha Mercante.

3.2.2 Os Cursos da Marinha Mercante

A Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) oferece dois cursos: o de náutica e o de máquinas. O curso de náutica é baseado na

transmissão de conhecimentos para a habilitação dos oficiais com vistas ao desenvolvimento de duas funções a bordo. A realização do curso é dividida em quatro semestres, sendo ministrado um total de quarenta e seis disciplinas. O curso de máquinas é realizado a partir do terceiro semestre, sendo aplicadas cerca de quarenta disciplinas durante quatro semestres, como o objetivo de formar oficiais responsáveis pela parte mecânica de navio. Há uma diferença em relação ao curso de náutica no que diz respeito ao embarque, pois os praticantes de máquinas embarcam seis meses e o de náutica um ano.

3.2.3 Hierarquia dos Oficiais da Marinha Mercante

A Hierarquia dos oficiais da Marinha Mercante segue a ordem descrita abaixo:

- OFICIAIS DE CONVÉS:
 - Capitão-de-Longo Curso
 - Capitão-de-Cabotagem
 - 1º Oficial de Náutica
 - 2º Oficial de Náutica

➤ OFICIAIS DE MÁQUINAS:

- Oficial Superior de Máquinas
- 1º Oficial de Máquinas
- 2º Oficial de Máquinas

3.3 A Marinha Mercante

A conquista de novos mercados e o crescimento socioeconômico brasileiro indica que há um aumento substancial no mercado de trabalho para os profissionais da marinha mercante.

A Marinha Mercante brasileira atua no transporte de petróleo e derivados; granéis sólidos minerais e carga em geral e outros setores de atividades diretamente vinculados à exploração de recursos do mar como a pesca e a pesquisa científica.

De acordo com Lima e Veslasco, a reestruturação dos processos industriais no mundo inteiro introduziu novos desafios para o setor de marinha mercante. A simples prestação de serviços de transporte porto a porto foi substituída por sofisticados sistemas de logística, que transportam e gerenciam a movimentação de insumos, partes, componentes e produtos acabados entre unidades e linhas industriais e dessas até os distribuidores finais. A intensificação do comércio mundial, usualmente chamada de globalização, tem tido sua dinâmica determinada pelos conglomerados transnacionais, que, para fazer frente à abertura dos mercados, ao aumento da concorrência e às exigências crescentes dos consumidores, buscam maior eficiência produtiva, tanto pela relocação de suas plantas industriais para países que apresentem vantagens comparativas como pela própria reestruturação da forma de se produzir nas plantas existentes.

A decisão sobre onde produzir é tomada a partir de dois objetivos, que são aumentar a qualidade e reduzir os custos. Para realizar essa avaliação, vários

fatores são analisados, dentre os quais se destacam: vantagens oferecidas pelos diferentes governos nacionais; tecnologia a ser utilizada e disponibilidade e custo da mão-de-obra, bem como seu nível de especialização; tamanho e característica da planta relativamente às restrições técnicas ou de meio ambiente; e localização e distância das fontes de matérias-primas, dos fornecedores, dos distribuidores e dos consumidores finais.

Já a reestruturação na forma de se produzir envolve considerações sobre como obter menores custos, seja através da redução dos níveis de produção no interior da própria firma, com aumento das compras de partes ou componentes junto a fornecedores sob contratos de longo prazo (por exemplo, IBM, DEC e Boeing), ou, em extremo, com a própria eliminação das plantas industriais, com terceirização total da produção. O crescimento do comércio mundial se reflete diretamente na demanda por transporte marítimo de cargas. O quantum de embarques mundiais (goods loaded) realizados no período 1970/90 apresenta variações próximas àquelas do comércio mundial, principalmente no segmento de cargas secas (granéis sólidos, carga geral, contêineres etc.). Nesse período, esse segmento cresceu 93%, percentual bastante próximo ao observado no comércio mundial, que foi de 138%.

A divisão das embarcações em cinco tipos resulta da seguinte agregação:

- navios-tanque: petróleo e derivados;
- graneleiros: minérios e granéis ou minérios/granéis/óleo (obo-ore/bulk/oil);
- carga geral: cargas refrigeradas, cargas especializadas, ro-ro (roll-on/roll-off), mistos (cargas e passageiros);
- porta-contêineres: exclusivamente contêineres (fully cellular);
- outros tipos: produtos químicos, gás liquefeito, passageiros e veículos, barcaças, pesqueiros, barcos de suprimento.

3.3.1 Os postos de trabalho

➤ Embarcações mercantes: navios e rebocadores

- Rebocadores: um rebocador é um barco projetado para empurrar, puxar e rebocar barcas ou navios em manobras delicadas como atracação e desatracação. Eles são caracterizados por ter pequeno porte, motores potentes e alta capacidade de manobra. Eles são vistos com maior frequência em vias navegáveis onde podem ser vistos puxando mais de 50 grandes barcas atadas juntas por um cabo de aço. Os rebocadores que viajam grandes distâncias incluem alojamentos para a tripulação. Podem ser divididos em dois grupos principais:

- Rebocador de porto: embarcação de pequeno porte, motores de grande potência (acima de 600 HP) e alta capacidade de manobra, utilizado nos serviços de atracação e desatracação de grandes navios. Realiza ainda serviços de transporte de pessoal e pequenas cargas em áreas portuárias. Não possui estabilidade suficiente para ser empregado longe da costa.

- Rebocador de alto-mar: embarcação de grande porte, grande potência (motores de até 10 mil HP) e extenso raio de ação. Destinado a missões de socorro de embarcações avariadas, combate a incêndios e resgate de pessoal longe das áreas portuárias.

➤ Plataformas: uma plataforma petrolífera, também referida como plataforma *offshore*, é uma grande estrutura usada na perfuração em alto mar para abrigar trabalhadores e as máquinas necessárias para a perfuração de poços no leito do oceano para a extração de petróleo e/ou gás natural, processando os fluidos extraídos e levando os produtos, de navio, até a costa. Dependendo das circunstâncias, a plataforma pode ser fixada ao solo marinho, pode consistir de uma ilha artificial ou pode flutuar.

➤ DPO (Dynamic position Operator), segundo portaria 264 de dezembro de 2011: é a parte mais importante do sistema, pois é o operador quem decide como o sistema deve operar e o que fazer. Ele controla todos os dados e informações

fornecidas e recebidas pela Unidade de Controle e, com isso, determina as melhores condições de funcionamento, minimizando o esforço da embarcação em manter seu posicionamento. A preparação de um Operador de Posicionamento Dinâmico passa por várias fases, tais como cursos e treinamentos práticos a bordo e a certificação dos Operadores de DP é centralizada no Instituto Náutico de Londres, que traça diretrizes para a formação e treinamento desse pessoal.

➤ Marinha do Brasil: Quadro Técnico

➤ Empresas em terra: tecnólogos em manutenção de máquinas e equipamentos (reconhecido pelo CREA)

a) Seção de Máquinas

A seção de máquinas é um dos departamentos em que se organiza a tripulação e o serviço de bordo de uma embarcação da Marinha Mercante. Ela tem como funções as de assegurar a condução e a manutenção dos sistemas de propulsão e de produção de energia da embarcação. Além dos equipamentos situados na casa das máquinas, o pessoal de máquinas assegura também a manutenção dos sistemas elétricos gerais, dos sistemas de aquecimento, ventilação e ar condicionado e dos sistemas de águas e esgotos.

Essa seção é chefiada por um oficial de máquinas designado "chefe de máquinas", o qual responde apenas perante o comandante do navio. Além do chefe de máquinas, inclui também um primeiro oficial de máquinas - que coadjuva o chefe de máquinas - e outros oficiais de máquinas.

3.3.2 Resolução Normativa nº72

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 o 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 (ALBUQUERQUE, V. M., 2009). Ainda há quem acrescente que a RN-72 é a grande responsável por inúmeras vagas no mercado de trabalho serem destinadas exclusivamente a brasileiros.

A Resolução Normativa nº72 encontra-se na íntegra no capítulo Anexos, Anexo A.

3.3.3 Resolução Normativa nº80

A Resolução Normativa nº 80 disciplina a concessão de autorização de trabalho para obtenção de visto temporário a estrangeiro com vínculo empregatício no Brasil.

O esclarecimento dessa lei é de suma importância para o entendimento deste estudo, pois, ao longo do mesmo, podemos observar que as autoridades tentam encontrar brechas, principalmente na RN-72 e RN-80, na tentativa da busca por interesses próprios, desprotegendo o mercado de trabalho e os oficiais marítimos.

A Resolução Normativa nº 80 também se encontra na íntegra no capítulo Anexos, Anexo B.

Dentro do contexto de normas, vale ressaltar que a Diretoria de Portos e Costas divulgou, em agosto de 2010, uma portaria que altera a norma número 8 da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas

Jurisdicionais Brasileiras – Norma 08. Os procedimentos, relatados no documento, devem ser atendidos desde o dia de julho de 2010.

Consta na Norma 08 que, quaisquer operações de transferência de óleo entre embarcações, em áreas portuárias, deverão atender aos procedimentos abaixo especificados, cuja adoção será de responsabilidade da empresa prestadora de serviço;

a) antes do início da operação de transferência, lançar barreiras de contenção de óleo no entorno das embarcações envolvidas na operação; ou

b) manter uma embarcação dedicada no local, para responder a qualquer incidente de derramamento de óleo, dotada de barreiras de contenção de óleo em quantidade adequada e pessoal qualificado, durante o transcorrer da operação.

4.1 O Mercado de Trabalho Marítimo

4.1.1 O Pré-Sal

As descobertas de reservas de petróleo e a abertura do setor marcaram a década de 1990 e continuam atualmente com a descoberta e exploração eficiente do petróleo na camada do pré sal. Essa crescente exploração e produção de derivados de petróleo impulsionam o PROMEF – Programa de Modernização e Expansão da Frota, com a construção de novas e mais modernas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da renovação da frota da Transpetro (maior armador nacional), para atender à demanda e também às novas especificações internacionais. As reservas de petróleo encontradas na camada pré-sal do litoral brasileiro estão dentro da área marítima considerada Zona Econômica Exclusiva do Brasil. São reservas com petróleo de média a alta qualidade, segundo a escala American Petroleum Institution (API), que é medida em graus. O conjunto de campos petrolíferos do pré-sal se estende do litoral do Espírito Santo até Santa Catarina, com profundidades que variam de mil a dois mil metros de lâmina d'água e entre

quatro mil e seis mil metros de profundidade no subsolo. Esse conjunto chega, portanto, a até oito mil metros da superfície do mar, incluindo uma camada que varia de duzentos a dois mil metros de sal. O pré-sal tem sido o assunto mais comentado no setor econômico no Brasil hoje. Diversas áreas das indústrias veem o pré-sal como uma grande oportunidade de fazerem seus negócios multiplicarem, através do grande lucro que poderá ser obtido com a exploração e a produção de petróleo e seus derivados provenientes dessa camada. As empresas de navegação enxergam o pré-sal como uma grande oportunidade de multiplicar seus serviços e, conseqüentemente, seus lucros. As companhias já estão estudando medidas para ter toda a capacitação profissional atuando para suprir as necessidades que surgirão com esse aumento de serviços. Contando com as medidas adotadas pela Marinha para ampliar o número de profissionais que se formam por ano no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) e Centro de Instrução Almirante Brasde Aguiar (Ciaba), as empresas se preparam para esse breve futuro com total confiança.

4.1.2 O Mercado de Trabalho da Marinha Mercante

Atualmente há uma grande discussão a respeito da lei da oferta e da procura no mercado de trabalho da marinha mercante. Há quem diga que esse setor está ameaçado pela falta de profissionais capacitados e há quem defenda, afirmando que há profissionais para atuar nesse setor. No estudo realizado por Baptista, podemos observar que essa não é só uma realidade nacional, mas que também vem acontecendo em outros países europeus. Foi relatado que, nos últimos anos, as profissões marítimas têm vindo progressivamente a tornar-se menos atrativas junto dos jovens, em especial no respeitante à profissão de oficial da marinha mercante. Este fenômeno, verifica-se um pouco por todo o mundo, mas tem

vindo a acentuar-se de uma forma mais gravosa nos países da Comunidade Europeia (UE), o que tem conduzido a um crescente défice de oficiais para a marinha mercante comunitária. A pouca procura pela atividade marítima, verificada nos últimos anos, é também observada por toda a Europa, nomeadamente nos países da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico), o que levou a que nos últimos anos, diversas escolas náuticas tivessem fechado, devido em parte à diminuição do número de alunos interessados em frequentar os cursos de vertente marítima. Em um estudo realizado em Portugal, observou-se que as causas para o decréscimo de candidatos ao curso da EMM (Escola de Marinha Mercante) são: enorme oferta de cursos de engenharia no ensino superior; decréscimo acentuado do número de alunos candidatos ao ensino superior; desconhecimento da existência da Escola Náutica; desvalorização social da profissão de Oficial da Marinha Mercante; falta de apoios do Estado às profissões marítimas; imagem negativa do setor marítimo junto da opinião pública; intervenções de diversos agentes ligados ao setor marítimo na comunicação social. E ainda sugeriu algumas ações para captar alunos para o curso de EMM: campanha de promoção das profissões marítimas; melhoria por parte dos armadores das condições de trabalho dos oficiais; criação de incentivos fiscais por parte do Estado aos oficiais da marinha mercante; alteração da designação da Escola; estabelecimento de protocolos com outras instituições de ensino; estabelecimento de protocolos com outras escolas náuticas; divulgação do curso por clubes, sindicatos de oficiais de máquinas e profissionais do setor. Trata-se de um dos cursos de engenharia mais antigos e prestigiados do país, e que ao longo dos anos, formou largas centenas de diplomados que prestaram inestimáveis serviços, quer nas empresas de navegação marítima, quer nas indústrias e nos serviços em terra.

4.1.3 O papel do Sindicato Marítimo

O Sindicato Marítimo, conhecido por SINDMAR tem realizado seminários que, além de reencontrar os companheiros e companheiras de profissão, os

participantes têm a oportunidade de conhecer melhor a Representação Sindical, debater os projetos a serem empreendidos e atualizarem-se sobre especificidades dos mercados marítimos brasileiro e internacional. O Sexto Seminário realizado pelo Sindicato aconteceu em Salinas, no Pará entre os dias 16 e 18 de abril de 2010 e foi um dos seminários de maior relevância nos últimos anos. Os temas abordados foram: “As origens do sindicalismo no mundo, a evolução da luta sindical organizada em diferentes períodos históricos e a história do sindicalismo brasileiro”; também ressaltou a importância de momentos de reflexão para a conscientização das categorias; também abordaram as características de acordos, convenções e contratos de trabalho além de explicar sobre a realidade comparativa entre os mercados marítimos no mundo; a organização sindical como instrumento de exercício da cidadania; a necessidade do desenvolvimento da alta estima profissional como forma de fortalecimento das categorias apresentadas.

4.1.4 O Mercado de Trabalho para o Oficial de Máquinas da Marinha Mercante

Como foi comentado no subcapítulo do Mercado de Trabalho Marítimo, abre-se aqui uma discussão a respeito da oferta e da procura, ou seja, se realmente está faltando profissionais no setor marítimo ou se é apenas um equívoco.

Em uma pesquisa encomendada pelo Sindmar (Sindicato Nacional de Oficiais da Marinha Mercante) em julho de 2011, revelou que, ao contrário do que se imaginava, o transporte marítimo conta com um excedente de mão-de-obra de oficiais, situação que deve permanecer até 2013, mesmo num cenário de incorporação de navios à frota nacional e de evasão de marítimos hoje na ativa. As bases de dados utilizadas foram da DPC (Diretoria de Portos e Costas), órgão da Marinha que tem a prerrogativa de formar oficiais, do Sindmar, e da armação. Segundo informações dos armadores, a perspectiva é que 21 embarcações entrem no tráfego neste ano; em 2013, outras 33 devem ser incorporadas à frota. A

projeção para os próximos exercícios leva em conta um acréscimo de 1,084% de evasão sobre o número de formandos de cada turma. Para Machado, o patamar real está bem acima disso. "É muito mais. Deve-se levar em consideração que existem dois momentos de evasão do marítimo". O primeiro, explicou, é quando o oficial acaba de se formar e, por algum motivo, não quer seguir a carreira. O segundo ocorre mais para frente, depois que o profissional já tem um certo tempo de mar e, por alguma razão, se frustra, largando a carreira - o salário de um oficial recém-formado está em torno de R\$ 5.500,00. O levantamento do Sindmar vai de encontro ao encomendado pelo Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima) no ano de 2010. Intitulado "Diagnóstico da Disponibilidade de Oficiais de Marinha Mercante de 2008 a 2013", o estudo aponta que 456 oficiais estão em falta no mercado de trabalho atualmente e, se nada for feito, em 2013 a escassez será de 1.419 oficiais. Neste levantamento, a taxa de evasão anual é de 68%. Para o presidente do Sindmar, Severino Almeida, há duas premissas básicas do setor marítimo nacional: a manutenção da exclusividade de formação de mão-de-obra pela DPC e a reserva do mercado aos marítimos brasileiros para tripular embarcações. E, segundo ele, tais prerrogativas podem ser mantidas mesmo num cenário de evasão maior da que o estudo aponta.

Figueiredo e Lima, 2011 concordam com o fato citado acima, de que há déficit de oficiais na Marinha Mercante e relatam que, em 2010, já vislumbrando o grave desnível entre oferta e demanda de mão de obra, o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo produziram, com a cooperação da Petrobras, Marinha e órgão públicos, um estudo sobre a disponibilidade de oficiais de marinha mercante entre os anos de 2010 e 2020. Os resultados foram alarmantes: um déficit de mais de 1.300 oficiais no período mais crítico, compreendido entre 2013 e 2016. O trabalho mostrou a previsão de entrada em operação de cerca de 500 embarcações ao longo desses 10 anos. Caso não sejam tomadas medidas imediatas para a solução deste déficit, poderá ocorrer, no curto prazo, um "apagão marítimo". Atualmente, embarcações já ficam paradas em portos aguardando oficiais para seguir viagem, e as empresas têm mantido a bordo oficiais por mais tempo que o regulamentar e acordado. O projeto do pré-sal está sob sério risco. Não há como produzir petróleo sem navios petroleiros, barcos de apoio e plataformas. Estas embarcações estão

sendo construídas em larga escala. Mas não há navios e plataformas sem oficiais para trabalhar neles. Está prevista a entrada no mercado de 250 novas embarcações nos próximos três anos. Ao todo, serão necessários mais de 2.500 oficiais. E não se formam marítimos em menos de 4 anos. O sindicato e a associação têm se reunido com agentes do setor para estudar possíveis soluções. Uma delas é a suspensão temporária de uma norma (artigo 3 da Resolução Normativa 72) do Conselho Nacional de Imigração, que obriga a participação de oficiais brasileiros em barcos estrangeiros operando no Brasil. A outra é a necessária flexibilização (Resolução Normativa 80) das regras de visto de trabalhador estrangeiro no Brasil. Se, por um lado, os navios estrangeiros se desobrigam a contratar oficiais brasileiros e passam a contar somente com estrangeiros, por outro, os navios de bandeira brasileira podem passar a contratar profissionais de outros países, como uma saída de curto prazo. Há a convicção de que o país não tem como olhar para a frente sem antes proteger seu patrimônio e sua mão de obra. O projeto do pré-sal representa a grande chance de alavancar o país.

Diante dessa situação, em dezembro de 2011, a TRANSPETRO contratou a Consultoria Schlumberger Business Consulting, referência mundial na área, para fazer um estudo estatístico, revelando em números como está a relação entre oferta e demanda hoje para os oficiais de Marinha Mercante no Mercado de Trabalho no Brasil e a pesquisa se restringiu aos oficiais por a entidade entender que a situação dos subalternos está equilibrada entre oferta e demanda. A convite da empresa, a DPC coordenou o trabalho que envolveu a participação do SINDMAR, SYNDARMA e da própria TRANSPETRO.

- **EMBARCAÇÕES OPERANDO NO BRASIL:** 199 brasileiras e 416 estrangeiras, perfazendo um total de 615 embarcações, das quais 89% estão diretamente envolvidas em operações da indústria do petróleo e gás.
- **OFICIAIS NECESSÁRIOS PARA SE OPERAR AS EMBARCAÇÕES LEVANDO-SE EM CONTA O QUE REZA A RN 72 DO CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO (CNI):** 3626 oficiais, dos quais 45% estariam atuando em embarcações estrangeiras, no caso de se levar em conta apenas

a Tripulação de Segurança (lotação mínima no CTS – Cartão de Tripulação de Segurança) ou 4662 oficiais, dos quais 47% estariam atuando em embarcações estrangeiras, no caso de se levar em conta a Tripulação Típica de cada unidade.

- **ACRÉSCIMO DE DEMANDA:** 5% relativos a eventualidades (absenteísmo, licença médica, treinamento, etc); 1% referente a marítimos afastados de bordo, mas que continuam a descontar imposto sindical para o SINDMAR; e 5% referente ao desemprego estrutural (pessoal disponível em mercado de pleno emprego que, por razões diversas, não consegue se colocar, como ocorre em qualquer grupo de profissionais).

A DPC considera que a evolução futura da carência de oficiais será menos dramática do que a apontada pelo estudo recém-concluído, principalmente porque a evasão por ele estabelecida não corresponde ao observado nos últimos anos. Como os salários pagos pelas empresas de navegação estão muito atraentes e as condições de trabalho melhoraram muito, é duvidoso tamanho crescimento da evasão. A DPC considera factível que a oferta x demanda de oficiais esteja equilibrada a partir de 2015, estando habilitada a acompanhar sua evolução com acuidade, apta a adotar tempestivamente as medidas reguladoras que lhe competirem. Assim, a DPC não acredita em “Apagão Marítimo”, nem em equilíbrio, mas sim numa ligeira falta de oficiais e apresenta números que comprovam seu esforço para suprir a demanda e consideram que a divulgação seja favorável porque alguns setores da Marinha Mercante, em alguns momentos, se comportam e dão declarações como se nada estivesse sendo feito.

ALMEIDA, 2011, relatou que há algum tempo as companhias de navegação, representadas pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), tentam afastar as garantias legais do mercado de trabalho para os oficiais da Marinha Mercante. Em 2008 alertaram para a iminência de um "apagão marítimo" em 2010, numa profecia que não se concretizou. Agora, usando o pré-sal, voltam a propagar um cenário de falta de oficiais mercantes para o apoio às plataformas. O verdadeiro intuito do Syndarma, com o apoio da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), é abrir o mercado de trabalho

a estrangeiros. Para tanto pretendem que o governo "suspenda" dispositivos das resoluções normativas 72 e 80, que regulam o trabalho de estrangeiros. Com a manobra, poderiam contratar mão de obra mais barata e menos qualificada.

É sabido que marítimos de países de escassa proteção ao trabalho, como Filipinas, e de baixa qualificação, submetem-se a salários inferiores aos praticados no Brasil, sem apresentar, contudo, o mesmo desempenho. Eis por que Syndarma e Abeam projetam outro "apagão", com infundada previsão de déficit de 1.300 oficiais mercantes até 2016. Sintomaticamente, nada comentam sobre o "apagão" de 2010, que não aconteceu. É mais grave se considerarmos que a Abeam é uma entidade em que a maioria dos filiados é de estrangeiros. Se o intuito prosperar, explorarão negócios do petróleo sem gerar empregos e renda para brasileiros. A nova previsão de déficit do Syndarma parte do pressuposto irreal de que 250 novos navios entrarão em operação nos próximos três anos. Nem metade dessas embarcações poderá ser entregue nesse prazo, tendo em vista os atrasos nos financiamentos. Ressalte-se que 80% dos financiamentos sequer foram definidos. Além disso, o número de oficiais mercantes formados a cada ano mais que triplicou na última década para atender - como tem ocorrido - à demanda. A projeção do Syndarma é, portanto, obra de ficção. Desta forma, o autor conclui que a busca pelo lucro deve ser meta de qualquer empresa, desde que respeitando a lei e a ética.

O SINDMAR ressalta que as projeções feitas pelos armadores são equivocadas porque embasadas numa premissa de contratação de novos navios que não está sendo cumprida. O SINDMAR, contudo, não pode compactuar com notícias inverídicas. E a verdade é que o mercado de oficiais mercantes permanece em equilíbrio entre oferta e demanda de mão de obra. Infelizmente, tudo leva a crer que tais informações encobrem uma campanha articulada por entidades que representam empresas de navegação para afastar a aplicação das Resoluções Normativas 72 e 80, do Conselho Nacional de Imigração, que impõem regras claras para a contratação de profissionais estrangeiros no setor marítimo. Neste sentido, é pertinente salientar que a Marinha do Brasil, a quem cabe formar novos oficiais mercantes, em dois centros altamente especializados localizados no Rio e em Belém, acaba de dobrar o número de profissionais formados a cada ano – como reconhecem as próprias empresas de navegação – e não cometeria a irresponsabilidade de permitir um déficit de profissionais em setor tão estratégico

para o desenvolvimento nacional como o da Marinha Mercante. O Sindmar avalia que, por trás das informações inverídicas, existe uma tentativa dissimulada de alterar ou suspender por tempo as exigências das RNs 72 e 80. É sabido que marítimos de países de escassa proteção legal ao trabalho, como Filipinas, e de baixa qualificação técnica, aceitam se submeter a salários inferiores aos praticados no Brasil, sem apresentar, contudo, o mesmo desempenho profissional. Por falta de reunião do Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM), a política de liberação dos recursos que financiam a indústria naval brasileira ainda não foi definida para este ano. Esse quadro faz com que as entregas de embarcações fiquem indefinidas. No contexto atual, tampouco há de se falar em déficit de oficiais mercantes. E qualquer informação em contrário divulgada na imprensa, além de falaciosa. Categoricamente, o SINDMAR afirma que não será por falta de oficiais da Marinha Mercante que o Pré-Sal estará em risco.

Com base nesse contexto, a escassez de mão de obra é um fenômeno que sempre ocorre em paralelo com outro, aumento dos salários. A equação não falha, como fica sobejamente demonstrado no caso dos oficiais de Marinha Mercante do Brasil – uma força de trabalho de 4 500 profissionais. Desde 2003, o aumento médio dos salários da categoria foi de 420%. No mesmo período, o INPC acumulado foi de 62%. Estima-se que haja um déficit de 900 oficiais de Marinha Mercante no Brasil. Um oficial recém-formado ganha 7000 reais, mas se for para o mercado de óleo e gás, o salário dobra. (JARDIM, 2012).

Em 2011, a revista UNIFICAR publicou um artigo criticando a atitude dos armadores, relatando que há um de torpezas e uso indevido de dados de estudo sobre demanda e oferta de oficiais. Para o desenvolvimento de uma pesquisa intitulada a pesquisa intitulada “Sistemática para equilibra a oferta e demanda de oficiais de Marinha Mercante no mercado brasileiro”, realizada pela empresa de consultoria Schlumberger Business Consulting. Foi considerado que existiam, até o momento, 615 embarcações nacionais e estrangeiras em operação no Brasil. O estudo abordou três cenários distintos: no primeiro, houve análise de oferta e demanda, considerando exclusivamente o cartão de tripulação de segurança, referente à tripulação mínima exigida para a navegação mercante. Nesse âmbito, encontrou-se um superávit de 756 oficiais no mercado. Contudo, o número de tripulantes utilizado de fato pelos armadores, em atendimento às exigências

operacionais das embarcações, mostrou-se, após a observação de 185 despachos de embarcações, um número de oficiais maior do que o exigido nos CTS. Considerando esse aspecto, foi gerado um segundo cenário, em julho, e foi apurado um déficit de 227 oficiais. Por fim, o estudo trabalhou a hipótese da aplicação integral da resolução normativa número 72 (RN-72), considerando um determinado momento – improvável de ocorrer – em que todas as embarcações e plataformas tivessem de ser tripuladas pelo total máximo de oficiais previsto na RN-72. A partir disso, montou-se o terceiro cenário, que apontou um déficit de 906 oficiais. Improvável de ocorrer porque este número, para ser alcançado, teria de ser considerado que todas as embarcações teriam de estar em operação em nossas águas por mais de dois anos. O que não seria possível. As embarcações são substituídas, contratadas e requeridas ao longo do tempo. O SINDMAR, que acompanhou os detalhes do estudo, se antecipou a sua conclusão e buscou encontrar solução na própria RN-72. O Sindicato utilizou a própria flexibilidade prevista da resolução no parágrafo único de seu artigo 3º, que prevê a possibilidade de extensão de prazo para a contratação de oficiais mercantes, antevendo-se a qualquer desequilíbrio que pudesse surgir, dando margem à alteração na RN-72 em decorrência de paralisação de inúmeras embarcações por falta de oficiais. No mercado de trabalho gerado pela resolução, o SINDMAR já havia detectado falta de condições adequadas para motivar os oficiais mercantes a trabalharem nas embarcações afretadas à Petrobras para utilização na cabotagem. Longo tempo de embarque, baixos salários e o convívio difícil a bordo com outras nacionalidades por conta da cultura, incluindo até mesmo alimentação, além da indispensável utilização rotineira de uma segunda língua, motivou o sindicato a entendimentos com a estatal para celebrar um Aditivo ao Acordo coletivo de trabalho existente, concordando previamente com o aumento do prazo para tais contratações, desde que fosse mantido o número de empregos já gerados e a vigência de um acordo coletivo. Tal fato corrobora ao citado acima no subtítulo: “O papel do Sindicato Marítimo. Mais uma vez podemos observar a importância da atuação do Sindicato Marítimo nesse setor. Em uma entrevista, Severino Almeida relatou que os déficits encontrados surgiram ao consideramos situações limites; e mesmo assim o sindicato já tomou iniciativas para reduzir qualquer risco de falta de oficiais no mercado, utilizando instrumento da própria resolução e decidido apoio do ministério do trabalho e

emprego, particularmente de sua coordenação de imigração. No entendimento do SINDMAR, a situação do mercado de trabalho, considerando demanda e oferta de oficiais, está plenamente equilibrada. Com o argumento de falta de oficiais mercantes, os representantes das empresas querem suspender o artigo 3º da RN-72, para desobrigar a contratação de oficiais brasileiros pelos navios estrangeiros que atuem em nossas águas jurisdicionais. Tal situação demonstra a existência de um sério conflito de interesses entre os armadores, na tentativa de desproteger o mercado brasileiro e, conseqüentemente, os oficiais da Marinha Mercante. Isso comprometeria não apenas o mercado de trabalho desses oficiais, mas o conjunto das relações trabalhistas dos representados no país.

Ao contrário do que tem sido relatado neste trabalho, o seguinte estudo vê o possível déficit da demanda dos Oficiais Marítimos como um fator que já contribuiu nos últimos de anos, para que os oficiais e eletricitas da Marinha Mercante tivessem ganhos como salários dignos, ampliação dos benefícios sociais, preservação do mercado de trabalho e conseqüente aumento da qualidade de vida. E quem certifica tal fato é a Fundação Getúlio Vargas (FGV), através do estudo “Variação Salarial dos Marítimos no Brasil”, apresentado em julho do ano de 2010 ao SINDMAR. Tratando-se do mercado de trabalho interno, a pesquisa da FGV assegura que os marítimos pertencem, hoje, a uma das categorias que mais evoluíram economicamente no país. Em termos de elevação salarial mensal e benefícios sociais, oficiais e eletricitas mercantes estão à frente dos demais trabalhadores especializados do ramo da Infraestrutura e da Indústria de Base. Na década de 1990, os marítimos brasileiros mesmo quando empregados conviviam com o risco do desemprego, o subemprego, o aviltamento salarial e péssimas condições de trabalho a bordo. Tais circunstâncias adversas estimularam, inclusive, a migração para outras atividades profissionais. A mudança da política de governo para o setor, com forte influência do sindicalismo marítimo a partir dos anos 2000, promoveu o ressurgimento da Marinha Mercante brasileira. Por sua vez, os ganhos salariais e sociais foram determinados pela competência da representação sindical, que promoveu, em todas as negociações, a valorização do trabalhador marítimo. A tendência é de aumento do volume de cargas transportadas, principalmente em função do desenvolvimento do setor de petróleo e gás. Na cabotagem, apesar da predominância do transporte rodoviário, a movimentação de cargas não parou de

crescer em nossos portos, mesmo com a crise instalada a partir de agosto de 2008. O mercado de trabalho é altamente promissor, com perspectivas de absorver em número até o final de 2015 o triplo de profissionais formados em toda década passada, sem risco de excesso de oferta de mão de obra. Contudo, em contra partida ao que vem sendo dito, o mercado aquecido também impõem riscos, como a tentativa de redução de custos pelas empresas internacionais que atuam no país. Sob o argumento de falta de disponibilidade de pessoal especializado, tentam encontrar brechas na legislação nacional para empregar tripulações estrangeiras em alguns segmentos. Devido a tal fato, existe a importância de Acordos Coletivos de Trabalho firmados pelo SINDMAR com as empresas de navegação, nacionais ou estrangeiras, mediante aprovação expressa dos tripulantes de embarcações. As negociações envolvem longo processo, por vez desgastante. Uma vez celebrado, o Acordo Coletivo de Trabalho incorpora novos direitos trabalhistas e benefícios sociais aos já existentes na legislação nacional.

Através de uma análise da situação, podemos observar que há um equilíbrio entre demanda e oferta de mercado de trabalho, porém, essa situação não pode levar a um comodismo por parte das autoridades competentes, nem tão pouco dos oficiais de Máquinas da Marinha Mercante que devem sempre oferecer recursos para o aprimoramento do serviço e interesse para o crescimento profissional, respectivamente.

5 CONCLUSÃO

Dessa forma, de acordo com a literatura consultada podemos concluir que realmente existe um equilíbrio entre demanda e oferta do mercado de trabalho marítimo. Contudo, a formação dos oficiais de máquinas da marinha mercante deve estar voltada para capacitar os mesmos para lidarem com máquinas modernas e de alta tecnologia.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, V. M. **O Mercado de Trabalho em navios offshore para os Oficiais da Marinha Mercante.** Rio de Janeiro, 2009.

ALMEIDA, S. **Lei e ética.**

<http://www.fazenda.gov.br/resenhaeletronica/MostraMateria.asp?page=&cod=72478>
1.

Apagão de credibilidade. Armadores insistem em erro, abusam de torpezas e usam indevidamente dados de estudo sobre demanda e oferta de oficiais.

UNIFICAR Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante. SINDMAR, nº 32, Dezembro/2011.

BAPTISTA, L. F. **A Engenharia de Máquinas Marítimas da ENIDH: realidade atual e perspectivas de futuro.**

BAPTISTA, L. O. **O crescimento do mercado de trabalho dos oficiais mercantes.** Rio de Janeiro, 2006.

CAIXETA-FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. **Gestão Logística do Transporte de Cargas.** In:Privatização e Regulação dos Transportes no Brasil. Atlas, São Paulo, 2009.

CINTRA, R. **Falta de Oficiais – DPC apresenta os dados**

oficiais.<http://portalmaritimo.com/2011/12/06/falta-de-oficiais-dpc-apresenta-os-dados-oficiais/>. Dezembro, 2011.

DPC divulga alteração na Normam 08. (UNIFICAR Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante. SINDMAR, nº29. Agosto, 2010.

Esperança do regresso da era de ouro da Marinha Mercante: pré-sal. UNIFICAR Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante. SINDMAR, nº29, Agosto, 2010.

FIGUEIREDO, H.; LIMA, R. **Ameaça no Pré-Sal.** www.senado.gov.br/noticias/senadoNaMidia/noticia.asp?n...t=1. **O Globo**, Maio, 2011.

<http://www.mundoeducacao.com.br/geografia/transporte-maritimo.htm>, 2011. <http://portalmaritimo.com/2011/03/16/posicionamento-dinamico/>

http://pt.wikipedia.org/wiki/Plataforma_petrolífera

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Rebocador>

http://pt.wikipedia.org/wiki/Secção_de_máquinas

JARDIM, L. **O mar está para peixe.** <http://veja.abril.com.br/blog/radar-online/brasil/o-mar-esta-para-peixe-na-marinha-mercante/>. Fevereiro, 2012.

LIMA, E. T.; VELASCO, L. O. M. **Marinha Mercante do Brasil: Perspectivas no Novo Cenário Mundial.**

O Pré-Sal e a Marinha Mercante. A posição do Sindimar. **O Globo/O País**, maio, 2011.

RODRIGUES, P. R. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional.** *In:* Geopolítica de Transportes. 4ª edição, Aduaneiras, informação sem fronteiras. São Paulo, 2008.

RODRIGUES, P. R. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional.** *In:* Transporte Marítimo. 4ª edição, Aduaneiras, informação sem fronteiras. São Paulo, 2008.

Sindimar vê excesso de oferta de oficiais no setor marítimo.

<http://www.guiamaritimo.com.br/nota.php?id=1444&gmn=1>. Julho, 2011.

UNIFICAR. Revista Nacional do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante.
SINDMAR, nº30. Pg. 44-47/ 58-59/ 97, Dezembro, 2010.

ANEXOS

Anexo A: 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 ser 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 exploração 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

Anexo B: Resolução Normativa nº80**RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 80, 16 DE OUTUBRO DE 2008**

Disciplina a concessão de autorização de trabalho para obtenção de visto temporário a estrangeiro com vínculo empregatício no Brasil.

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 O Ministério do Trabalho e Emprego poderá conceder autorização de trabalho para obtenção de visto temporário, previsto no art. 13, inciso V, da Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, ao estrangeiro que venha ao Brasil com vínculo empregatício em entidade empregadora estabelecida no Brasil, respeitado o interesse do trabalhador brasileiro.

Art. 2º Na apreciação do pedido será examinada a compatibilidade entre a qualificação e a experiência profissional do estrangeiro e a atividade que virá exercer no país.

Parágrafo único. A comprovação da qualificação e experiência profissional deverá ser feita pela entidade requerente por meio de diplomas, certificados ou declarações das entidades nas quais o estrangeiro tenha desempenhado atividades, demonstrando o atendimento de um dos seguintes requisitos:

I – escolaridade mínima de nove anos e experiência de dois anos em ocupação que não exija nível superior; ou

II – experiência de um ano no exercício de profissão de nível superior, contando esse prazo da conclusão do curso de graduação que o habilitou a esse exercício; ou

III – conclusão de curso de pós-graduação, com no mínimo 360 horas, ou demestrado ou grau superior compatível com a atividade que irá desempenhar;

ou

IV – experiência de três anos no exercício de profissão, cuja atividade artística ou cultural independa de formação escolar.

Art. 3º Não se aplicará o disposto no artigo anterior quando se tratar de pedido de autorização de trabalho para nacional de país sul americano.

Parágrafo único. Este artigo vigorará pelo prazo de dois anos a contar da publicação desta resolução Normativa. *(A Resolução Normativa nº 89, de 10/11/2010 prorrogou este prazo para até 31/12/2012).*

Art. 4º Os documentos em idioma estrangeiro deverão ser autenticados pelas repartições consulares brasileiras e traduzidos por tradutor juramentado no Brasil.

Art. 5º A chamada de mão-de-obra estrangeira deverá ser justificada pela entidade solicitante.

Art. 5º-A Poderá ser concedida uma única prorrogação do prazo de estada ao estrangeiro portador do visto temporário, de que trata o artigo 1º, por até dois anos.

§ 1º Caso a prorrogação do prazo de estada implique a permanência do estrangeiro no Brasil por prazo superior a dois anos, contado da chegada do estrangeiro ao país, o pedido deverá ser instruído com contrato de trabalho por prazo indeterminado, conforme modelo anexo.

§ 2º O pedido de prorrogação do prazo de estada de que trata este artigo deverá ser formulado, no mínimo, noventa dias antes do término do prazo de estada inicial. *(inserido pela Resolução Normativa nº 96 de 23/11/2011).*

Art. 6º Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Fica revogada a Resolução Normativa nº 64, de 13 de setembro de 2005.

PAULO SÉRGIO DE ALMEIDA
Presidente do Conselho Nacional de Imigração

Publicada no DOU nº. 202, seção I, página 65, de 17 de outubro de 2008.
ANEXO

CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO INDETERMINADO
(CLÁUSULAS OBRIGATÓRIAS)

A (nome da empresa), situada em (endereço completo), representada por (nome do representante legal da empresa) e (nome e dados do estrangeiro), tem contratado o seguinte:

CLÁUSULA PRIMEIRA: O supramencionado é contratado na forma da legislação em vigor para exercer a função _____, que abrange as seguintes atividades: (detalhar as atividades que o estrangeiro exercerá).

CLÁUSULA SEGUNDA: Dada a continuidade da prestação de serviço que teve início em _____ (dia de chegada do estrangeiro ao Brasil) o presente contrato passa a vigorar por prazo indeterminado.

CLÁUSULA TERCEIRA: O presente contrato entrará em vigor imediatamente após o término do contrato inicial de trabalho por prazo determinado já assinado entre as partes.

CLÁUSULA QUARTA: Pela execução dos serviços citados, a empresa pagará salário mensal de R\$ _____ (discriminar os valores dos benefícios, quando for o caso).

CLÁUSULA QUINTA: O trabalhador estrangeiro permanecerá no Brasil _____ (desacompanhado ou acompanhado - estando acompanhado, devem-se discriminar os nomes do cônjuge e dos dependentes legais do estrangeiro).

CLÁUSULA SEXTA: Na ocorrência do término do prazo de estada do trabalhador estrangeiro no território nacional, sem que haja nova autorização para sua permanência no Brasil, o presente contrato de trabalho estará rescindido de pleno direito, sem justa causa.

CLÁUSULA SÉTIMA: A empresa compromete-se a pagar as despesas relativas à repatriação do estrangeiro contratado, em caso de rescisão do presente contrato de trabalho.

Assinatura e identificação do responsável legal pela empresa.

Assinatura do estrangeiro contratado.

(A Resolução Normativa nº 96 de 23/11/2011, publicada no DOU nº 228, seção 1, página 129, em 29/11/2011 acrescentou esse anexo).