

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DE MÁQUINAS DA MARINHA
MERCANTE - APMA**

**O CENÁRIO ATUAL DO MERCADO DE TRABALHO PARA OFICIAIS DE
MÁQUINA DA MARINHA MERCANTE NO SEGMENTO OFFSHORE**

Alexandre Moreira de Sena Filho

Orientador

MSc. Luiz Otávio Ribeiro Carneiro

Rio de Janeiro

2015

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DE MÁQUINAS DA MARINHA
MERCANTE - APMA**

**O CENÁRIO ATUAL DO MERCADO DE TRABALHO PARA OFICIAIS DE
MÁQUINA DA MARINHA MERCANTE NO SEGMENTO OFFSHORE**

Monografia apresentada ao Programa de curso de aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante do CIAGA, como parte dos requisitos para obtenção do certificado III/2.

Alexandre Moreira de Sena Filho

Rio de Janeiro

2015

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DE MÁQUINAS DA MARINHA
MERCANTE - APMA

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

**Agradeço à minha esposa e à
minha filha por toda a paciência comigo
durante a jornada desse curso de
aperfeiçoamento.**

AGRADECIMENTOS

À minha querida esposa Maria Helena e filha Raissa Sena que são fundamentais na minha vida e que estão sempre torcendo pelo meu sucesso.

Ainda, não poderia deixar de agradecer a todos do corpo docente, e, em especial, ao Mestre Luiz Otávio Ribeiro Carneiro.

Finalmente, agradeço a todos os membros da turma de APMA de 2-2015 em conjunto com os coordenadores e bibliotecários que me ajudaram nesta tarefa.

RESUMO

O presente trabalho irá abordar as oportunidades atuais da empregabilidade dos oficiais de máquina de marinha mercante no Offshore, no segmento de apoio marítimo. Serão apresentadas as dificuldades para este mercado quanto à legislação trabalhista, agravada pela crise econômica brasileira atual, bem como o fato deste setor sempre ter sofrido oscilações ao longo destes últimos anos.

Tendo em vista as constantes mudanças na legislação, em virtude de reiterados acordos internacionais firmados pelo Brasil, permite-se a entrada de estrangeiros no mercado, ao mesmo tempo em que são reduzidos os postos de trabalho dos oficiais de máquina.

Devido à crise econômica atual, o sistema do segmento de apoio marítimo foi imensamente prejudicado em relação à redução de postos de trabalho, em razão da descontinuidade dos contratos com as grandes contratantes deste serviço.

Por fim, tendo sido apresentado este breve panorama, conclui-se que o cenário atual do mercado de trabalho para oficiais de máquina da marinha mercante no segmento Offshore, apresenta-se desfavorável, inclusive àqueles que estão chegando neste mercado, que, atualmente, encontra-se completamente saturado.

Palavras-chave: Mercado de trabalho; oficial de máquina de Marinha Mercante e atividade Offshore.

ABSTRACT

The present study will address the current opportunities for the professionals in the Merchant Navy, in the segments of offshore support vessels. Will be presented the difficulties in this market regarding to the labor legislation, aggravated by the current Brazilian economic crisis, and the fact this sector have always been fluctuations over the years.

Considering the constant changes in legislation, because of repeated international agreements signed by Brazil, the entry of foreign in the market is permitted, at the same time that the workplaces for the Engineer Officers is reduced.

Due to the current economic crisis, the Offshore system was greatly impaired in relation to work force reduction because of the discontinuity of the contracts with the contractors of this service.

Finally, one may conclude that the current scenario of the market for the Merchant Marine Engineer Officers is unfavorable, including for those who are coming to this market that is completely saturated.

Key-words: Labor market; Merchant Marine Engineer Officers and Offshore activity.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1. A ATIVIDADE OFFSHORE NO BRASIL.....	11
1.1 Breve histórico.....	11
1.2 Águas Profundas – Pré-sal.....	12
2. O PETRÓLEO.....	15
2.1 Histórico.....	16
2.2 As Crises do Petróleo.....	17
2.3 Petróleo: o poder das empresas.....	17
2.4 Dados sobre o petróleo.....	18
3. O CENÁRIO ATUAL DO MERCADO DE TRABALHO.....	18
3.1 O Mercado de Trabalho dos Oficiais de Máquinas.....	18
3.2 Os desafios do mercado atual.....	20
3.3 Redução da tripulação.....	21
4. A ABERTURA PARA NOVOS MERCADOS.....	22
4.1. Poder Marítimo.....	22
4.2. A globalização.....	23
5. PERSPECTIVAS ATUAIS DA ATIVIDADE DE <i>OFFSHORE</i>.....	23
5.1. Introdução.....	23
5.2. Desenvolvimento da atividade Offshore no Brasil.....	24

6. "O MAR NÃO ESTÁ PARA PEIXES"	25
6.1. Introdução.....	25
6.2 O SINDMAR.....	27
6.3 A Resolução Normativa nº 72.....	28
6.4 A Resolução Normativa nº 80.....	30
7. CONCLUSÃO.....	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	33
ANEXOS.....	34

INTRODUÇÃO

A presente monografia terá como foco o mercado de trabalho do oficial de máquinas de Marinha Mercante no cenário do ano de 2015. O estudo objetiva-se a discutir, com o advento das tendências globalizatórias, as barreiras e dificuldades que fazem oscilar este mercado.

O transporte marítimo no Brasil, na categoria de longo curso, foi reduzido drasticamente ao longo dos últimos anos, tendo sido praticamente extinto. Na categoria de cabotagem, a partir dos anos 80, houve também uma grande redução da frota de navios mercantes. Já nos anos 90, com a indústria do petróleo direcionada para o Offshore, foram abertas novas frentes de trabalho para os marítimos brasileiros, que, somada às reduções de empregabilidade na Marinha Mercante de longo curso e Cabotagem, acabaram por redirecionar esses profissionais para esse segmento.(MACIEL,2015)

No entanto, embora muitos estudos sugiram que o mercado de trabalho no segmento de Offshore seja muito promissor, o assunto é controvertido, pois há uma grande discussão quanto à disponibilidade de trabalho para esse oficial de máquinas de Marinha Mercante. Em verdade, o que ainda protege o mercado de trabalho para estes profissionais no referido segmento é a existência da Resolução Normativa nº 72, do Conselho Nacional de Imigração (Ministério do Trabalho e Emprego), que dispõe que as embarcações de bandeira estrangeira devam ter brasileiros como parte de sua tripulação, havendo, por consequência, uma grande pressão dos armadores no sentido da extinção dessa Resolução.

Representa-se, ainda, como complicador para este cenário as dificuldades econômico-financeiras vividas no Brasil atual, em conjunto com a crise da indústria naval, bem como da maior empresa petroleira brasileira, a Petrobras. Nesse contexto, empregos diretos e indiretos são reduzidos a nível nacional, reduzindo, conseqüentemente, esse mercado de trabalho para os oficiais de Marinha Mercante.(MACIEL,2015).

1. A ATIVIDADE OFFSHORE NO BRASIL

1.1 Breve histórico

A exploração de petróleo em reservatórios situados na área *offshore* no Brasil iniciou-se em 1968, na Bacia de Sergipe, campo de Guaricema, situado em lâmina d'água de cerca de 30 metros na costa do estado de Sergipe, na região Nordeste.

Para o desenvolvimento na bacia de Sergipe aplicaram-se as técnicas convencionais da época para campos de médio portes: plataformas fixas de aço, cravadas através de estacas, projetadas somente para produção e teste de poços, interligados por uma rede de dutos multifásicos. Todo o complexo era ligado, também, por duto multifásico, a uma estação de separação e tratamento de fluidos produzidos localizada em terra.

As primeiras plataformas, principalmente as instaladas nos campos de Guaricema, Caioba, Camorim e Dourado, eram, com pequenas variações, do tipo padrão de quatro pernas, convés duplo, guias para até seis poços, sistema de teste de poços e de segurança. A perfuração e a completação dos poços eram executadas por plataformas auto-elevatórias posicionadas junto à plataforma fixa. Posteriormente os projetos foram implementados e a perfuração dos poços passou a ser feita, também, por sondas moduladas instaladas diretamente no convés superior das plataformas e assistidas por navios tender.

Nos anos seguintes, com o aumento da atividade, não só na costa de Sergipe, mas também nas de Alagoas, Rio Grande do Norte e Ceará, a Petrobras decidiu desenvolver projetos próprios de plataformas que atendessem às características de desenvolvimento dos campos. Este esforço resultou em 3 projetos de plataformas fixas distintos, conhecidas como plataformas de 1a., 2a. e 3a. famílias.

A plataforma de 1a. família era similar às plataformas fixas iniciais desenhada para ter até 6 poços de produção e podiam ser instaladas em lâmina d'água de até 60 m; se necessário com um pequeno módulo para acomodação de pessoal.

A plataforma de 2a. família comportava a produção de até 9 poços, permitia a separação primária de fluidos produzidos, sistema de transferência de óleo, sistema de teste de poços, sistema de segurança e um sistema de utilidades. Era uma com acomodações de pessoal.

As plataformas de 3a. família tinham a concepção mais complexa. Permitiam a perfuração e complementação de até 15 poços e as facilidades de produção podiam conter uma planta de processo completa (teste, separação, tratamento e transferência de fluidos), sistema de compressão de gás, sistema de recuperação secundária, sistemas de segurança e de utilidades e acomodação de pessoal. As plataformas de 3a. família tinham concepção apropriada para atuarem como plataformas centrais.

Em 1975, para o desenvolvimento dos campos de Ubarana e Agulha, no Rio Grande do Norte, além das plataformas de aço convencionais, decidiu-se pela utilização de plataformas de concreto gravitacionais, segundo concepção do consórcio franco-brasileiro Mendes Jr. – Campenon Bernard.

Foram utilizadas 3 destas plataformas, duas em Ubarana e uma em Agulha. Pela concepção original, cada plataforma comportava a perfuração e a completação de até 13 poços, separação, tratamento, armazenamento e transferência de óleo, compressão de gás além dos sistemas de utilidades, segurança e alojamento de pessoal. As plataformas, em formato de caixa têm um convés único medindo cerca de 2.500 m² além de um espaço interno, chamado de "galeria técnica" para instalação de bombas de transferência, sistema de lastro e tratamento/descarte de água produzida.

A planta de processo de cada plataforma comportava uma produção de 5.000 m³/dia de óleo e a capacidade do tanque de armazenamento era de 20.000 m³. A altura total da plataforma era de 25 metros, instalada em locais de lâmina d'água aproximada de 13 metros. São instalações que se destinavam a operar como plataformas centrais.

As plataformas de concreto, que tiveram largo uso no Mar do Norte, têm uso limitado na área offshore brasileira em pequenas lâminas d'água. (MORAIS, 2013).

1.2 Águas Profundas – Pré-sal

Em 1984, o campo de Albacora foi descoberto seguido por: Marimbá (1985), Marlim (1985), Marlim Sul (1987), Marlim Leste (1987), Barracuda (1989), Caratinga (1989) e Roncador (1996). Esses campos estão situados em lâminas d'água superiores a 300 metros

(profundidades limite para o uso de mergulhadores na instalação, operação e manutenção) e demandaram o desenvolvimento de tecnologia pioneira para serem postos em produção.

O campo de Marimbá, localizado em lâminas d'água que variam entre 350 e 650 metros, pode ser considerado um verdadeiro laboratório onde a tecnologia de produção em águas profundas so sistema flutuante de produção com semi-submersível, foi testada e colocada em produção.

Instalado em 1986, o sistema consiste de uma plataforma semi-submersível (P-15) situada em lâmina d'água de 243 metros que recebe e processa a produção de 11 poços com completção submarina. Um dos poços desse sistema, o 1-RJS-24 estabeleceu o recorde mundial de completção submarina em abril de 1985 a 385 metros. Em 1988, o 3-RJS-376 entrou em produção em lâmina d'água de 492 metros, estabelecendo novo recorde mundial.

O campo de Albacora ocupa uma área de 115 km² em lâmina d'água de 230 a 1.000 metros; suas reservas totalizam 600 milhões de barris. Seu desenvolvimento foi dividido em três fases. Cada fase foi usada para fornecer informações, testar novos conceitos, e permitir fluxo de caixa inicial para financiar as fases seguintes:

Fase 1 (Sistema Piloto/1987). Este sistema compreendeu 6 poços conectados a um manifold submarino, produzindo para uma Unidade Flutuante de Produção, Armazenagem e Descarregamento (FPSO-PP Moraes) e monobóia CALM, numa configuração de Single Buoy Storage (SBS – rigidamente conectada ao navio tanque), ancorados a 230 metros de lâmina d'água. Os transbordos de óleo foram conduzidos através da monobóia SBS para um navio tanque ligado a uma segunda monobóia. A profundidade de água dos poços submarinos variava de 252 a 335 metros. A monobóia SBS usada nesse sistema estabeleceu novo recorde mundial naquela época.

Fase 1A (1990). Outros 11 poços e um segundo manifold submarino foram adicionados ao Sistema Piloto, totalizando 17 poços de produção. A lâmina d'água máxima para os poços de produção atingiu 450 metros. Uma segunda monobóia foi adicionada a fim de evitar interrupção na produção durante as mudanças de navio tanque.

Fase 2 (1996). Abrange 46 novos poços escoando através de 5 manifolds para dois sistemas flutuantes de produção (P-25, semi-submersível, e P-31, FPSO), cada um com 100.000 bpd de capacidade de processamento. O óleo é exportado por monobóia e o gás por gasoduto.

O sistema abrange 63 poços (57 de produção e 6 de injeção), 7 manifolds submarinos e deverá produzir 170.000 bpd de óleo e 4,5 milhões de m³/dia de gás.

O campo de Marlim ocupa uma área de 132 km² em lâmina d'água (LDA) variando de 650 a 1.050 metros. Sua produção foi iniciada em 1991 através de um pré-piloto usando uma sonda de perfuração adaptada (P-13) ancorada em lâmina d'água de 625 metros, com 2 poços em produção, em 721 e 752 metros de LDA e um monobóia para armazenamento de óleo.

O sistema piloto foi instalado em 1992 para substituir o sistema pré-piloto descrito acima. Ele compreendia 10 poços submarinos interligados através de risers flexíveis à semi-submersível P-20, ancorada em 600 metros de LDA. O óleo era escoado para duas monobóias e o gás exportado através de gasoduto Albacora-Garoupa, já existente.

Devido à complexidade do projeto, o desenvolvimento foi dividido em 2 fases, cada uma delas composta de 5 módulos. A Fase I compreende os módulos 1 e 2 e a Fase II, em implantação, os módulos 3,4 e 5.

A Fase I de Marlim compreende 2 sistemas flutuantes de produção, baseados em plataformas semi-submersíveis (P-18 e P-19), com autonomia de processo, injeção de água, escoamento de óleo para a Estação de Tratamento de óleo em Cabiúnas e do gás para a plataforma PNA-1. Cada plataforma tem a capacidade de procesar 100.000 bpd de óleo e 4,2 milhões m³/dia de gás, além de sistema de injeção para 20.000 m³/dia.

A Fase II, em implantação, compreende a instalação de 4 unidades adicionais de produção, sendo 1 semi-submersível e 3 FPSO, além de uma plataforma de apoio. Até o momento já foram instaladas 2 unidades de produção (1 semi-submersível e 1 FPSO) e a de apoio. No total, o campo irá abranger 94 poços de produção e 51 de injeção e produzir 511.000 bpd de óleo e 5,9 milhões de m³/dia de gás, 2002.

No bloco de Marlim Sul foi instalado, em 1997, um sistema de produção antecipada composto pela unidade FPSO-II, em lâmina d'água de 1.420 metros, interligada a 1 poço produtor, a 1.709 metros de lâmina d'água. À época, este poço estabeleceu o recorde mundial de lâmina d'água para completação submarina.

O desenvolvimento do bloco será feito em 2 módulos. O módulo I consistirá de semi-submersível (P-40, antiga DB-100) atualmente em conversão, que será ancorada em lâmina d'água de 1.080 metros e atingirá uma produção de 150.000 bpd de óleo e 6 milhões de

m³/dia de gás, no ano 2000. Essa produção será exportada através de uma unidade de estocagem e transbordo (FSO), também sendo convetida (P-38).

O módulo irá abranger 1 ou 2 unidades de produção, dependendo do desempenho do sistema de produção antecipada.

Para o bloco de Marlim Leste, está prevista conexão de um poço daquela área a alguma das unidades instaladas no complexo de Marlim para levantamento de dados para o futuro desenvolvimento.

Os campos de Barracuda e Caratinga estão localizados a sudoeste de Marlim em lâmina d'água variando de 600 a 1.300 metros. Seu desenvolvimento consiste de 3 fases: Sistema de Produção Antecipada, Sistema Definitivo de Barracuda e Sistema Definitivo de Caratinga.

O Sistema de Produção Antecipada começou a produzir em 1997 através do FPSO P-34 em lâmina d'água de 785 metros. Deverá operar até a entrada do sistema definitivo.

O Sistema Definitivo de Barracuda deverá entrar em produção em 2001 e será composto de uma unidade de completação seca (P-41), ancorada em lâmina d'água de 815 metros, ligada a um FPSO (P-43), ancorada a 785 metros por um Sistema de Ancoragem de Complacência Diferenciada (Dicas). Deverão integrar o sistema 24 poços produtores e 17 injetores. A produção deverá atingir 175.000 bpd e 2,7 milhões de m³/dia de gás.

O Sistema Definitivo de Caratinga será composto de 1 FPSO (P-48) ancorado a 1.040 metros de LDA a ser instalado em 2002. O sistema compreenderá 13 poços produtores e 11 injetores, com uma produção de 100.000 bpd e 1,4 milhão m³/dia de gás.

A produção desses 2 sistemas será exportada através das plataformas fixas PNA-1 (gás) e PNA-2 (óleo). (MORAIS, 2013).

2. O PETRÓLEO

2.1 Histórico

Desde o século XVI, o principal motivo das expansões marítimas e das atividades econômicas européias, como é sabido, foi a busca do ouro. Reis, navegantes, soldados e mercadores de Portugal, da Espanha, da Holanda e da Inglaterra, cada um por si, lançaram-se na localização e exploração do precioso mineral em qualquer parte do mundo. Entretanto, a partir do século XIX, um outro tipo de ouro vai atizar a cobiça humana.

Visitando a Pensilvânia em 1859, George Bissel encontrou um lençol de petróleo dando então a largada. Na grande corrida universal atrás do valioso ouro negro, combustível que se tornou a fonte energética da modernidade. (QUINCAS, Luiz, 2009).

2.2 As crises do petróleo

As principais crises do petróleo - todas elas depois da 2ª Guerra Mundial - que abalaram de algum modo a economia mundial por terem interrompido o fluxo do seu fornecimento, mostraram um cruzamento de conflitos.

Podemos dividir essas crises em dois tipos:

1) A primeira delas ocorreu entre os estados-nacionais em formação no mundo árabe e as grandes empresas multinacionais euro-americanas visando diretamente o controle do processo produtivo e distributivo. Tratou-se de uma luta em torno do dinheiro e do poder.

2) As crises de segundo tipo deram-se numa etapa posterior, envolvendo os países produtores e os países consumidores.

A exploração dos recursos petrolíferos no Terceiro Mundo começou em 1908 com a descoberta de lençóis petrolíferos no Irã. A partir do que toda a região ao redor do Golfo Pérsico começou a ser explorada.

Iniciou-se naquela época uma política de concessões de extração do petróleo feitas pelo Xá do Irã e pelos xeques das tribos árabes às grandes companhias estrangeiras, particularmente inglesas (Anglo-iranian) e americanas (Texaco, Mobil Oil, Esso, Standar Oil).

Dois fatores desde então fizeram com que o petróleo passasse a ser estratégico no nosso século:

1) Em 1896 Henry Ford começou a produzir o primeiro veículo automotor em série, inaugurando a era da moderna indústria veículos de transporte. O aumento do consumo de gasolina e óleo daí decorrente impulsiona a prospecção e a busca de mais poços de petróleo, tanto nos Estados Unidos como no exterior.

2) O outro fator que levou o petróleo a tornar-se o negócio do século, de importância estratégica fundamental, deu-se com a decisão tomada por Winston Churchill, entre 1911-14, quando Ministro da Marinha inglesa - a maior do mundo -, de substituir o carvão pelo óleo como energia para os navios da Royal Navy. (QUINCAS, Luiz, 2009).

2.3 Petróleo: o poder das empresas

De 1908 a 1950, as grandes companhias petrolíferas, as ditas as Sete Grandes, formaram verdadeiros impérios abraçando todas as zonas produtoras de petróleo espalhadas pelo mundo.

Foi a época de ouro delas. Atuando como verdadeiros estados dentro do estado, elas possuíam sua própria política externa, suas linhas de aviação e comunicação completamente independentes do país onde estava as suas sedes ou onde elas realizavam a prospecção e extração do petróleo. Geralmente seus administradores e gerentes eram os homens mais importantes do país que lhes dava hospedagem, quando não eram os seus verdadeiros governantes.

Os estados nacionais onde elas atuavam eram neocoloniais, totalmente dependentes, sem poder ou força para disputar-lhes o controle da riqueza nacional. (QUINCAS, Luiz, 2009).

2.4 Dados sobre o Petróleo

Calcula-se que existam 1 trilhão de barris (1 barril = 159 litros) de petróleo nos subsolos do mundo. Até 1990 já haviam sido extraído 43,4% deles. A produção mundial anual atinge a 24 bilhões de barris.

Deste total consome-se 23 bilhões e 1 bilhão vai para os depósitos (os EUA produzem 13%, a Europa Ocidental 6%, o Golfo Pérsico 27% , os outros 19%).

As reservas existentes no mundo inteiro são calculadas em 137 bilhões de tons.(67% delas encontram-se no Oriente Médio) Principais consumidores de petróleo: os EUA consomem 33 barris/per capita/ano; a Europa 22, a Coréia do Sul 16; o Brasil 4; e a Índia e a China mesmo de um barril/per capita/ano. (QUINCAS, Luiz, 2009).

3. O CENÁRIO ATUAL DO MERCADO DE TRABALHO

3.1 O Mercado de Trabalho dos Oficiais de Máquinas

Com o declínio da Marinha Mercante brasileira nos últimos anos, a Cabotagem brasileira ficou reduzida a uma pequena frota de navios mercantes. No entanto, a descoberta de petróleo em águas territoriais, implementou o apoio marítimo para dar suporte às plataformas de petróleo, aumentando as ofertas de trabalho nesse setor, com o apoio, ainda, da Resolução Normativa nº 72, do Conselho Nacional de Imigração (Ministério do Trabalho e Emprego), que obriga que as embarcações que naveguem por período maior que 90 dias nas águas jurisdicionais brasileiras tenham parte de sua tripulação constituída por brasileiros.(MACIEL, 2015).

Além disso, com a descoberta de novos poços de petróleo nas bacias, somado à descoberta do pré-sal, foi ampliado o número de alunos nas escolas de formação (CIAGA e CIABA), foram estimulados os cursos de ascensão de subalternos para o oficialato (ACOM) e de acesso para oficial de máquinas para os profissionais que possuam nível superior em outras áreas (ASOM). Em suma, foi disponibilizado no mercado um contingente de oficiais de máquina muito superior ao que se praticava nos anos anteriores (MACIEL, 2015).

Em uma pesquisa encomendada pelo Sindmar (Sindicato Nacional de Oficiais da Marinha Mercante) revela 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.

Até o final de dezembro, a superoferta no mercado deverá ser de 101 profissionais; em quatro anos, o excedente sobe para 254. Os números incluem o universo de embarcações offshore, de apoio marítimo e cabotagem que será entregue ao tráfego no curto e médio prazo.

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", 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. Segundo ele, tais prerrogativas podem ser mantidas mesmo num cenário de evasão maior da que o estudo aponta.

As associações empresariais tem se reunido com agentes do setor para estudar possíveis soluções. Uma delas é a suspensão temporária da uma norma (Artigo 3º 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 à curto prazo. Há a convicção de que o país não tem como olhar para frente sem antes proteger seu patrimônio e sua mão de obra. O projeto do pré-sal apresenta grande chance de alavancas 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 para os oficiais de Marinha Mercante no mercado de trabalho do Brasil e a pesquisa se restringiu aos oficiais por 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 SYNDARMA e a própria Transpetro (BRAGA,2015).

3.2 Os desafios do mercado atual

Após a euforia causada em relação ao sistema Offshore a partir dos anos 90, que levou à formação de uma grande quantidade de profissionais, começou o declínio do sistema, devido à queda do preço do barril de petróleo no mercado internacional somado aos escândalos de corrupção na maior empresa brasileira de petróleo (Petrobras).

Hoje, apresentando dívidas em ritmo crescente, a Petrobras é alvo de grande desconfiança no mercado acionista. Nesse sentido, não teve saída a não ser focar no desenvolvimento da produção nos projetos dos FPSOs. Assim, houve uma mudança na demanda de serviços focados em exploração, ficando a empresa restrita aos compromissos mínimos na área de manutenção. Como exemplo, contra os 18 projetos previstos para a Bacia de Campos, apenas dois sistemas de produção serão instalados nos próximos cinco anos.

Além disso, o parque industrial de estaleiros também precisará se adaptar a esse novo cenário, pois é provável que não haja demanda para todos os estaleiros que existem hoje no Brasil. Conseqüentemente, as encomendas da Transpetro também serão prejudicadas e a demanda por petroleiros deverá cair, bem como o programa de renovação da frota (PROMEF) será sensivelmente reduzido. Nesse contexto, outro segmento que precisará rever sua demanda futura é a de barcos de apoio.

Ante o exposto, tais projetos demonstram a nova forma de pensar da política, que atinge a indústria do petróleo e, por consequência, o setor marítimo. Através da análise da situação, podemos observar que não há um equilíbrio entre a demanda e oferta de mercado de trabalho, tendo em vista a crescente formação de profissionais e a redução dos postos de trabalho. Sendo assim, o cenário atual do mercado de trabalho nos leva a pensar que existe um desfavorecimento para o marítimo, e, em especial, para o oficial de máquinas de Marinha Mercante.

3.3 Redução da tripulação

A tendência atual nos modelos das embarcações de propulsão elétrica, como, por exemplo, as embarcações de Offshore (apoio marítimo), é de uma ampla difusão de sistemas auxiliares e acessórios alimentados por eletricidade em substituição aos sistemas mecânicos, hidráulicos e pneumáticos. Isso se deve à facilidade de controle à distância proporcionado pelo sistema elétrico, possuindo compatibilidade com os controles eletrônicos. Sendo assim, essa tendência possibilita o avanço tecnológico cada vez maior da automação.

Devido às novas tecnologias, houve uma alteração no cartão de tripulação de segurança(CTS), e, conseqüentemente, uma redução da tripulação. Além disso, a redução do custo operacional das embarcações com essas novas tecnologias favorece aos interesses dos armadores na diminuição do custo em detrimento da oferta de empregabilidade. (BRAGA, 2015).

4. A ABERTURA PARA NOVOS MERCADOS

4.1. Poder Marítimo

Com a redução da frota mercante brasileira, assim como com a abertura unilateral do mercado brasileiro de transporte marítimo internacional e a existência de uma diminuta frota de navios em relação ao comércio externo brasileiro, elevou-se a fragilidade do país, principalmente em relação ao risco do seu tráfego marítimo dominado pelo monopólio de empresas estrangeiras globalizadas.

Por outro lado, com a atual frota de navios próprios torna-se praticamente inexistente a possibilidade de transformá-los em navios de guerra, ficando a maior parte deles prejudicada para atuação mesmo como navios de apoio, inviabilizando, assim, qualquer plano para adaptação rápida de navios de uso civil em uso militar. Nesse sentido, isso significa uma redução da capacidade de mobilização da marinha de guerra brasileira, dificultando o emprego do poder marítimo em ocasiões que, sem que se caracterize um conflito, venha a exigir medidas de emergência.

Dessa forma, fica, então, comprometido o emprego do poder nacional, colocando em risco a conquista e a manutenção dos objetivos nacionais permanentes, em particular, a integridade do patrimônio nacional, e, portanto, comprometendo a segurança nacional do país. Assim, permitiu-se que a marinha mercante chegasse a uma situação crítica. Sendo assim, questiona-se se os verdadeiros interesses nacionais são realmente pela existência de uma marinha mercante nacional forte para o Brasil (MACIEL, 2015).

4.2. A globalização

A globalização é resultado de velhos e novos sistemas de internacionalização como fenômenos gerados por este processo. Ressalte-se a criação e a expansão de instituições

supranacionais e a universalização de padrões culturais. Assim, o termo tem designado a crescente transnacionalização das relações econômicas, sociais, políticas, culturais, ideológicas e religiosas.

Esse processo de internacionalização é complementado por privatizações, desregulamentações e flexibilizações dos mercados, que, em suma, resultam em uma nova configuração espacial da economia mundial. Dentre os fenômenos desse processo, podemos ressaltar a aceleração da regionalização do espaço econômico mundial; a generalização de associações entre as corporações transnacionais; a crescente unificação dos mercados financeiros internacionais e nacionais e a necessidade de coordenação das principais políticas econômicas nacionais, traduzidas na criação do G-8.

5. PERSPECTIVAS ATUAIS DA ATIVIDADE DE *OFFSHORE*

5.1. Introdução

O final do século XIX pode ser considerado um divisor de águas para a exploração do petróleo, pois o mesmo deixou de ser explorado somente em terra e passou a ser explorado também no mar, águas ultra-rasas(até 30 metros), de maneira bastante rudimentar e pouco científica. Isso porque as dificuldades tecnológicas do Offshore eram superadas de maneira empírica. Na verdade, era transferido para a exploração Offshore o mesmo padrão utilizado no segmento *onshore*.

Apenas com a ampliação das descobertas e o conseqüente aumento das dificuldades de exploração em campo cada vez mais profundo e mais distante da costa, tornou-se possível o desenvolvimento de procedimentos e tecnologias próprias, não sendo mais utilizada a rudimentar e empírica adaptação de equipamentos *onshore*. Inicia-se, assim, a busca de uma trajetória tecnológica que viabilizasse a exploração Offshore em mar aberto.

A exploração em áreas como o Golfo do México, Mar do Norte e Bacia de Campos, que, juntas, são as mais ricas e produtivas do planeta, permitiram, diante de investimento na

área de pesquisa e desenvolvimento, grandes avanços na área de exploração Offshore. Tais avanços ocorreram em três grandes áreas tecnológicas: sísmica, perfuração e plataforma com seus equipamentos. Na área de plataforma e equipamentos, ao longo do século XX, a pesquisa deu origem a três trajetórias tecnológicas: sistema rígido (ou fixo) de produção (SRP), sistema flexível (ou híbrido) de produção (SFP) e sistema de produção flutuante (SPF).

5.2. Desenvolvimento da atividade Offshore no Brasil

A exploração de petróleo no sistema Offshore no Brasil teve início em 1968, no Campo de Guaricema, na Bacia de Sergipe, por meio de uma plataforma rígida. Mesmo com a descoberta de novos campos, a atividade Offshore teve pouca relevância dentro da Petrobras, uma vez que a importação de petróleo era muito mais barata.

O elevado custo da produção nacional decorria da baixa dinâmica inovadora, dado que os equipamentos eram importados praticamente sem adaptações que suprissem as necessidades locais. Desta forma, diante do baixo preço do barril do petróleo até 1972 em relação ao elevado preço de seus derivados, a decisão de investimento da Petrobras em pesquisa e desenvolvimento era, majoritariamente, voltada para a área de refino. Assim, somente a partir de 1973, com a mudança das condições devido ao primeiro choque de petróleo e o consequente aumento do preço, a Petrobras iniciou seus gastos em pesquisa e desenvolvimento direcionado para as atividades de exploração e produção.

O Brasil adotou como modelo o sistema de produção antecipado (SPA), que consiste na utilização de embarcações ou plataformas flutuantes de perfuração, em caráter temporário, no intuito de conhecer melhor o reservatório e antecipar a receita através da produção, com a perfuração e exploração de um poço piloto. A fase antecipada ou piloto permite antecipar a produção (renda), ao mesmo tempo em que são coletados dados relevantes do reservatório em questão.

Dessa forma, a receita antecipada fomentará parte das atividades, ao passo que a coleta de informações indicava a viabilidade econômica da exploração do campo, reduzindo o risco de explorar um campo sem condições comerciais de prospecção. Assim, pode-se caracterizar

o SPA com a antecipação de produção por meio de sistema piloto e o desenvolvimento do campo em etapas.

O SPA, além de permitir a redução nos custos e aumento no volume da produção de petróleo no Brasil, trouxe outras consequência ainda mais importante para a exploração Offshore no país, qual seja, o início do sistema de produção flutuantes, através das plataformas semi-submersíveis de perfuração convertida para a produção. A transformação das plataformas para atuarem como produtoras e não somente perfuradoras foi realizada pelo departamento de projetos básicos da Petrobras, com o auxílio da empresa GVA (Gotaverken Arendal), uma das parceiras da Kerr-McGee no Mar do Norte, ao qual se tornou uma das maiores do mundo em projeto de plataforma semi-submersíveis.

Diante dessa nova realidade, a Petrobras criou um programa de capacitação em tecnologia Offshore, o Procap. Por meio desse programa, tornou-se possível o domínio, a geração e a adaptação do conhecimento do segmento Offshore de águas profundas (ALBUQUERQUE, 2009).

6. "O MAR NÃO ESTÁ PARA PEIXES"

6.1. Introdução

A maior empresa brasileira de transporte marítimo, a Transpetro, vendendo ou não ativos para participar do plano de desinvestimento da Petrobras, alienará navios em número elevado. No dia 27 de março, o CA da Transpetro aprovou a alienação dos três últimos navios sem casco duplo. E ainda estão na mira mais meia dúzia que não receberam autorização de extensão de prazo para se manterem operando. Teme a Autoridade Marítima brasileira que as leis da física não sejam tão gentis com os mesmos, ao navegarem e operarem. Teme-se que pelo menos uma dezena de navios os acompanhem em curto espaço de tempo. Aqueles que não são espertos nem tolos temem que, no mesmo período, o que sobrou do Promef não entregue sequer a metade do que vai perder-se.

O que acontecerá com centenas de marítimos, candidatos ao desemprego? Serão mantidos em casa pela empresa? Tripulando navios afretados a casco nu com suspensão de bandeira? Pouco provável, diante das prioridades atuais da holding. Irão aos balcões das empresas privadas em busca de emprego? Muito provável. As consequências disto são por demais conhecidas. Já vivenciamos cenário semelhante, na década de 90, que não deixou saudades. Triste é ver rapazes e moças que adentraram neste mercado de trabalho com promessas de que estavam chegando ao paraíso, como se no sistema capitalista esta condição pudesse se perenizar, descobrindo que eram felizes e não sabiam. Ou não quiseram saber, preferindo ouvir as carpideiras de plantão. Objetivamente, a armação privada vive um grande momento. A Antaq divulgou, recentemente, estudo que demonstrou um crescimento da movimentação de granéis em 4% nestes últimos dez anos. Crescimento que, em comparação ao pífio crescimento do Brasil nesta década, impressiona. Que não se fale dos porta-contentores, com crescimento médio de 12% ao ano, percentual que faria inveja à China, em seus melhores dias de crescimento próximo a 10%. E o bunker, amigos? Hoje, a armação não paga sequer a metade que pagava, quando o petróleo estava no mercado muito acima de cem dólares o barril e assim permaneceu por um bom tempo. Hoje, não há razões no horizonte para acreditar que se voltará a este patamar elevado. E os fretes, companheiros e companheiras, as companhias baixaram? E existe outro detalhe a ser observado: com o dólar nas alturas e perspectivas de terminarmos o ano com o dólar americano valendo 3,8 reais, reiniciaremos a era em que nossos salários disputarão, em dólar, o que é pago a um filipino.

Em síntese, não vemos como a armação vá sofrer com a decadente situação econômica do país, pelo menos no presente. Possivelmente virá a sofrer algo como consequência, num futuro incerto e não sabido, em decorrência do tamanho da crise que se instale.

6.2. O SINDMAR

No Brasil, as empresas buscam reduzir o custo de mão de obra, notadamente na navegação. A maior parte de nossos empregadores são empresas de capital estrangeiro, não se

usam mais nacionais em seus navios em seus países de origem e vêm reduzindo em muito a sua utilização em suas plataformas, quando as operam.

A demanda por Oficiais Mercantes no trabalho não tradicional, ou seja, à bordo, tende à substituição dos brasileiros por estrangeiros dispostos a trabalhar por menor remuneração. A política de migração que já está menos rígida em nossa proteção no atual governo tende até mesmo a não existir mais, caso governos mais à direita, como do PSDB, DEM, ou mesmo PMDB vierem a substituir o atual.

O SINDMAR resiste institucionalmente. No entanto, apesar de nosso esforço, não temos boas perspectivas. Uma dificuldade muito grande com que se depara é com a falta de compreensão de nossos representados por não compreenderem o atual cenário. Por sua vez, as escolas formam e aprimoram o pessoal com o pano de fundo de sempre, enaltecendo o esforço do conhecimento e na dedicação profissional, quando, na realidade, o mercado não está prioritariamente em busca disto e sim na busca de mão de obra mais barata. Luta e esforço coletivo é algo fora da realidade para o pessoal, até mesmo por falta de adequada educação. Representa-se uma das últimas nacionalidades de alto custo laboral que ainda continua a ter trabalho no setor.

Sendo assim, a forma de luta tem sido institucional, construindo-se significativa referência institucional entre partidos políticos e órgãos governamentais, possuindo assento em importantes Conselhos de Direção e formuladores de Normas como, por exemplo, o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante e o Conselho Nacional de Imigração. A atuação no Congresso Nacional é constante e o patrulhamento de projetos de lei que trazem prejuízo é rígido e, até agora, eficiente. Contudo, destaca-se a falta de maior amadurecimento sindical dos representados que insistem em manter uma visão tola e desprovida de responsabilidade com a luta coletiva.

Nesse sentido, destaque-se que a armação nacional privada praticamente não mais existe, a figura do armador tradicional está desaparecendo. Hoje, os principais empregadores são empresas estrangeiras. A Transpetro (Petrobras) que é estatal é a última grande empresa a oferecer empregos, as demais sucumbiram ou mantêm-se graças ao capital estrangeiros. Essas empresas fazem volumosas contribuições financeiras para manutenção e ampliação de Centros de Formação de mão de obra marítima em várias regiões do mundo com o objetivo de certificar mão de obra mais barata.

Por outro lado, o Oficial Mercante brasileiro possui baixa ou nenhuma formação sindical e não compreende o papel relevante do sindicalismo marítimo na manutenção de seus postos de trabalho. Isto quando não tem uma ideia totalmente equivocada deste papel. Este aspecto somado à comunicação rasteira e apressada das chamadas redes sociais dificultam em muito a capacidade de compreensão do universo profissional em que está mergulhado. É comum o grave erro de achar que conhece a Marinha Mercante porque conhece bem o seu navio. O navio é um apenas instrumento de inserção do armador no mercado para obtenção de lucros, mas, não é ele que define os interesses de quem está no mercado.

Em essência, sofre as consequências, de causas que sobre estas não é necessariamente responsável. Compreender as causas e consequências dos interesses que envolvem a Marinha Mercante é que faz alguém conhecer a Marinha Mercante e nada tem a ver com as especificações de um motor Sulzer, uma agulha Sperry ou a cavitação de uma bomba de carga.

A concentração no setor em gigantescas empresas de navegação iniciada nos anos oitenta continua. Vivemos, a esta altura, uma realidade de oligopólio que busca impor seus interesses em todo o mundo e no Brasil não é diferente. Enquanto isto nossos alunos ficam cercados de ideias tolas e totalmente impróprias para a realidade que irá enfrentar no mercado de trabalho.

6.3 Resolução Normativa nº 72

Em vigor desde 13 de outubro de 2006, a Resolução Normativa nº 72, do Conselho Nacional de Imigração (CNIg), é um dos mais importantes mecanismos de inserção de marítimos brasileiros em navios estrangeiros afretados por empresas brasileiras que operam no offshore e na cabotagem.

Quem está neste mercado de trabalho há mais tempo lembra que, na década de 1990, os nossos marítimos não contavam com uma legislação que garantisse a reserva, para brasileiros, de postos de trabalho nas embarcações estrangeiras afretadas e operando em águas jurisdicionais brasileiras. Mas a ação firme do SINDMAR mudou este cenário, com avanços progressivos na regulamentação.

Nos meados dos anos 90, o Sindicato empreendeu ações que culminaram, primeiro na RN-31 (CNIg), em 1998, que já começava a proteger os interesses do trabalhador brasileiro. Cinco anos depois, em 2003, entrou em vigor a RN-58 que, além de tornar obrigatória a contratação de brasileiros em diversos níveis técnicos e atividades pelas empresas afretadoras de embarcações estrangeiras, que operassem em águas jurisdicionais brasileiras por um período superior a 90 dias contínuos, também definia a proporcionalidade de tripulantes brasileiros. E o SINDMAR continuou a lutar por mais avanços na proteção dos direitos trabalhistas dos nossos representados.

Após intensos debates entre o SINDMAR e a presidência do CNIg, foi formalizada uma proposta, apresentada posteriormente aos conselheiros do órgão (representantes do governo, dos trabalhadores e dos empregadores). Esta proposta resultou na RN-72, que obriga a utilização progressiva de brasileiros no setor marítimo após noventa dias de permanência das embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras, tanto nas que operam na cabotagem quanto no offshore.

Quando a Resolução Normativa nº 72 entrou em vigor, em 2006, finalmente os nossos marítimos passaram a contar com uma legislação mais rígida para protegê-los, decisiva para incluir os marítimos brasileiros nas embarcações e plataformas, envolvidas em inúmeras operações, de pesquisa à exploração de petróleo.

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 à 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.

Sendo assim, mesmo com a RN-72, o SINDMAR se mantém em alerta constante para denunciar as tentativas de descumprimento da lei, pois não são poucas as nefastas investidas dos armadores para flexibilizar e até mesmo tentar derrubar esta legislação que, sem sombra

de dúvidas, é a grande garantia de que as vagas, de acordo com o que determina a Resolução, sejam destinadas exclusivamente a brasileiros. Neste sentido, tem sido fundamental a atuação das delegacias do SINDMAR, situadas nas principais cidades portuárias brasileiras, além da sede do Rio de Janeiro.

Por tudo isso, é imprescindível ampliar o conhecimento e o entendimento sobre a importância da RN-72 entre os nossos marítimos, incentivando-os a se engajarem nesta luta incessante.

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

6.4. Resolução Normativa nº 80

A Resolução Normativa nº80 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 a RN-72 e RN-80, na tentativa da busca por interesses próprios, desprotegendo o mercado de trabalho e os oficiais marítimos.

A Resolução Normativa nº80 também se encontra na íntegra no capítulo anexos, no 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 8. Os procedimentos, relatados no documento, devem ser atendidos desde julho de 2010.

Consta na referida norma 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; antes do início da operação de transferência, lançar barreiras de contenção de óleo no entorno das embarcações

envolvidas na operação; 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.

7. CONCLUSÃO

Dessa forma, de acordo com toda a literatura consultada, podemos concluir que realmente existe uma diminuição de postos de trabalho no setor de aquaviários no Brasil.

Devido a uma grande demanda de formação de novos Oficiais Mercantes, o mercado de trabalho para esses jovens ficou ainda mais inacessível, considerando que a oferta de profissionais é maior do que a quantidade de postos de trabalho oferecidos. Além disso, observa-se uma grande diminuição de contratações nas empresas de *Offshore* em contraste com o elevado número de demissões, gerando um aumento diário de desemprego para os Oficiais de Máquinas de Marinha Mercante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAGA, Brunno. **Menos dinheiro, mais desafios**. Revista Macaé Offshore, ano XIV, nº 83/2015, p. 28-29.

MACIEL, Felipe. **O plano de Bendine**. Revista Brasil Energia Petróleo & Gás, ano 34, nº 416/2015, p. 20-27.

ALBUQUERQUE, V.M. **O mercado de trabalho em navios *Offshore* para os oficiais da Marinha Mercante**. Rio de Janeiro, 2009.

QUINCAS, Luiz C.P. **História do petróleo do Brasil**. 2009.

MORAIS, José Mauro de. **Petróleo em águas profundas no Brasil**.

ALMEIDA, Severino. UNIFICAR SINDMAR. 2015.

ANEXOS

ANEXO A: Resolução Normativa 72

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO RESOLUÇÃO N° 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 seqüência, 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 80

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 de mestrado 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. 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.