

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 2015.

AOS MARÍTIMOS DA PETROBRAS E DA TRANSPETRO

Prezados Companheiros e Prezadas Companheiras,

Enviamos para conhecimento, as Pautas de Reivindicações dos Acordos Coletivos de Trabalho para os Marítimos encaminhadas à Petrobras e à Transpetro, ofícios encaminhados por nós às empresas, cobrando agendamento de reunião, bem como as devidas respostas das mesmas.

Informamos que as Pautas oriundas de bordo e individuais por nós recebidas, em tese, atenderam nossa solicitação de poucos itens. Entretanto, ao sistematizar percebeu-se que muitos deles continham assuntos diferentes, ou seja, ao final da sistematização, o número de itens, apesar de ser menor que em campanhas anteriores, ainda permaneceu grande e a decisão adotada pelo SINDMAR foi de atender uma escala de prioridade, sendo que os itens mais importantes estão reunidos na “Pauta de Reivindicações Itens Gerais”, e os demais itens estão em Pautas de Reivindicações específicas.

Informamos também que tomamos conhecimento que a Transpetro enviará Gerentes e Executivos a bordo das embarcações, para conversar com os marítimos, alegando que os **Sindicatos Marítimos estão batendo forte e pegando pesado**. Sendo assim, para conhecimento e reflexão de todos, transcrevemos notícia veiculada pelo jornal “O Globo”, em 13/09/2015, publicada na coluna de Ancelmo Gois, que justifica a ação e a preocupação do SINDMAR com o futuro da Transpetro, e em especial com seus funcionários marítimos:

“Antônio Rubens da Silva Silvino, novo presidente da Transpetro, avisou, sexta, que vai vender ativos e demitir gente...”

A pergunta que não quer calar é: se o presidente faz uma declaração de tal monta, como é que gerentes, executivos, etc, convencerão o corpo funcional marítimo que tudo está bem e nada de ruim acontecerá?

Complementando, seguem transcritos trechos da mensagem circular 11/2015, que como prevíamos, **cada vez mais se confirmam como sendo fatos e dados irrefutáveis, que devem servir como base de nossos questionamentos e ações, que necessariamente teremos que adotar para sobrevivermos e garantirmos nossa permanência no Sistema Petrobras:**

As ações que vem sendo adotadas pela Petrobras e pela Transpetro nos levam a deduzir que estamos sob um dos mais graves ataques que já sofremos aos postos de trabalho marítimos dentro do sistema Petrobras. A holding Petrobras possui em contrato hoje cerca de 300 navios tanques no segmento de petróleo e gás, dos quais pouco mais de 10% ou seja, apenas 33 navios estão arvorando bandeira brasileira sendo operados pela Transpetro. Estima-se que o desembolso do sistema Petrobras com afretamento de navios estrangeiros poderá superar facilmente a cifra superior a R\$ 4 bilhões de reais até o final de 2015. Em suma, todos nós sabemos que trata-se de uma incoerência estratégica,

considerando que o petróleo brasileiro vem basicamente do mar e que a Petrobras tem mantido um nível de produção crescente, apesar dos conturbados cenários nacional e internacional e da crise existente no setor de petróleo e gás.

É importante registrar que a Transpetro foi criada em 1998 não como primeira opção da Petrobras, mas como resultado da resistência do SINDMAR contra os planos então vigentes na estatal, que se fossem consumados resultariam na completa aniquilação dos postos de trabalho para brasileiros no setor de Transporte Marítimo do sistema Petrobras. Desde então, a partir de determinado momento na Transpetro, foi iniciado um processo contínuo de afretamento de navios de bandeira de conveniência. Como resultado dessa política, chegamos a este ano de 2015 com a Transpetro operando 54 navios, sendo que destes, 33 são navios próprios, acrescidos de um rebocador com mais de 39 anos de construído. Registramos que dos 33 navios próprios, apenas 11 foram construídos depois do ano 2000 e cerca de 20 dos restantes tem previsão de serem alienados da frota Transpetro, quer seja pela idade, ou por exigência de legislação internacional, ou por obsolescência / inadequabilidade tecnológica.

Há também 20 navios operados mediante contratos em bandeira de conveniência pela TI BV (Transpetro International Belosten Venootschap), uma subsidiária da Transpetro sediada na Holanda. Recentemente, a **Petrobras** passou a sinalizar fortemente que deseja ficar com a TI BV para a própria Petrobras, **considerando que esta fatia da Transpetro é lucrativa**, para operá-la como uma subsidiária da holding, o que na **prática esvaziaria e enfraqueceria ainda mais o Transporte Marítimo da Transpetro.**

No início de 2015, sob nova direção, a Petrobras iniciou um processo de venda de ativos que abrange todo o sistema Petrobras (vide exemplo da BR Distribuidora) e a todo momento são veiculadas notícias que sinalizam fortemente para a privatização parcial ou total da Transpetro, incluindo a venda de navios próprios com bandeira brasileira, ao que temos resistido e denunciado amplamente, pois demonstra que a nossa empresa está sendo administrada por pessoas que não consideram nem mesmo a importância estratégica de uma frota própria para empresas do porte da Petrobras e da Transpetro e para um país com as dimensões continentais como é o Brasil.

Outro ponto que sinaliza fortemente para o fim da frota de navios próprios e da própria Transpetro é o PROMEF. Passados 10 anos desde o lançamento do primeiro edital para encomenda de navios do PROMEF 1 e PROMEF 2, foram efetivamente entregues apenas 11 navios do PROMEF 1 de um total previsto de 26 navios. Também já foi anunciado o cancelamento dos contratos de compra de três navios de bunker pela falta de estaleiros interessados na construção dos mesmos e o cancelamento pela Transpetro de oito navios petroleiros que seriam construídos em Niterói. Some-se a isto o fato de que o Estaleiro EISA PETRO 1 encerrou suas atividades em julho sem ter concluído outros três navios petroleiros PANAMAX da série Anita Garibaldi que estão atracados no estaleiro aguardando definição sobre o destino dos navios, donde se conclui que **o barco PROMEF está fazendo água e afundando rapidamente sem ter criado as condições mínimas para salvamento da Transpetro da chamada "curva da morte", expressão que agora se configura mais verdadeira do que nunca.**

Observadas as considerações acima e constatado que a cada ano que passa a frota Transpetro operada na bandeira brasileira encolhe visivelmente, ficam os seguintes **questionamentos a serem respondidos pelas empresas:**

- 1) **Mantendo-se o atual planejamento com o aumento absurdo da frota afretada e com a frota própria encolhendo num ritmo assustador, que destino terá o excedente do corpo funcional marítimo da Transpetro?**
- 2) **Que tamanho terá a frota da Transpetro em futuro próximo? Será que existe algum plano para reverter o rápido encolhimento que está acontecendo?**
- 3) **Por que será que mesmo com a vinda a público dos escândalos do Petrolão, e com uma conta de afretamento de navios estrangeiros, que remete para o exterior cerca de 5 bilhões de reais anuais, os administradores do Abastecimento da Petrobras e sua subsidiária Transpetro insistem e cada vez mais defendem o afretamento de navios no exterior em detrimento da frota própria?**
- 4) **Com o desaparecimento ou encolhimento da Frota Transpetro, o que regulará os preços dos fretes para o Sistema Petrobras? A adoção de tal atitude é desconhecimento, incompetência ou intencional?**
- 5) **Por qual motivo a Transpetro é impedida/proibida de operar/tripular as embarcações mais lucrativas do setor de petróleo e gás brasileiro, a exemplo de embarcações de apoio marítimo (rebocadores), FPSO, FSO, Plataformas, dentre outras?**

Sendo assim, fica claro que a campanha do Acordo Coletivo de Trabalho Marítimos Petrobras e Transpetro 2015/2016 terá como foco principal a preservação dos postos de trabalho dos marítimos do sistema Petrobras. A necessidade da existência e ampliação da frota própria, a garantia por escrito no acordo da manutenção dos empregos dos marítimos do sistema e a implementação do inevitável e necessário regime de trabalho x repouso para 1x1, ou seja, um dia de trabalho por um dia de repouso, ***considerando que as demais empresas da cabotagem já adotam tal regime há algum tempo, sendo a Transpetro a única que ainda resiste e insiste em praticar o mesmo.***

Finalizando, conclamamos os Companheiros e Companheiras a se manterem em permanente alerta e prontidão até a vitória final.

Unidade e luta.

Solicitamos a todos que, ao receberem esta mensagem, confirmem seu recebimento e **contribuam com sua ampla divulgação.**

Despedimo-nos com as já tradicionais **Saudações Marinheiras.**

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR

Observação de praxe:

Cumpramos lembrar que a não difusão ou a retenção desta correspondência fere o preceituado no art. 5, inciso XII, da Constituição Federal e o art. 266, do Código Penal, ficando o infrator sujeito às sanções previstas na legislação pátria.