



SIÍNDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR

Praça D. Luís I, nº 9 – 1º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º 501276696

Telefones: (351) 21 396 04 33 – (351) 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

**MEMORANDO DOS MARÍTIMOS E DA MARINHA MERCANTE
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

4 de dezembro de 2012

Entregue em audiência parlamentar na Comissão de Segurança Social e Trabalho da AR

A atualidade de todos os assuntos referidos no memorando deve-se ao facto de, apesar de formalmente apresentados, ainda não terem sido resolvidos pelo Governo (Mar, Economia e Educação), Instituto Portuário dos Transportes Marítimos – IPTM e Associação dos Portos de Portugal – APP.



SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, nº 9 – 1º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – (351) 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

**AUDIÊNCIA NA COMISSÃO DE SEGURANÇA SOCIAL E TRABALHO
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

4 de dezembro de 2012

São preocupações do Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante – OFICIAISMAR e do Sindicato dos Quadros Técnicos do Estado – STE, os pontos seguintes que ambas as estruturas sindicais consideram prioritários de resolução, dado que afetam os Oficiais de Marinha Mercante:

1. Dinamização da Marinha Mercante de bandeira apoiada nas capacidades dos estaleiros navais nacionais;
2. Admissão de Oficiais de Marinha Mercante qualificados a integrar os serviços de controlo de tráfego marítimo costeiro e portuário, inspeção de navios e pilotagem de portos por forma a travar a rutura dos mesmos, salvaguardando que os movimentos de navegação e manobras nas águas sob soberania e jurisdição nacionais se processem em condições de segurança e preservação ambiental;
3. Revisão do RIM – Regulamento de Inscrição Marítima:
 - a. Reintrodução da categoria de Piloto de Barra
 - b. Introdução da categoria de Oficial ETO – *Electro Technical Officer*
 - c. Reintrodução da categoria de Oficial Radiotécnico
 - d. Introdução da categoria de Patrão de Marítimo-Turística
4. Aplicação da idade da reforma de acordo com o disposto legal pela condição de marítimo aos pilotos de barra e respetiva validação das cédulas marítimas e certificados de competência, de qualificação e especialização;
5. Descongelamento da progressão de carreiras, fator impeditivo do exercício de funções essenciais ao bom funcionamento da pilotagem nos portos, nomeadamente no pós-estágio e na evolução da tonelagem dos navios;
6. Estruturação da carreira nacional e respetiva certificação dos Controladores de Tráfego Marítimo;
7. Proteção dos profissionais por acidente e/ou doença pelo exercício das suas funções;

8. Restabelecimento do funcionamento dos cursos de especialização e qualificação STCW na Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – ENIDH (encontram-se suspensos com grave prejuízo para o acesso à profissão dos marítimos, por efeito de um relatório do IGMECT);
9. Tratamento não discriminatório de todos os trabalhadores das Administrações Portuárias e do IPTM, relativamente a remunerações acessórias devidas;
10. Ratificação da Convenção STCW-F;
A ratificação da Convenção e a certificação dos marítimos nacionais de acordo com o STCW-F é fundamental para assegurar a continuidade e exercício profissional dos marítimos portugueses em qualquer navio de pesca abrangido pela convenção, designadamente os navios da pesca longínqua industrial do armamento nacional e estrangeiro.
11. Atribuição do subsídio de embarque aos Oficiais Praticantes de Marinha Mercante, embarcados nos navios de bandeira nacionais e estrangeiros;
12. Ligação marítima de passageiros e carga rodada entre o continente e os arquipélagos dos Açores e Madeira, por navios de bandeira, integrando o N/M “Atlântida”.

Anexos:

- Memorando entregue ao Secretário de Estado Mar, audiência de 2 de novembro de 2011 – Doc. 1
- Aditamento ao memorando, 6 de julho de 2012 – Doc. 2
- Fax de 22-11-2011, enviado ao Secretário de Estado do Mar – Cursos de Especialização e qualificação STCW na ENIDH – Doc. 3;
- Fax de 23-11-2011, enviado ao Secretário de Estado do Mar – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro – Doc. 4;
- Ofício n.º 187/11, de 29-11-2011, para o Ministro da Educação e Ciência – Cursos de Especialização e qualificação STCW na ENIDH – Doc. 5;
- Fax de 9-12-2011, enviado ao Secretário de Estado do Mar – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro – Doc. 6.



300 - A

SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, nº 9 – 1º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – (351) 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

AUDIÊNCIA COM A SECRETARIA DE ESTADO DO MAR

2 de novembro de 2011

PONTOS A CONSIDERAR:

1. Dos Marítimos
2. Marinha Mercante
3. Do Ensino Náutico
4. Da Segurança Marítima, Portuária e Tráfego Marítimo
5. Da Cooperação
6. Anexos

1. DOS MARÍTIMOS

Portugal deve desenvolver uma política estratégica de fornecimento de Oficiais da Marinha Mercante à economia de transporte marítimo global e beneficiar decisivamente o emprego e a economia nacional (muito importante).

1.1. Revisão do Regulamento de Inscrição Marítima – RIM

- Exames de reciclagem e de competência, actualização da Portaria nº 753/94, de 16 de agosto;
- Contagem de tempo para a evolução de categoria, a oficiais da marinha mercante, em exercício de actividade profissional em embarcações (rebocadores) ou trem e marítimo-turísticas cujo certificado de segurança de lotação ou tonelagem agregada o exija;
- Reativação da categoria de Oficial Radiotécnico;
- Criação das categorias de Oficial Radioeletrónico e Praticante Radioeletrónico – ETO – SCTW/2010 Manila;
- Validação da cédula marítima para os pilotos de barra e portos em exercício;
- Criação da categoria de praticante sem curso até um limite máximo de três meses, enquanto aluno da licenciatura de pilotagem (embarques ao longo da licenciatura – 1.º ciclo – e reconhecidos pelo órgão regulador);
- Introdução dos certificados de competência para a marítimo-turística.

1.2. **Concessão de bolsas para o ensino náutico (1.º e 2.º ciclo de formação) e de cursos de especialização e de qualificação – Reativação de todas as ofertas formativas da ENIDH (muito importante);**

1.3. **Apoio ao embarque de Praticantes através do 1º registo, Registo Mar, empresas de recrutamento de tripulações e armadores estrangeiros (muito importante);**

1.4. **Descongelamento das carreiras dos Pilotos de Barra e Portos de modo a estancar a saída de quadros (muito importante);**

2. MARINHA MERCANTE

Estabelecimento de ligações marítimas entre o Continente e as Regiões Autónomas, e ligações inter-ilhas, de forma a empregar marítimos nacionais, dinamizar a manutenção e a construção naval portuguesa, e ainda evitar o gasto com afretamentos a navios estrangeiros, tal como hoje acontece na Região Autónoma dos Açores.

Desta forma garantir-se-ia também o treino e o embarque aos Praticantes Pilotos, futuros Oficiais da Marinha Mercante, para obterem os certificados de competência exigidos internacionalmente.

3. DO ENSINO NÁUTICO

- 3.1. **Restabelecimento imediato do funcionamento dos cursos de especialização e qualificação STCW na ENIDH. Estes cursos encontram-se suspensos com grande prejuízo para os marítimos, para as receitas extraordinárias da ENIDH e para a economia nacional, por efeito de um relatório preliminar da responsabilidade da Inspeção Geral do Ministério da Educação e Ciência (muito importante). Pedimos a intervenção imediata da Secretaria de Estado do Mar;**
- 3.2. Elaboração, pelo órgão regulador, de uma base de dados nacional de marítimos, com menos de 55 anos, com os respetivos certificados de competência, de especialização e de qualificação que permita criar um plano de formação e certificação, definidor de uma estratégia de fornecimento de marítimos portugueses à indústria do transporte marítimo, nomeadamente europeu;
- 3.3. Integração e uniformização dos planos de estudo para a qualificação de todos os Marítimos (Marinha de Comércio, Pescas e Tráfego Local) em todos os níveis (Oficiais, Mestrança e Marinhagem) usando para o efeito, as escolas – ENIDH, FOR-MAR – e para a certificação, a entidade reguladora (ex-IPTM);
- 3.4. Formação que permita aos Marítimos transitar da Marinha de Pesca para a Marinha de Comércio, e vice-versa, implementação do STCW-F em outubro de 2012;
- 3.5. Criação de cursos de pós-graduação em segurança marítima e portuária para dar resposta à necessidade de recrutamento de oficiais de marinha mercante devidamente habilitados como inspetores do *Port State Control* e para responsáveis de segurança em empresas de transporte marítimo e portos;
- 3.6. Manter o curso para a formação especializada em Radioeletrónica, Manutenção Eletrónica Marítima, Segurança Radioelétrica, Eletricidade e Automação, conforme as disposições obrigatórias definidas no Regulamento de Radiocomunicações da União Internacional de Comunicações (RR/UIT), na Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS/74 e Emendas) e pelas normas adoptadas pela Organização Marítima Internacional (IMO);
- 3.7. Criação do curso para o *Electro-Technical Officer* – ETO, nova função a bordo dos navios, consignada na Convenção STCW 78/95, revista em 2010 – Cap. III, Reg. III/6. Segundo o Código STCW 78/95 – Tabela A-III/6, fazem parte das competências deste oficial o controlo, a manutenção e a reparação dos equipamentos elétricos e eletrónicos da máquina principal e auxiliares, e os de navegação e de radiocomunicações da ponte;
- 3.8. Corrigir a insuficiência de formação prática com trabalho ambulatorio ou em meio hospitalar, de modo a melhorar e aprofundar os conhecimentos médicos e o respectivo exercício a bordo dos navios.
Generalizar esta formação e certificação aos marítimos em exercício em navios ao abrigo do SCTW-F (Pescas). Ainda se observa que os cursos de formação médica devem ter um carácter de obrigação periódica (de três em três anos) para actualização de conhecimentos e reciclagem.
Dec. Lei n.º 274/95, de 23 de Outubro (prescrições mínimas de segurança e saúde a bordo dos navios).

4. DA SEGURANÇA MARÍTIMA, PORTUÁRIA E TRÁFEGO MARÍTIMO

- Plano Nacional de Segurança Costeira. Identificação dos pontos de acolhimento de navios em dificuldade;
- Manutenção e reforço do assinalamento marítimo e portuário, e dragagem nos canais portuários;
- Salvadegos – dotação de pelo menos uma unidade para a cobertura da costa continental nacional e outra para o Arquipélago dos Açores;
- Rebocadores portuários – dotação de pelo menos uma unidade nos portos onde não existam, nomeadamente na cobertura dos portos e costa do Algarve;
- Reforço de inspetores de *Port State Control* que assegurem os compromissos a que Portugal é obrigado;
- **Reforço de operadores e supervisores de VTS, e definição e indexação das suas carreiras e remunerações à tabela dos Pilotos de Barras e Portos (muito importante).**

5. DA COOPERAÇÃO

Alargar e desenvolver os mecanismos de cooperação já existentes nos domínios da formação e certificação náutica, no sentido de promover a segurança pelos laços da língua e da cultura.

6. ANEXOS

- 6.1. Embarque de Praticantes Pilotos
- 6.2. Funcionamento do CCTMC – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro
- 6.3. Embarque em Navios a Operar na Costa do Brasil e em Navios Brasileiros

Lisboa, 2 de novembro de 2011

A Direção

Anexo 6.1. Embarque de Praticantes Pilotos

Verifica-se uma enorme dificuldade de embarque dos Praticantes Pilotos nos navios nacionais para a sua formação.

Concorrem para esta situação, o facto de o país não possuir uma frota marítima que possa promover o embarque destes profissionais, mas também a cessação do pagamento, há cerca de um ano, do subsídio de embarque por parte do Estado.

Após contactos efetuados recentemente pelo OFICIAISMAR, (paralelamente a outros efetuados pela ENIDH), junto de empresas de navegação marítimas, passamos a seguinte informação:

- Portline: embarcam praticantes nacionais nos navios porta-contentores e graneleiros sempre que possível, mesmo sem receberem o subsídio do Estado; Têm dois praticantes embarcados;
- Transinsular: informaram de que não necessitam de praticantes, argumentando ainda que não recebem o subsídio para esse fim;
- Mutualista / Promarinha: embarcam praticantes, e neste momento estão quatro embarcados, e aquando do término do estágio, vão conseguindo embarcar os oficiais nos seus navios, nomeadamente na costa do Brasil;
- Registo MAR: forneceram-nos uma lista de armadores do 2º registo nacional, que potenciam o embarque de praticantes e oficiais;
- Naveiro: não têm embarcado praticantes por a empresa se encontrar numa situação idêntica à de muitas outras, ou seja não têm possibilidades de tesouraria para pagar mais um ordenado;
- Madeirense: possuem três navios de pavilhão nacional, estando embarcado um tripulante com vencimento.

Tanto quanto conseguimos apurar, no momento existem cerca de 12 praticantes pilotos sem navio para fazerem a sua formação para oficial náutico.

O Oficialismar considera ser de todo o interesse nacional, que a Tutela disponibilize de novo esse subsídio, promovendo-se assim o embarque de praticantes em navios nacionais, com alargamento a navios no 2º registo nacional (registo MAR), e até a navios de pavilhão estrangeiro, se para tal houvesse necessidade.

Como se compreenderá, só com a manutenção e o rejuvenescimento de uma bolsa de oficiais nacionais, se poderá desenvolver a indústria do mar, onde a Marinha Mercante (comércio e pescas) desempenha um papel estratégico e de indiscutível relevância para um país ribeirinho que pretenda explorar todas as potenciais riquezas que a economia do mar oferece. A manutenção e criação de oportunidades de empregos diretamente associados à Marinha Mercante deve pois, neste processo, ser equacionada pela administração portuguesa.

Não podemos conceber uma Marinha Mercante ao serviço da economia do país, no movimento de mercadorias por mar e pescas, sem marítimos portugueses.

É no exercício do trabalho a bordo que se adquire um conjunto de elevado nível de competências, quer operacional quer científico, verdadeiramente indispensável ao sucesso dos desígnios do mar, e nas profissões em terra ligadas a este vital sector marítimo.

Anexo 6.2.**Funcionamento do CCTMC – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro**

SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, n.º 9 – 1.º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º: 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

Exmo. Senhor
Presidente Conselho Diretivo do IPTM
Instituto Portuário dos Transportes Marítimos, IP
Edifício Vasco da Gama
Rua General Gomes Araújo
1399-005 LISBOA

Sua Referência Sua Comunicação Nossa Referência Lisboa, 13 de setembro de 2011
170/11

ASSUNTO: **Funcionamento do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (CCTMC)**

Exmo. Senhor,

Pela presente chamamos a atenção de V.Exa para a necessidade de adoção de medidas positivas que resolvam alguns constrangimentos que se vêm manifestando, a fim de assegurar o bom funcionamento do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (CCTMC).

A presente resume, na nossa opinião e no sentimento da maioria dos colegas que nele trabalham, os aspetos críticos mais relevantes que atualmente prejudicam o funcionamento do CCTMC, colocando em risco a eficiência do Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (SNCTM).

Na sequência de inúmeras preocupações manifestadas ao OFICIAISMAR por parte dos Controladores de Tráfego Marítimo (CTMs) nossos associados, levamos mais uma vez ao conhecimento do IPTM os problemas por eles mais sentidos.

Atualmente, o CCTMC encontra-se em funcionamento sem gestor responsável a tempo integral e com menos dois CTMs. Esta situação, sem perspectiva de solução a curto ou médio prazo, poderá vir a ser agravada caso aconteçam mais desvinculamentos ou interrupções forçadas da atividade laboral por motivos de força maior.

Estes profissionais, na sua grande maioria integrados nos quadros do IPTM, IP em 2007, asseguram a vigilância e monitorização do tráfego marítimo costeiro sete dias sobre sete, vinte e quatro horas por dia, em turnos de oito horas, contribuindo para a segurança da navegação e a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e do meio marinho na costa de Portugal Continental.

O facto de, em menos de quatro anos de existência do CCTMC, três CTMs terem já optado pela demissão dos quadros e conseqüente abandono da profissão, é um sinal evidente da degradação das condições de trabalho, com origem em causas variadas, como sejam:

1. Ao arripio do contrato individual assinado pelas partes, os CTMs foram sistematicamente confrontados com a degradação das condições de vencimento inicialmente acordadas. No ato de celebração do contrato e ao longo da sua execução foram formadas justas e legais expectativas de rendimento que não foram satisfeitas e ao invés a depreciação do valor inicial tornou-se insustentável:
 - a) alterações ao regime de pagamento de subsídio de turno, desanexando e congelando uma parte deste, ao invés de a integrar no ordenado base ;
 - b) o IPTM procedeu à alteração unilateral das condições da remuneração do trabalho em dias de feriado obrigatório. Em violação do contratualizado de acordo com as Normas Internas de Gestão para o Serviço de Controlo de Tráfego Marítimo, a remuneração deixou de ser paga como trabalho extraordinário seguindo uma alegada interpretação da Lei n.º 59, de 11 de Setembro de 2008, por parte do DAS;
 - c) a coexistência no mesmo serviço de dois diferentes regimes remuneratórios atribuídos aos CTMs, em desempenho da mesma função.
2. O CCTMC nunca garantiu que o serviço de 24 horas/dia, 7 dias semana fosse convenientemente coberto, tendo em conta a possibilidade de ocorrerem ausências por motivos de força maior de CTMs, uma vez que nunca existiu pessoal em número suficiente para garantir um regime de prontidão permanente. Este problema encontra-se hoje agudizado devido à falta de dois CTMs na equipa de trabalho, o que obriga a que praticamente 1/3 dos turnos que normalmente deveria funcionar com três consolas VTS, passem a operar com apenas duas. Tal diminuição de efetivos contrasta em absoluto com o progressivo aumento do volume de trabalho, devido à transferência de funções anteriormente desempenhadas pelo Centro de Busca e Salvamento da Marinha como as notificações obrigatórias WETREP ou o sistema de recepção de alarmes de ataque por pirataria SSAS, e também devido ao aumento do número de corredores nos Esquemas de Separação de Tráfego, ao início das operações *offshore* ligadas à futura exploração petrolífera e ao aproveitamento da energia eólica.
3. Falha na avaliação de desempenho por parte do IPTM:
 - a) os CTMs não foram avaliados dentro dos parâmetros do SIADAP, desde o ano de 2008, por incapacidade de aplicação do sistema, dadas as características do serviço;
 - b) nunca foram definidos objetivos de trabalho a estes profissionais que obedecessem aos critérios do SIADAP. Apesar disso não foi criado nenhum sistema de avaliação alternativo que permita o acesso à justa possibilidade de progressão de carreira;
 - c) este facto não terá inibido o IPTM de utilizar as cotas de classificação de relevante proporcionais à existência destes 18 funcionários, em benefício de outros colaboradores, cujo trabalho desempenhado está perfeitamente enquadrado com os princípios do SIADAP.

Sindicato OFICIAISMAR

3/3

4. Desinvestimento na formação dos colaboradores. Após a formação inicial dada aos CTMs, não lhes foi proporcionado qualquer outro tipo de formação uniformizada adicional apesar das atualizações graduais do sistema.
5. Existem insuficiências, deficiências técnicas e ergonómicas dos equipamentos, sendo de extrema importância referir que para além de afetarem permanentemente a eficácia do trabalho, ainda causam um desgaste físico adicional aos profissionais do CCTMC. Estes problemas têm sido ultrapassados graças à grande experiência profissional acumulada pelos controladores durante a sua carreira na marinha mercante. Até à data não há conhecimento de ter sido feita qualquer avaliação de riscos com implicação na saúde, higiene e segurança no trabalho. Tanto mais que as falhas apontadas no sistema estão no período de garantia do equipamento e são da responsabilidade da empresa instaladora.
6. Apesar de já se encontrar em vigor toda a legislação regulamentar do SNCTM, os CTMs encontram-se em funções desde a entrada em funcionamento do CCTMC sem possuírem qualquer certificação profissional que ateste a formação e competências necessárias ao desempenho da função.
7. Por via de despacho do Conselho Diretivo do IPTM, foram marcadas faltas injustificadas aos colaboradores que participaram na greve de 29 de setembro de 2010, por não terem cumprido os serviços mínimos impostos pelo mesmo e deliberados pelo Tribunal Arbitral. O IPTM decidiu por esta punição, ainda que os serviços mínimos decretados pelo OFICIAISMAR e cumpridos com adesão de 100% dos CTMs se tenham mostrado suficientes. Como consequência da imposição do IPTM e com a correspondente decisão do Tribunal Arbitral na definição de serviços mínimos, os CTMs com função de Supervisor estão inaceitavelmente condicionados relativamente ao exercício do seu direito constitucional à greve.
8. Relativamente ao funcionamento dos turnos, continua por definir o período de referência com base na rotação dos mesmos, o dia de descanso obrigatório e o dia de descanso complementar das folgas. É ainda necessário por termo à recorrente prática de alteração unilateral da escala de turnos por parte da chefia.

O Oficiaismar renova a sua disponibilidade para qualquer esclarecimento julgado pertinente sobre as matérias expostas e para trabalhar conjuntamente com os serviços concorrentes do IPTM na elaboração de propostas que respondam cabalmente às preocupações destes trabalhadores.

Melhores cumprimentos,

Pel' A Direção



(Luís Filipe Costa)

Anexo 6.3.**Embarque em Navios a Operar na Costa do Brasil e em Navios Brasileiros**

Existem muitos oficiais portugueses interessados em trabalhar no Brasil, em virtude da exígua frota mercante nacional.

6.4.1. Embarque em navios a operar na costa do Brasil

LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Para os navios estrangeiros que operem na costa brasileira, as autoridades do Brasil exigem que detenham 70% de marítimos nacionais.

Dada a dificuldade em garantir esta quota por oficiais brasileiros, propomos que os oficiais portugueses possam ter preferência relativamente a outras nacionalidades, para suprir as necessidades da procura.

VISTOS DE TRABALHO

Verifica-se uma certa morosidade na obtenção do visto de trabalho para embarcar em navios a operar na costa brasileira. Por falta de celeridade desse documento imprescindível, os oficiais da marinha mercante portuguesa já têm perdido o emprego ao qual se candidatam, através de empresas de recrutamento de tripulações brasileiras e internacionais.

O OFICIAISMAR solicita uma agilização na obtenção dos vistos de trabalho para os oficiais portugueses.

6.4.2. Embarque em navios brasileiros

DOCUMENTO MARÍTIMO BRASILEIRO

Pela legislação brasileira, Decreto n.º 70436/72, verifica-se que os requisitos necessários para a aquisição de igualdade de direitos e obrigações civis entre nacionais dos dois países tornam-se difíceis de concretizar para um marítimo português, não residente no Brasil.

Consequentemente é deveras complicado para um marítimo nacional conseguir que lhe seja concedida a CIR – Caderneta de Inscrição e Registo brasileira (documento equivalente à Cédula Marítima portuguesa), exigida pelas empresas brasileiras de navegação.

Seria desejável que através do endosso, por parte das autoridades marítimas brasileiras, dos certificados de competência e outros no âmbito do STCW/95 e da cédula marítima portuguesa, lhes fosse facultada a CIR brasileira.



Dx 2

SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, n.º 9 – 1.º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º: 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

Sua Excelência
Secretário de Estado do Mar
Praça do Comércio
1449-010 LISBOA

Sua Referência

Sua Comunicação

Nossa Referência
139/12

Lisboa, 6 de julho de 2012

ASSUNTO: **Memorando de assuntos de Marinha Mercante – Aditamento ao anterior de novembro de 2011**

A consideração de V.Excelência,

1. Ratificação da Convenção STCW-F

Na sequência das informações anteriores de V.Exa., congratulamo-nos com a intenção manifestada em ratificar a respetiva Convenção.

2. Centro de Estudos e Formação Especializada (CEFE) da ENIDH

O relatório preliminar da auditoria administrativa e financeira efetuada pela Inspeção-Geral do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior – IGMCTES, em setembro de 2011, à Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – ENIDH, pôs em causa o funcionamento de alguns cursos de especialização e qualificação da Convenção *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* – STCW da Organização Marítima Internacional – IMO, das Nações Unidas para marítimos, pelo efeito da remuneração cumulativa dos docentes especializados em certificação marítima, únicos no país, em regime de dedicação exclusiva. Este entendimento lesa os marítimos pois em virtude de necessitarem destes cursos de especialização de curta duração, obrigatórios ao abrigo da Convenção STCW, para desempenharem a sua atividade profissional, a sua falta inibe-os do exercício da mesma, para além do prejuízo para a economia do País, para os armadores e para as receitas extraordinárias da própria ENIDH.

Recordamos que estes cursos são ofertas formativas únicas de certificação obrigatória internacional, desenvolvidas em Portugal apenas na ENIDH.

Desde o conhecimento desse relatório preliminar e apesar do seu efeito não ser vinculativo, os cursos do Centro de Estudos e Formação Especializada – CEFE da ENIDH encontram-se suspensos.

Passados dez meses e apesar dos sucessivos reparos do OFICIAISMAR sobre este assunto e da acumulação das queixas por parte dos interessados, marítimos e empresas armadoras nacionais, por inibição da prestação destes cursos, a situação continua por se resolver. Muitos destes marítimos recorreram a outros centros de formação marítima no estrangeiro com grande sacrifício material e temporal.

Para além da procura dos marítimos nacionais, armadores e marítimos estrangeiros têm procurado a ENIDH para a realização desta formação obrigatória de especialização, a qual também não tem sido satisfeita.

De referir ainda, no que diz respeito ao relatório preliminar e contrariamente ao que nele vem defendido, a participação de um conjunto de docentes da ENIDH nas atividades do centro não configura a violação do dever de dedicação exclusiva, porque as funções desempenhadas são desenvolvidas numa única entidade (ENIDH). Pode existir quem defenda que, mesmo assim, o facto de se tratar da mesma instituição não afasta o disposto no n.º 1 do artigo 34.º-A do ECPDESP e, por isso, a situação concreta podia ter quebrado as obrigações decorrentes do regime de dedicação exclusiva. Ora, o regime de dedicação exclusiva apenas veda o exercício de atividades fora da instituição pública com a qual o docente mantém vínculo profissional, o que não é o caso.

Mas mesmo se assim não fosse, esta posição também não tem em conta o disposto na alínea j) do n.º 3 do citado artigo 34.º-A, uma vez que se tratam de atividades exercidas no âmbito de contratos celebrados entre a ENIDH e outras entidades, com vista ao desenvolvimento de atividades da responsabilidade da ENIDH (cf. alínea a) do n.º 3 do Artigo 83.º dos Estatutos da ENIDH) e as remunerações são asseguradas pela ENIDH, através de receitas provenientes dos referidos contratos.

Portanto, a atividade desenvolvida no CEFE é, para todos os efeitos, atividade desenvolvida na ENIDH, logo o seu exercício não pode ser enquadrado como violador do regime da dedicação exclusiva. A entender-se que a atividade em causa viola o n.º 1 do artigo 34.º-A do ECPDESP, é sempre de ter em conta o disposto na alínea j) do n.º 3 do citado artigo, que exceciona o regime previsto no n.º 1 e não inclui as atividades desenvolvidas no CEFE no leque de atividades violadoras do regime de dedicação exclusiva.

O OFICIAISMAR solicita a V.Exa a reparação necessária e urgente perante a ENIDH pela retoma do funcionamento dos cursos, permitindo assim que os marítimos possam aceder às ofertas formativas obrigatórias para o exercício da sua profissão.

3. Atribuição do subsídio de embarque aos Oficiais Praticantes de Marinha Mercante

A maioria dos Oficiais portugueses encontra-se a desempenhar as suas funções em empresas de referência no setor marítimo internacional, devido à reduzida frota nacional de navios e ao reconhecimento da sua elevada competência profissional.

Para atingir a categoria de Oficial de Pilotagem ou de Máquinas Marítimas, os marítimos com a categoria de praticante de Pilotagem e de Máquinas Marítimas desempenham a bordo serviços compatíveis com as respetivas categorias, os quais se destinam a complementar com prática a bordo, a formação adquirida através dos cursos da ENIDH.

Neste momento, os praticantes de Pilotagem e de Máquinas Marítimas deparam-se com o problema de não conseguirem iniciar o seu estágio, devido à reduzida frota nacional e aos procedimentos exigidos aos armadores que se candidatam à atribuição do subsídio de embarque aos praticantes.

Considerando que o embarque de praticantes implica um custo de exploração dos navios, como tem sido reconhecido ao nível da União Europeia, torna-se necessário garantir a viabilidade do financiamento dos custos associados à aquisição de competências dos marítimos nos navios com registo comunitário ou, em condições excecionais, de navios com outros registos.

Neste sentido, e com o objetivo de facilitar o embarque e o acesso à atribuição do subsídio aos praticantes em navios de registo nacional, comunitário ou outros registos, propomos que:

- A atribuição de um subsídio deve ser feita diretamente aos estagiários, pelo representante da autoridade portuguesa, após a validação dos dias de embarque realizados. Propõe o OFICIAISMAR que deve ser concedido um subsídio mensal de 1 500,00 € que contempla as despesas de embarque e desembarque para viagens de e para o navio, para uma população de cinquenta indivíduos anuais de pilotagem e engenharia de máquinas marítimas. Deste modo seria necessário orçamentar 75 000,00 €/mês equivalente a 900 000,00 €/ano.

Dado que estes Oficiais depois deste período de praticante vencem em média 3 500,00 €/mês, o retorno anual seria de 2 100 000,00 € beneficiando assim a economia nacional, o emprego e o retorno do investimento inicial, tanto mais que o exercício desta atividade é essencialmente no comércio internacional.

- Devido às obrigações legais exigidas pela OIT e ITF é necessário garantir a existência de um contrato de trabalho entre o armador e o estagiário, no qual deverá ser referido o vencimento a pagar.

Para ultrapassar esta dificuldade o estagiário deve requerer antes do embarque, junto da autoridade marítima, um documento a anexar ao contrato de trabalho em como o vencimento do estagiário é da responsabilidade do Estado Português, fazendo referência ao armador e navio onde irá estagiar.

O valor do subsídio a atribuir deve contemplar as ajudas correspondentes à deslocação, caso seja necessário efetuá-las, para o embarque e desembarque.

Estas alterações vão permitir aumentar as possibilidades de estágio e da sua conclusão, tornando mais rápida a ascensão à categoria de Oficial, bem como facilitar os procedimentos burocráticos dos armadores no processo de admissão dos estagiários.

4. Revisão do R.I.M – Regulamento de Inscrição Marítima

a. Introdução da Categoria de Oficial ETO – Electro Technical Officer

Devido à rápida evolução tecnológica dos navios, nomeadamente ao nível dos sistemas de propulsão diesel-elétrica, à crescente procura internacional desta nova categoria de Oficial da Marinha Mercante, e à sua criação no quadro formativo internacional da revisão da Convenção STCW, efetuada em 2010, é extremamente necessária a introdução desta nova categoria na revisão a efetuar ao R.I.M.

b. Reintrodução das Categorias de Oficial Radioeletrónico

Continuando a existir na nova revisão da Convenção STCW, efetuada em 2010, e ainda existindo navios que têm esta categoria de Oficial, nomeadamente nos navios de transporte de passageiros, propomos a reintrodução desta categoria na revisão a efetuar ao R.I.M.

c. Introdução da Categoria de “Skipper”

Formação ao nível do CET – Curso de Especialização Tecnológica na área marítima ou turística.

Esta formação deve permitir a emissão de um certificado de competência até às 200 Ton. de arqueação bruta e a respetiva categoria no R.I.M.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Pel’A Direção


(Carlos Sousa Coutinho)



SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, nº 9 – 1º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

DATA / DATE: 2011-11-22

N.º FOLHAS: 1
NR OF PAGES

N.º FAX: 21 323 49 95

PARA / TO: Exmo. Senhor Dr. Manuel Pinto de Abreu
Secretário de Estado do Mar

DE / FROM: OFICIAISMAR

Texto:
Text:

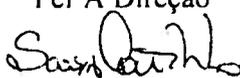
Assunto: Cursos de especialização e qualificação STCW na ENIDH

Aquando da reunião do passado dia 2 de novembro tida com V.Exa, foi colocada a questão que se prende com o impedimento do funcionamento dos cursos de especialização e qualificação STCW lecionados na Escola Náutica Superior Infante D. Henrique – ENIDH.

Conforme foi então V.Exa informado, alguns destes cursos encontram-se suspensos com grande prejuízo para os marítimos, para as receitas extraordinárias da ENIDH e para a economia nacional, por efeito de um relatório preliminar da responsabilidade da Inspeção Geral do Ministério da Educação e Ciência que impedem os únicos especialistas docentes da ENIDH de ministrar estes cursos ocasionais de curta duração.

Assim, agradecemos com a brevidade possível uma informação sobre a evolução deste assunto.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Pel'A Direção

(Carlos Sousa Coutinho)



Doc. 4

SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, n.º 9 – 1.º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficialismar.pt

DATA / DATE: 2011-11-23

N.º FOLHAS: 1
NR OF PAGES

N.º FAX: 21 323 49 95

PARA / TO: EXMO. SENHOR DR. MANUEL PINTO DE ABREU
SECRETÁRIO DE ESTADO DO MAR

DE / FROM: OFICIAISMAR

Texto:
Text:

Assunto: Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro

Exmo. Senhor,

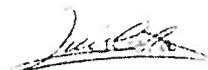
Reportando-nos ao memorandum entregue a V.Exa na reunião do passado dia 2 de novembro, uma das nossas preocupações consideradas no ponto 4., refere-se ao “Reforço de operadores e supervisores de VTS”, conforme se pode inferir também pelo “Anexo 6.2. Funcionamento do CCTMC – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro”, anexado a este documento.

Agravando ainda mais as condições de trabalho que estes profissionais sentem no seu local de trabalho, concorre o facto de um Oficial da Marinha Mercante, Supervisor de Tráfego Marítimo no CCTMC, ter pedido a sua demissão junto da entidade patronal, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – IPTM, I.P.

Assim a partir do próximo mês de janeiro o CCTMC funcionará com menos este profissional, e sem uma perspetiva de solução próxima, somos a solicitar a V.Exa, uma intervenção o mais célere possível, de modo a se ultrapassar esta situação.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Pel’A Direção


(Luís Filipe Costa)



Doc. 5

SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, n.º 9 – 1.º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º: 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

Excelência
Ministro da Educação e Ciência
Ministério da Educação e Ciência
Av. 5 de Outubro, n.º 107
1069-018 LISBOA

Sua Referência

Sua Comunicação

Nossa Referência
187/11

Lisboa, 29 de novembro de 2011

ASSUNTO: Cursos de especialização e qualificação STCW na ENIDH

Excelência,

O relatório preliminar da auditoria da Inspeção-Geral do Ministério da Ciência e Tecnologia e Ensino Superior – IGMCTES de 2011 à Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – ENIDH, põe em causa a remuneração dos docentes especialistas, em regime de dedicação exclusiva, nos cursos de especialização e qualificação da *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention* – STCW, da Organização Marítima Internacional – IMO, das Nações Unidas.

Este entendimento lesa a economia do país, os armadores, as receitas extraordinárias da ENIDH e fundamentalmente os marítimos que ficam impossibilitados para a continuidade da sua profissão. Trata-se de ofertas formativas únicas de certificação obrigatória internacional, desenvolvidas em Portugal apenas na ENIDH.

Desde o conhecimento do relatório, encontram-se suspensos os cursos de especialização e qualificação marítima STCW, do Centro de Estudos e Formação Especializada – CEFE da ENIDH.

Passados quase três meses, foram-se acumulando queixas por parte dos marítimos e das empresas armadoras nacionais e internacionais pela suspensão destes cursos.

No que diz respeito ao relatório preliminar e contrariamente ao defendido, a participação de um conjunto de docentes da ENIDH nas atividades do Centro nunca pode configurar a violação do dever de dedicação exclusiva, porque as funções desempenhadas são desenvolvidas numa única entidade (ENIDH). Pode existir quem defenda que, mesmo assim, o facto de se tratar da mesma instituição não afasta o disposto no n.º 1 do artigo 34.º-A do ECPDESP e, por isso, a situação concreta quebrou as obrigações decorrentes do regime de dedicação exclusiva. Ora, o regime de dedicação exclusiva apenas veda o exercício de atividades fora da instituição pública com a qual o docente mantém vínculo profissional.

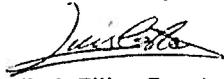
Mesmo se assim não fosse, esta posição também não tem em conta o disposto na alínea j) do n.º 3 do citado artigo 34.º-A, uma vez que se tratam de atividades exercidas no âmbito de contratos celebrados entre a ENIDH e outras entidades, com vista ao desenvolvimento de atividades da responsabilidade da ENIDH (cf. Alínea a) do n.º 3 do artigo 83.º dos Estatutos da ENIDH) e as remunerações são asseguradas pela ENIDH, através de receitas provenientes dos referidos contratos.

Portanto, a atividade desenvolvida no CEFE é, para todos efeitos, atividade desenvolvida na ENIDH, logo o seu exercício não pode ser enquadrado como violador do regime da dedicação exclusiva. A entender-se que a atividade em causa viola o n.º 1 do artigo 34.º-A do ECPDESP é sempre de ter em conta o disposto na alínea j) do n.º 3 do citado artigo, que exceciona o regime previsto no n.º 1 e não inclui as atividades desenvolvidas no CEFE no leque de atividades violadoras do regime de dedicação exclusiva.

Esta situação carece de retificação por parte do Ministério, pela retoma imediata do funcionamento dos cursos STCW, pelo que o OFICIAISMAR solicita a V.Exa o esclarecimento necessário e urgente perante a ENIDH.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Pel'A Direção



(Luís Filipe Costa)



SINDICATO DOS CAPITÃES, OFICIAIS PILOTOS, COMISSÁRIOS E ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE – OFICIAISMAR
Praça D. Luís I, n.º 9 – 1.º Dto – 1200-148 LISBOA – PORTUGAL – Contribuinte n.º 501276696
Telefones: (351) 21 396 04 33 – 91 156 89 14 – Fax: (351) 21 396 10 99 – E.mail: geral@oficiaismar.pt

DATA / DATE: 09-12-2011

N.º FOLHAS: 1
NR OF PAGES

N.º FAX: 21 323 49 95

PARA / TO: EXMO. SENHOR DR. MANUEL PINTO DE ABREU
SECRETÁRIO DE ESTADO DO MAR

DE / FROM: OFICIAISMAR

Texto:
Text:

Assunto: **Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro**

Exmo. Senhor,

No seguimento do exposto na reunião de dia 2 de Novembro, com relação ao funcionamento do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente, o OFICIAISMAR entende ser oportuno reforçar junto de V. Exa, a necessidade de serem tomadas medidas urgentes que evitem uma eminente situação de rutura no serviço nacional de controlo de tráfego marítimo. Relembramos que a partir de janeiro próximo, este serviço estará a funcionar com menos três CTMs (Controladores de Tráfego Marítimo – 15 em vez de 18). Consequentemente prevê-se que a grande maioria dos turnos de escala passe a ser assegurado por dois elementos, em vez de três como previsto desde o início.

A falta de um elemento por turno, não permite manter o mesmo nível de operacionalidade do serviço. Cerca de um terço da nossa costa, onde se localizam a Área a Evitar das Berlengas e os portos da Figueira da Foz e de Viana do Castelo, passa a ter uma monitorização do tráfego marítimo condicionada, considerando ser assim uma falha grave, pela falta efetiva do controlo da navegação nas águas territoriais nacionais.

Torna-se por isso indispensável obviar mecanismos legais e administrativos que possibilitem a admissão dos elementos em falta.

Em simultâneo, e não menos importante, é necessário devolver a dignidade profissional aos colaboradores que, apesar das inúmeras contrariedades, ainda vão resistindo e desempenhando a sua missão de forma proficiente.

Relembramos que para além dos muitos cortes remuneratórios, em cerca de 35%, os Controladores de Tráfego Marítimo Costeiro aguardam há quatro anos pela sua certificação profissional, pelo cumprimento da avaliação de desempenho (SEADAP ou similar alternativa), e também por um sistema de formação e reciclagem de aptidões e conhecimentos adequados, para além de outros.

O OFICIAISMAR propõe que da parte da administração haja a disponibilidade e vontade de enquadrar estas e outras matérias já denunciadas no âmbito da contratação coletiva de trabalho.

Esta será a solução adequada às exigências do serviço prestado à navegação e ao sector marítimo e portuário na salvaguarda do interesse nacional e no respeito pelo trabalho e dignidade destes profissionais.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Pel' A Direção



(Luís Filipe Costa)