

WORKSHOP DE FORTALECIMENTO DOS SINDICATOS AMAZÔNICOS E PROTEÇÃO DOS AQUAVIÁRIOS CONTRA A VIOLÊNCIA

ITF E CONTTMAF

Data: 19 e 20 de setembro de 2024.

Local: Manaus, AM - Brasil

Projeto: Proteção dos aquaviários contra a violência na região Amazônica.

Resumo Executivo:

A Hidrovia Amazônica abrange uma área de mais de 7 milhões de quilômetros quadrados, dos quais 5,5 milhões de quilômetros quadrados são cobertos pela floresta tropical.

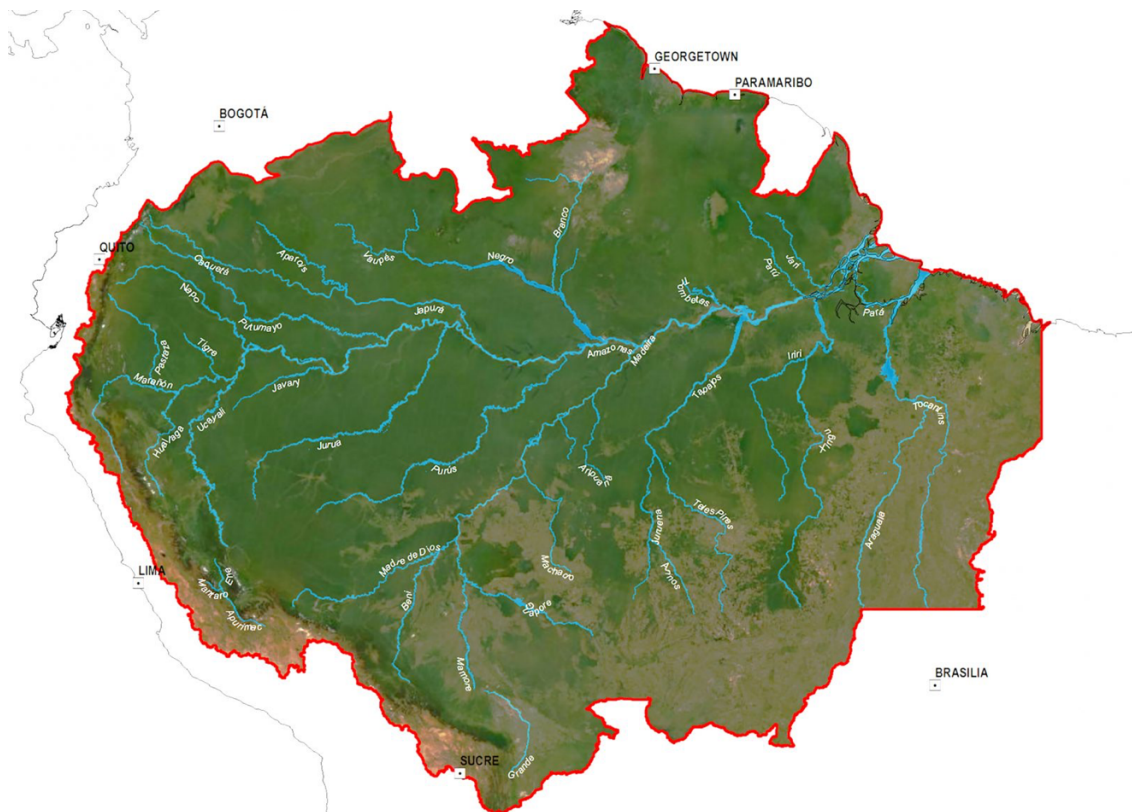


Figura 1 – Rios da Região Amazônica. (OTCA, 2024)

Nove países da América do Sul têm parte de seu território dentro da Região Amazônica e oito países amazônicos: Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana,

Peru, Suriname e Venezuela assinaram em 1978 o Tratado de Cooperação Amazônica tornando-se em 1995 o único bloco socioambiental da América Latina quando foi criada a Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA).

No Brasil, o Rio Amazonas e seus afluentes constituem extensa malha hidroviária que se encontra em desenvolvimento e possibilita a integração regional e transporte aquaviário significativo de cargas e passageiros, abrangendo sete estados da federação: Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Mato Grosso, Pará e Amapá.

Na malha hidroviária do Rio Amazonas há atividade intensa de embarcações da navegação marítima, navegação interior, bem como, atividade portuária e pesca. Contudo, os trabalhadores aquaviários da navegação interior vêm experimentando, com crescente frequência, ataques violentos às embarcações que navegam no rio Amazonas e seus afluentes.

Os criminosos normalmente agem no roubo de combustível, roubo de carga, tráfico de drogas e outras ações de grupos criminosos, e chegam a passar várias horas a bordo das embarcações para perpetrar seus intentos. Durante essas ações criminosas são frequentes as agressões físicas e psicológicas contra os aquaviários que se encontram trabalhando a bordo.

Com a seca intensa nos rios da região nos anos de 2023 e 2024 e conseqüente redução da profundidade dos rios, as embarcações passaram a navegar com velocidade reduzida em diversos pontos, buscando manter-se em águas seguras e longe dos bancos de areia. Essa situação facilita a ação dos assaltantes que passaram a atuar com frequência maior.

Há relatos recorrentes dos aquaviários dando conta que a guarda armada contratada pelos armadores, que deveria atuar como uma proteção efetiva para os aquaviários, na verdade está orientada apenas para proteger a propriedade do armador e não raro se observa interferência indevida na autoridade do comandante a bordo e até mesmo ameaças contra os trabalhadores. Há denúncias de utilização de guarda armada não legalizada e sem qualquer controle pelas autoridades, o que só aumenta os riscos para os aquaviários.

Apesar do aumento da quantidade de trabalho a bordo em razão do crescimento do número de barcaças utilizadas nos comboios, situação que vem ocorrendo nos últimos anos, os armadores obtiveram junto à Autoridade Marítima a redução do número de tripulantes exigidos nos Cartões de Tripulação de Segurança (CTS).

Esse problema agrega riscos adicionais para a segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários, já que os aquaviários do Amazonas, de forma diferente do que ocorre com seus pares em outros estados brasileiros, ainda trabalham em escalas absurdamente longas e os armadores nem mesmo cumprem o regime de embarque e folga previsto em convenção coletiva.



Ações organizadas pela ITF e Conttmaf:

Nos dias 19 e 20 de setembro de 2024, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) e a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) realizaram workshop em Manaus e reuniram os sindicatos de trabalhadores em transportes da região Amazônica para levantar informações e discutir propostas sobre os frequentes casos de violência que os trabalhadores representados sofrem na região.

Estiveram presentes na coordenação do evento os companheiros Edgar Dias, secretário regional da ITF Américas, Luiz de Lima, coordenador regional da ITF Américas para a seção de portuários, Carlos Muller, presidente da Conttmaf e presidente da seção de marítimos da ITF na América Latina e Caribe, Ricardo Ponzi, presidente da FNTTAA e vice-presidente da seção de navegação interior da ITF na América Latina e Caribe, além dos presidentes e dirigentes de vinte e seis (26) sindicatos e quatro (4) federações que representam trabalhadores da região em transportes aquaviários, marítimos, portuários, aeroaviários e na pesca.

Durante o debate, foram ouvidos relatos de representantes sindicais aquaviários do Amapá, Pará, Amazonas e Rondônia sobre casos de violência contra os trabalhadores. Na continuação, foram oferecidas sugestões pelos participantes de todas as seções de transportes com o objetivo de promover uma condição de trabalho mais segura e proteger os aquaviários contra a violência.



Figura 2 - Workshop ITF e Conttmaf em Manaus, setembro de 2024.

No dia 21 de setembro, a Conttmaf realizou uma reunião adicional somente com os sindicatos de aquaviários para detalhar melhor a situação.

Um ponto importante de preocupação para os sindicatos locais é quanto ao desestímulo da atividade profissional dos aquaviários na região. A crescente onda de crimes perpetrados contra os trabalhadores aquaviários faz aumentar o receio dos tripulantes com sua segurança e integridade física e coloca em questionamento a viabilidade de continuarem atuando na carreira aquaviária.

Segundo os aquaviários que navegam na região, cada rio tem suas peculiaridades quando se trata de violência contra os aquaviários:

1. No Rio Madeira ocorrem ataques provenientes de garimpeiros que foram desalojados nas ações de repressão ao garimpo ilegal. Ações violentas e roubo de combustível ocorreram inclusive com sob a alegação de represália às ações do governo na proteção ambiental.
2. No Rio Solimões há assaltos a mão armada entre Tefé e Santo Antônio do Içá e entre Manaus e Coari, onde se observa também a atuação de traficantes internacionais que tentam cooptar tripulantes ou coagi-los a transportar drogas.
3. No Estreito de Breves e na área de fundeio de Macapá, há tempos se observa a ação de quadrilhas de assaltantes.

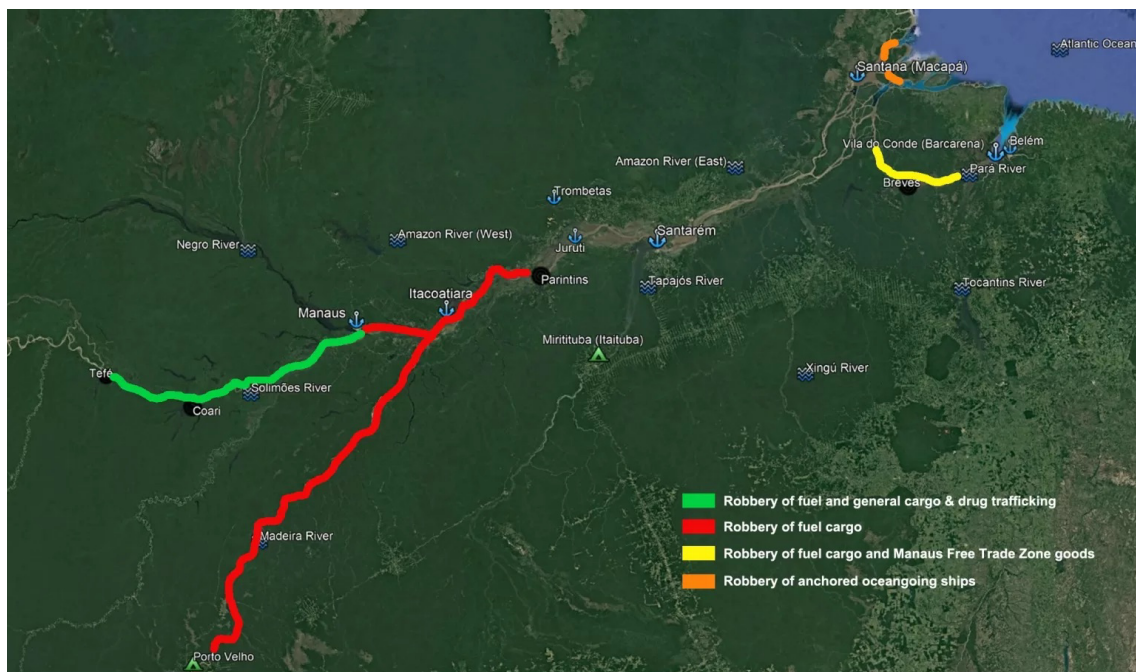


Figura 3 - Pontos críticos de assaltos à mão armada e outros crimes na Amazônia. (Proinde P&I, ICL e Fenavega, 2023).

Projetos de Integração Sul-americana:

O governo federal do Brasil divulgou em 2023 a inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) de cinco rotas de integração da América do Sul, projetando a expansão das linhas de comércio para o Oceano Pacífico.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o CAF-banco de desenvolvimento da América Latina e do Caribe, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco de Desenvolvimento (FONPLATA) firmaram um acordo de cooperação em dezembro de 2023 para fornecer apoio financeiro e técnico a projetos estratégicos, para constituição de uma rede de rotas de integração e desenvolvimento sul-americano, denominado “Rotas para a Integração”. A rota número 2 do PAC, que parte de Manaus, utiliza intensivamente os rios da região amazônica.

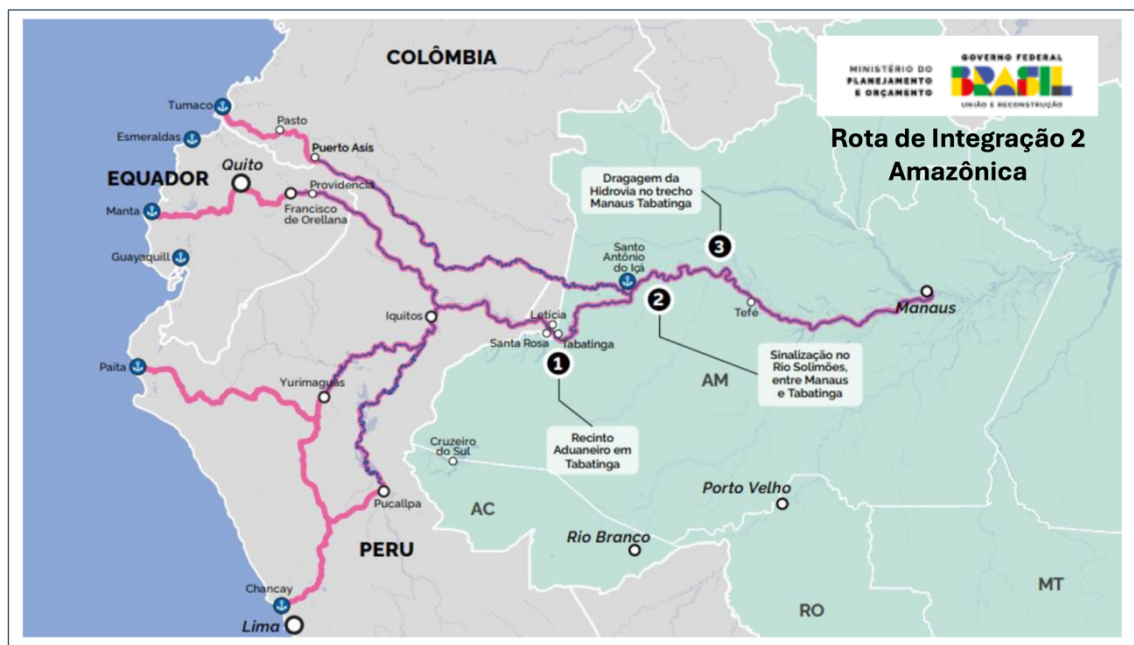


Figura 4 - Rota de Integração Amazônica do PAC. (MPor e MPO, 2023)

A iniciativa colocou à disposição dos projetos de integração recursos no valor de US\$ 10 bilhões. Sua assinatura foi acompanhada pelo presidente Lula, pelo vice-presidente Alckmin, pela ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, entre outras autoridades do governo federal.

No documento de cooperação, conforme informado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), os bancos BNDES, BID, CAF e FONPLATA apontaram que “o foco desta atuação conjunta serão os projetos estratégicos de infraestrutura de integração, incluindo o apoio tanto por meio da disponibilidade de linhas de financiamento como a estruturação de projetos”. E também informam que além do investimento em projetos de infraestrutura, a Iniciativa poderá

promover o financiamento de projetos de integração nas áreas de saúde, educação, cultura, direitos humanos, proteção ambiental, entre outras.

Adicionalmente, em junho de 2024, o governo do Brasil anunciou editais para contratação de dragagens de manutenção nos rios Amazonas e Solimões, frente a piora da seca. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), R\$ 500 milhões serão investidos ao longo dos próximos 5 anos para obras de dragagem nos rios Amazonas e no rio Solimões.

Nesse contexto, consideramos essencial que os projetos governamentais de infraestrutura e de integração regional sul-americana não se limitem às obras de infraestrutura de transportes, mas considerem também a necessidade de garantir segurança e proteção contra a violência para os trabalhadores em transportes que atuam na rota de integração Amazônica, além de capacitação para os trabalhadores aquaviários amazônicos pois serão eles que darão efetividade às atividades de transporte na nova rota de integração nos próximos anos.

A Fundação Gente do Mar (FGMar), instituída pelo Sindmar em 2004, tem duas décadas de atuação e expertise comprovada na capacitação continuada de aquaviários e portuários ao longo de suas vidas profissionais e pode contribuir com estudos e treinamentos para elevar o nível de capacitação profissional dos aquaviários na região Amazônica.



Propostas Relacionadas no Workshop ITF – Conttmaf para Proteção dos aquaviários contra a violência na Região Amazônica:

1. Contratação de empresas legalizadas para segurança nas embarcações:

Estabelecer efetividade na contratação, pelos armadores, de empresas legalizadas para garantir a proteção dos tripulantes nas operações das embarcações. Atualmente há relatos de que a maior parte da guarda armada a bordo é ilegal e eventualmente representa ameaça à segurança das pessoas a bordo. Até aqui não se observa efetiva preocupação ou cuidado dos armadores com as tripulações, o objetivo claro da guarda armada colocada a bordo, seja ela legal ou ilegal, é proteger somente a propriedade dos armadores.

2. Certificado de Tripulação de Segurança (CTS):

Os atuais CTS não consideram as reais necessidades de tripulação a bordo para realizar todas as atividades de forma segura e evitar a fadiga. Tampouco consideram a crescente necessidade de proteção dos trabalhadores a bordo das embarcações.

Nos últimos anos houve significativa redução no número de tripulantes nos CTS das embarcações, propostos unilateralmente pelos armadores, sem que houvesse a inclusão de qualquer inovação tecnológica que justificasse a redução do efetivo nas embarcações. Essa condição aumenta os riscos para a saúde com a fadiga e os riscos para a segurança dos aquaviários nas operações. O único motivo identificado para redução dos CTS foi a obtenção de aumento no lucro das empresas armadoras.

Os trabalhadores aquaviários – especificamente no estado do Amazonas – enfrentam riscos ainda mais significativos em relação aos que atuam em outras bacias hidrográficas das regiões Sul e Centro-oeste e mesmo em relação aos estados vizinhos, já que o regime e folga para o pessoal aquaviário no Amazonas ainda se encontra em absurdos 5 dias de embarque para que o trabalhador tenha um dia de folga remunerada. No restante do Brasil os fluviários embarcam no regime 2x1 ou 1x1. A intimidação e coação contra os aquaviários que buscam se organizar em seus sindicatos são práticas lamentavelmente frequentes e enraizadas na cultura dos armadores no estado do Amazonas, que necessitam ser combatidas.

Os sindicatos, as Federações e a Conttmaf consideram que é necessário alterar a sistemática de emissão do CTS pela Capitania dos Portos para que os sindicatos sejam obrigatoriamente consultados nesse processo, considerando que a segurança, saúde e bem-estar dos tripulantes não estão adequadamente contemplados.



3. Levantamento de informações confiáveis:

Viabilizar junto a ITF e Conttmaf a criação de um sistema informatizado para registro de incidentes de violência contra trabalhadores aquaviários na região Amazônica, por meio de um programa específico, com divulgação de link de acesso nos websites da Conttmaf, Federações e Sindicatos da região e campanha para estimular a participação dos aquaviários nessa iniciativa, a fim de possibilitar um histórico e estatísticas para embasar futuras ações.

4. MD, MPor, MPO, MTE e Polícia Federal:

Estreitar a comunicação da Conttmaf com o Ministério da Defesa, Ministério de Portos e Aeroportos, Ministério do Planejamento e Orçamento, Ministério do Trabalho e Emprego e Polícia Federal para melhorar a troca de informações e discutir ações para promover a proteção aos aquaviários contra a violência nos rios da região.

Pleitear junto ao governo estadual do Amazonas a expansão na atuação das bases “Arpão” estabelecidas pelo governo (Base da Polícia Federal, Polícia Civil e Polícia Militar), localizadas em Coari e Tabatinga, criando um canal de comunicação direto com as embarcações para suporte aos aquaviários em situações de risco.

5. Autoridade do Comandante a bordo:

Realizar campanha junto às autoridades e armadores para reforçar a autoridade do comandante a bordo, considerando que a utilização de guardas armados a bordo pelos armadores das embarcações não pode interferir na autoridade do comandante, que continua sendo o responsável legal pela segurança da navegação e das pessoas a bordo.

6. Organização e fortalecimento dos sindicatos na região:

A Conttmaf, com apoio da ITF, buscará fortalecer os sindicatos aquaviários, portuários e aeroviários na região amazônica, para que possam atuar de forma mais efetiva na defesa dos direitos dos trabalhadores e na articulação de ações junto às autoridades competentes para proteção contra a violência e garantia de direitos fundamentais e trabalhistas.

Nesse sentido, deve ser dada efetividade à resolução aprovada na Conferência Regional da ITF na América Latina e Caribe, realizada na cidade de Cancún, no México em 10-11 de agosto de 2023, em especial no que se refere à assistência técnica e treinamento para desenvolvimento das capacidades dos dirigentes



sindicais na região, utilização efetiva de ferramentas da tecnologia da informação e comunicação que possam contribuir na atividade sindical e defesa dos interesses dos trabalhadores em transportes.

7. Implantação do VTMISS nos rios da região Amazônica:

Considerando o regime de concessão governamental para o transporte hidroviário anunciado pelo Ministério de Portos, faz-se necessário também estabelecer um sistema efetivo de auxílio eletrônico à navegação e acompanhamento do tráfego (VTMISS), capaz de monitorar ativamente o tráfego aquaviário, ampliando a segurança da navegação e a proteção ambiental e dos trabalhadores aquaviários por meio da identificação, monitoramento e planejamento da movimentação das embarcações.

A Fundação Gente do Mar (FGMar) tem expertise na realização de estudos para implantação de VTMISS e realizou a capacitação dos operadores e supervisores de VTMISS dos canais de acesso nos portos onde já foi implantado este sistema.

8. Realização de pesquisa científica para avaliar a situação aquaviária:

A Conttmaf, com o suporte da ITF, buscará viabilizar a realização de pesquisa científica para coletar informações concretas e propostas de melhorias que possam ser utilizadas com órgãos públicos e agência governamentais para embasar futuras ações.

A resolução aprovada na Conferência Regional da ITF na América Latina e Caribe, realizada na cidade de Cancún, no México em 10-11 de agosto de 2023 prevê a possibilidade de assistência técnica aos dirigentes na região.

9. Capacitação dos aquaviários:

Realizar avaliação, com a participação das entidades sindicais da região, das necessidades de treinamento e capacitação dos aquaviários na região Amazônica e articular com o Sindicato e Federação dos armadores, Marinha do Brasil e Ministério de Portos e Aeroportos possíveis ações para implementar os treinamentos necessários à capacitação.

A Fundação Gente do Mar (FGMar), instituída pelo Sindmar em 2007, tem duas décadas de atuação e expertise comprovada na capacitação continuada de aquaviários e portuários ao longo de suas vidas profissionais e pode contribuir com estudos e treinamentos para elevar o nível de capacitação profissional dos aquaviários na região Amazônica.

10. Reunião para avaliação:

Realizar nova reunião, em data a ser definida entre a Conttmaf e a ITF, para avaliar o acompanhamento das ações e verificar o progresso das soluções propostas.

Manaus, 21 de setembro de 2024.

Relatório produzido pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos - Conttmaf

