

## MANIFESTO PELA GARANTIA DOS DIREITOS DA EQUIPE DE P-43

Publique-se.

A P-43 tem um problema histórico relacionado às horas extras. Mas verdade seja dita: ela não se opõe à realização das horas extras, somente ao pagamento.

A própria necessidade de tantas horas extras já é um sintoma de um problema maior (também de longa data), que é a absoluta ausência de gestão de pessoas por alguns coordenadores, percebe-se alguns e não todos. As equipes têm sido continuamente desfalcadas, sabemos que esta questão é generalizada na Bacia de Campos, na P-43 não é diferente. Para negar pagamentos de direitos são extremamente ágeis, para resolver os inúmeros problemas sistêmicos da plataforma, nem tanto.

Constantemente a falta de pessoal na manutenção impõe a necessidade de algumas pessoas fazerem embarques de 21 dias, embarques extras com convocações para embarque de última hora. Além de inúmeras horas extras sendo realizadas a bordo: constantes convocações durante a madrugada para atender a demandas que porventura surgem em horário que não tem técnicos de manutenção no turno – reforça-se aqui que a empresa opta por manter os técnicos em um horário único justamente para “remediar” a falta de pessoal para efetivamente fazer o turno de revezamento de 12 horas.

Não fosse incomodo suficiente a realização das horas extras, os coordenadores de manutenção incorrem em uma prática aplicada sistemática e deliberadamente de dificultar e não realizar o pagamento das horas extras realizadas pelos empregados.

Apesar da Petrobras ter criado um sistema informatizado de lançamento e aprovação de horas extras, a P-43 insiste em uma metodologia atrasada e suscetível a falhas, com a geração de um formulário que precisa ser assinado por Coman e Geplat de bordo, digitalizado e enviado ao Coman de base, responsável por aprovar as horas extras lançadas.

Aqui entramos em uma situação que seria cômica, se não fosse trágica: é comum que o coordenador espere até o último dia do prazo de aprovações, acesse o sistema e rejeite o lançamento por um erro qualquer, o que força o empregado a corrigir o suposto erro e novamente submeter o lançamento para a aprovação e rezar para o coordenador aprovar.

Mesmo quando a hora extra realizada é registrada no formulário e lançada no sistema, alguns coordenadores fazem uma verdadeira auditoria interna antes de aprovar. Todas as equipes estão reduzidas, o grande número de convocações para embarques e horas extras são evidência, a liderança de bordo tem consciência da necessidade de realizar horas extras, faz as convocações, mas dificulta ao máximo a contrapartida à realização do serviço extra, que é o pagamento. O que se percebe na equipe do Coman e Coprod é uma imensa reatividade em pagar o que é devido ao funcionário.

Mais recentemente, um erro histórico vem sendo discutido através de negociação direta com a gerência, que é o pagamento das horas extras referentes a troca de turno: pagamentos estes que foram suprimidos do contracheque dos membros da manutenção que não têm feito o turno efetivamente - por escolha e conveniência da empresa. Com o intuito de retificar o erro do não pagamento e sanar o passivo criado, através de

negociação direta com a gerência, foi acordado que a HETT voltaria a ser paga. Novamente houve Cornans REATIVOS aos pagamentos. Para aqueles mais acadêmicos, fica a dica de leitura: Sumula 291 do TST, de 2011.

E para encerrar, mais uma questão polêmica, diga-se de passagem, que foi mais polemizada na P-43: o pagamento das 4 horas extras referente ao trajeto para embarque. Mesmo após o RH da empresa encerrar a discussão com a definição de que o pagamento é devido, novamente houve imensa reatividade na coordenação de P-43 para aplicar o que o RH determinou, inclusive com o estabelecimento de um verdadeiro TSP-43, leia-se TRIBUNAL SUPERIOR DE P43 OU AINDA TRIBUNAL DA SACANAGEM DE P43.

O TSP-43 tentou distorcer o entendimento do RH com o argumento de que o horário do ônibus utilizado para o voo de embarque seria de 04:30 da manhã, logo só seriam pagas as horas entre as 04:30 e 07:00. Porém não parece existir raciocínio lógico no TSP-43, pois a tabela do RH da empresa é clara, o turno começa às 11:00 e ainda existe uma orientação "extraoficial" de utilizarmos o transporte anterior, de 02:30, para não correr o risco de perder ou atrasar o voo.

Coordenadores de base, que são aqueles responsáveis por efetivamente aprovar as solicitações, parecem estar em uma cruzada pessoal para não assinar algo que já foi sacramentado tanto pelo RH quanto pela gerência. Mesmo após esclarecer o óbvio e o direito às 4 horas no dia do embarque serem assunto encerrado e determinado pelo RH, outros membros do TSP-43 estão exigindo registro e evidência da utilização do transporte da empresa, horário de voo e início de turno para só então aprovar o lançamento das horas.

Para sermos justos, é necessário frisar que temos uma ou duas pessoas na liderança dispostas a melhorar o aspecto humano de nossa rotina e eles têm total e irrestrito apoio da equipe, por muito tempo esperamos por gestores que demonstrassem alguma empatia. Porém existem alguns membros da liderança de P-43 que não medem esforços no sentido contrário, acabando com qualquer melhoria na ambiência da unidade.

A alta gestão de empresa tem apontado para retomar o foco nas pessoas, investindo e reconhecendo a necessidade de considerar os fatores humanos para manter a segurança e atingir os resultados desejados. Algumas pessoas na P-43 não parecem ter ciência ou disposição de seguir tais diretrizes.