

unificar

LEIA TAMBÉM:

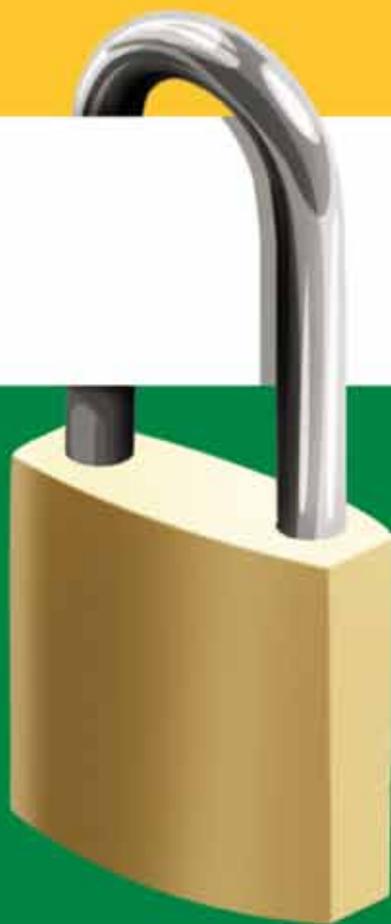
- Blogosfera mercante
- DP Brasil inesquecível
- Encontro internacional da ITF
- Seminário Brasil/Dinamarca
(ENGLISH VERSION)

A Petrobras não emprega novos marítimos há mais de 20 anos

“O presente e o futuro do trabalho marítimo no interior da Petrobras continua sendo para nós uma fonte de constante atenção, acompanhamento e preocupação.

A Academia Transpetro é uma estrada que liga o nada a lugar nenhum.”

Severino Almeida, Presidente do SINDMAR,
em entrevista nesta edição



Belém

São Luís

Fortaleza

Aracaju

Pernambuco

Cabedelo

Rio

Vitória

Paranaguá

Macaé

Santos

Rio Grande

Filiado a



Investindo em pessoas





Sumário

CAPA

“A Academia da Transpetro é um jabuti na árvore ou uma estrada que leva a lugar nenhum.” Severino Almeida fala da Transpetro e de todo o Sistema Petrobras.....30

GERAÇÃO FACEBOOK

Jovens oficiais se reúnem no SINDMAR.....	17
Futuros oficiais assistem palestra no Sindicato.....	18
Alunos e alunas visitam navios.....	20

RECORDAR É VIVER

Oficiais da turma de 1962 da EMMRJ celebram 50 anos de formatura.....	22
---	----

CRUZEIROS MARÍTIMOS

CONTTMAF e FNTTAA alertam Senado e apresentam proposta para regulamentação.....	24
---	----

MULHERES NO COMANDO

Hildelene Lobato e Vanessa Cunha dos Santos Silva entram para a história da Marinha Mercante do Brasil.....	26
---	----

HÁ VAGAS

Pesquisa contradiz Armação que insiste em negar a existência de espaço para praticantes.....	42
--	----

TEM COISAS QUE A GENTE NÃO ESQUECE

Fundação Homem do Mar reúne quase 200 pessoas em inédita conferência sobre Posicionamento Dinâmico.....	44
(English version).....	52

HOMENAGEM AO MESTRE

CLC José Jacaúna Sales vira nome de Centro de Simuladores do Ciaba.....	56
---	----

BLOGOSFERA MERCANTE

Blogs de marítimos se destacam e viram fonte de pesquisa e referência.....	58
--	----

MANDANDO A CONTA PARA O LUGAR ERRADO

Conapra promove debate sobre Praticagem.....	69
--	----

10 ANOS DEPOIS

Grupo da ITF volta a se reunir no Brasil para debater melhores práticas para trabalhadores da área de petróleo.....	70
(English version).....	74

A LUTA CONTINUA!

SINDMAR participa de palestra em seminário de autoridades marítimas do Brasil e da Dinamarca no Ciaga.....	76
(English version).....	78

E MAIS

Editorial.....	4
(English version).....	6
Cartas.....	9
Tábua das Marés.....	10
Aviso aos Navegantes.....	11
Acordos Coletivos.....	12
Tolerância Zero.....	15
De Olho na Mídia.....	16
Artigo Nilson José Lima.....	64
(English version).....	67
Diário de Bordo.....	80
Visitas a Bordo.....	84
Última Página.....	86



Editorial

O clamor das ruas e a Mídia

Severino Almeida
Presidente do SINDMAR



English
version on
page 6



A reação de milhões de pessoas, espalhadas nos mais variados cantos do Brasil ao longo de curto espaço de tempo, deveria merecer, de todos nós, reflexões além dos interesses da grande imprensa em ferir de morte o atual governo.

Sabemos nós que apertos no sistema financeiro, políticas de redistribuição de renda e resistência de qualquer governo em seguir rigorosamente a pauta política e econômica, definida pelo oligopólio de comunicação instalado no país são motivos mais do que suficientes para que este seja combatido, pois, jamais agradará a quem, antes de informar, tem o compromisso de formar opinião.

A imprensa brasileira tem sido a maior guardiã do capitalismo selvagem, há muito instalado em nosso país.

Claro, nunca afirma isto, nem afirmará, mas contribui sempre, até as últimas consequências, para destruir quem pense ou tente fazer diferente. Não contribui com a distribuição dos pães, mas está sempre presente na instalação dos circos.

Aposta tanto na assimilação da ideia de que somos uma sociedade essencialmente corrupta, que a ideia de novos brasileiros

nascendo com certificados de corruptos, ou corruptores, parece ser programa de governo. Não é assim. A corrupção entre nós não se iniciou neste governo. Tem pedigree.

Nesta questão, temos um histórico que não nos orgulha quando nos comparamos à história de outras sociedades. Em comum, entre estas últimas, podemos perceber as pesadas sanções e efetivas penalidades impostas aos infratores. Tais sociedades não transigem nem suportam corruptos e corruptores. Infelizmente, não alcançamos este patamar, mas isto não nos faz culpados antes de julgados, mesmo que por um sistema judiciário como o nosso, merecedor de muitas críticas.

Dizer que o povo cansou talvez seja exagero de minha parte, mas, certamente, a juventude cansou. O perfil de quem foi às ruas, em sua maioria, não condiz com quem trabalha na rotina exploratória do capital, seja no comércio, seja na indústria, seja no campo, seja no mar ou nos rios. A maior parte dos participantes foi constituída de jovens de classe média em busca de ocupação, ou pelo menos alocados em classe com condições de entrar ou orbitar no mundo digital. Mas, seguramente expressaram-se em nome de todos,



“Hoje o Brasil acordou mais forte.”

Com esta frase, a presidente Dilma resumiu, no dia 18 de junho último, de forma muito apropriada, o espanto geral no dia seguinte à primeira grande manifestação das duas semanas subsequentes.

mesmo que pouco valor deem às instituições.

É normal que não deem, como consequência do esforço de uma mídia enxovilhando a tudo e a todos, à exceção do que e de quem lhes interesse. Considere-se ainda que, nas apelidadas redes sociais, provavelmente não haja espaço para conhecimento de experiências dos tempos de um Robespierre, de um Danton, revoluções com fase de Terror e o fim de Guillotin.

Pouco importa.

Estão cansados de ausência de perspectivas de futuro satisfatório. Estão exauridos de ofertas em regimes de extrema competitividade, não lhes dando oportunidade de viverem o seu tempo. Além do que, não contam com as coisas mais básicas que o ser humano requer em uma sociedade organizada: educação, saúde e transporte. Públicos e dignos. Paga-se alto pela ineficiência do Estado em ofertar estes serviços. Paga-se ainda mais caro para a alternativa privada. Extorque-se, avilta-se, abusa-se da paciência e negam-se os mais básicos direitos de um cidadão, independente de idade, gênero ou crença religiosa. Negam-lhes até mesmo uma informação honesta. Quando lhes oferecem alguma, cobram-lhes o preço de sua opinião.

Não nos passou despercebida a agressão a repórteres e viaturas da grande imprensa. Prova incontestada de que o circo montado para a apresentação de novelas, dos BBBs da vida, dos Faustões e Galvões Buenos, já não bastam.

De fato, o Brasil mostrou ser mais forte nestas últimas semanas.

Apesar da escancarada e absurda manipulação da grande mídia, o povo na rua está fazendo a classe política participante dos Poderes Legislativo e Executivo, bem como daqueles unguídos no interior do Poder Judiciário, repensarem suas prioridades, interesses e objetivos.

Todos nós merecemos um país melhor e não apenas aqueles que habituaram-se, em muitos casos por gerações, a permanecer no Monte Olimpo, lançando seus raios quando contrariados em seus interesses, mantendo-se como castas de privilegiados, sustentados pela desinformação, ou mesmo ignorância, quanto aos males do atual sistema.

Enfim, excetuando-se vândalos e bobos de ocasião, o povo foi mesmo à rua por mais justiça social.

O Brasil tornou-se mais forte. ■



Editorial

A cry of the streets and the media

Severino Almeida
SINDMAR President



The reaction of millions of people, throughout Brazil during a short period of time, should give us some food for thought to understand what is beyond the interests of the great press to mortally wound the current government.

We know that grips in the financial system, policies of income redistribution and the resistance of the governments to strictly follow the political and economic agenda, defined by the communication oligopoly installed in the country are more than enough reasons for this to be fought, therefore, it will never please who before informing is committed to forming an opinion.

The Brazilian press has been the greatest guardian of savage capitalism, long installed in our country.

Of course, it had never stated that and never will but it always contributes, to the bitter end, to destroy those who think or try to do things differently. It does not contribute to the distribution of bread, but it has always been present in the installation of circuses.

It bets in both, the assimilation of the idea that we are essentially a cor-

rupt society that the idea of Brazilians coming up with corrupt or corruptor certificates, seems to be a government program. But it is not like that. The corruption among us did not begin in this government. It has pedigree.

In this issue, we have a history that we are not proud of when comparing ourselves to the history of other societies. In common between those last ones, we can realize the effective heavy sanctions and effective penalties imposed on offenders. These societies are not compromisers or support corrupt and corruptors. Unfortunately we are not on this level yet, but this does not make us guilty before trial, even for a judicial system like ours, worthy so much criticism.

To say that people is tired might be an exaggeration, but certainly the youth is tired. The profile of those people who took the streets was, mostly, of those who do not work in any type of routine of exploration of capital (whether trade, industry, field, sea or rivers). Most participants were of middle class youth in search of employment, or at least allocated to classes with condi-

“Today, Brazil woke up stronger.”

With this sentence, President Dilma summarized, on the last June 18, what happened in Brazil during the last two weeks of manifestation.

tions of entering or orbiting in the digital world. But surely they expressed themselves on behalf of all, even if little value were deemed to those institutions.

It is normal not to deem, as a result of the effort of the media in running down everything and everyone, except for who and what interests them. It is also important to consider that in the so-called social networks, there is probably no room for understanding experiences such as a Robespierre or a Danton, revolutions with phase of Terror and the end of Guillotine.

Never mind.

We are tired of lack of satisfactory future prospects. We are depleted of offers in regimes of extreme competitiveness, not giving us the chance to live our time. Besides, we do not have the most basic rights that a human being requires in an organized society: education, health and transport. Public and worthy. We pay a high price for the inefficiency of the State in offering these services. And then we have to pay even more to the private alternative. They are extorting and demeaning us, they are abusing from our patience and denying us the most basic rights of a citizen, regardless of age, gender or religious belief. They are denying us even a

honest information. When they offer some, they charge us the price of our opinion.

It did not pass unnoticed the aggression to reporters and vehicles of the mainstream media. This is an undeniable proof that the circus set for the presentation of soap operas, BBBs, Faustões and Galvões Buenos, are not enough.

In fact, Brazil has proved to be stronger in recent weeks.

Despite the blatant and absurd manipulation of the mainstream media, people on the streets are doing the political class participant of the Legislative and Executive, as well as the Judiciary, rethink their priorities, interests and goals.

We all deserve a better country and not just those who have become used, in many cases for generations, to remain on Mount Olympus, casting its rays when thwarted in their interests, keeping themselves as privileged castes, supported by misinformation, or even ignorance as to the ills of the current system.

Anyway, except for vandals and fools, people took the streets for more social justice.

Brazil became stronger.

(Versão em inglês: Caroline Macedo) ■



Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

Sede: Av. Presidente Vargas 309/14º, 15º e 16º andares
Centro, Rio de Janeiro/RJ • CEP 20040-010
Tel. (21) 3125 7600 Fax (21) 3125 7640
www.sindmar.org.br • sindmar@sindmar.org.br
E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br
Blog: revistaunificar.blogspot.com



DIRETORIA SINDMAR

PRIMEIRO PRESIDENTE Severino Almeida Filho
SEGUNDO PRESIDENTE José Válido Azevedo da Conceição
DIRETOR-SECRETÁRIO Odilon dos Santos Braga
PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO Nilson José Lima
SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO Jailson Bispo Ferreira
DIRETOR DE COMUNICAÇÃO Paulo Rosa da Silva
DIRETOR PROCURADOR Marco Aurélio Lucas da Silva
DIRETOR DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL José Nilson Silva Serra
DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS Darlei Santos Pinheiro
DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL Nelson Nunes

Delegacia Regional de Aracaju
Avenida Rio Branco, 186, salas 1009 e 1010
(Edifício Oviêdo Teixeira)
Centro, Aracaju, SE
CEP: 49018-900
Tel.: (79) 3021-0259
E-mail: secretariase@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Belém
Avenida Governador José Malcher, 168,
salas 201, 218 e 219
(Centro Empresarial Bolonha)
Nazaré, Belém, PA
CEP: 66035-100
Tel.: (91) 3345-3460 e (91) 3345-3461
Fax: (91) 3345-3459
E-mail: secretariapa@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Cabedelo
Praça Getúlio Vargas, 79
Centro, Cabedelo, PB
CEP: 58310-000
Tel.: (83) 3228-2600
Fax: (83) 3228-2921
E-mail: secretariapb@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Fortaleza
Rua Oswaldo Cruz, 1, salas 1601 e 1602
Meireles, Fortaleza, CE
CEP: 60125-150
Tel.: (85) 3266-4224
E-mail: delegadoce@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Macaé
Avenida Elias Agostinho, 340, salas 805 e 806
(Edifício Petroffice)
Imbetiba, Macaé, RJ
CEP: 27913-350
Tel.: (22) 3311-6645
E-mail: secretariamc@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Paranaguá
Rua Rodrigues Alves, 800, sala 402
Costeira, Paranaguá, PR
CEP: 83203-170
Tel.: (41) 3422-0703
E-mail: delegadopr@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Pernambuco
Avenida Castelo Branco, 2.333, loja 101
Candeias, Jaboatão, PE
CEP: 54440-050
Tel.: (81) 3094-1510
E-mail: secretariape@sindmar.org.br

Delegacia Regional do Rio Grande
Rua Conde de Porto Alegre, 107
Rio Grande, RS
CEP: 96200-330
Tel.: (53) 3231-8185
E-mail: secretariars@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Santos
Avenida Ana Costa, 79, conjunto 62
Gonzaga, Santos, SP
CEP: 11060-001
Tel.: (13) 3232-2373
E-mail: delegadosp@sindmar.org.br

Delegacia Regional de São Luís
Rua Saavedra, 183
Centro, MA
CEP: 65000-001

Delegacia Regional de Vitória
Rua Professor Almeida Cousin, 125,
salas 401, 402 e 422
Enseada do Suá, Vitória, ES
CEP: 29050-565
Tel.: (27) 3327-6688
E-mail: secretariaes@sindmar.org.br

FILIADO À



EXPEDIENTE

EDIÇÃO Assessoria de Comunicação do SINDMAR JORNALISMO • **Editor-executivo e repórter:** Paulo Cezar Guimarães • **Repórter:** Marcio Arruda • **Fotos:** André Prado e Luciana Aguiar • **Edição de arte e diagramação:** Silvio Tiriba • **Revisão de texto:** Shirlei Nabarrete Nataline • **Versão em inglês:** Edson Areias • **Capa:** Cláudio Duarte • **Impressão:** WalPrint Gráfica • **Tiragem** de 13 mil exemplares
Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores



Seminário do SINDMAR

“Sempre recebo a revista UNIFICAR do nosso Sindicato e vejo alguns seminários. Gostaria de participar, pois o Seminário é muito importante para a nossa categoria.”

Fabio Luiz Ariano – 2ON

Democracia intelectual

“Estou farto de escutar as mais descabidas baboseiras por parte dos maiores beneficiados pela atuação do SINDMAR.”

Tarik Darian – 1OM

Ações sindicais

“Não há como ignorar o saldo positivo das ações do SINDMAR.”

Ricardo Azevedo – 1ON

União

“Estou sindicalizada porque acredito que só a união de todos é capaz de se opor à força do poder instalado. Um trabalhador sozinho perante um poder de uma instituição nada é. Muitos trabalhadores unidos são, eles próprios, uma força. É preciso ter consciência de que um problema de um companheiro de trabalho será sempre um problema coletivo. Hoje é ele, amanhã poderá ser você.”

Elizama Lopes de Lima – 2ON

Curso de DP

“Agradeço de coração ao SINDMAR e aos profissionais do CSA pela educação, disposição, tratamento e qualidade de ensino no curso de Posicionamento Dinâmico. Saudações Marinheiras.”

Cristiano Henrique Silva – 2ON

Entidade que faz

“É sempre bom ter alguém que zela por nós. O SINDMAR é uma entidade que faz isso. Estou contente em fazer parte deste Sindicato.”

Francisco Carlos Lisboa de Menezes – 2ON

Reconhecimento

“Vocês fazem um grande trabalho. Não tenham dúvidas disso.”

Luciano Pimentel Jorge de Souza – 1ON

Informação

“Parabenizo pela união que de certa forma vem deste Sindicato. Não me envolvo nas políticas, mas sou grata por ter a chance de manter-me informada sobre a minha área de atuação através das publicações feitas pelo mesmo.”

Bianca Schipper – 1ON

Revista UNIFICAR

“Sou marinheiro de máquinas embarcado. Por favor, se possível, peça um exemplar da excelente revista UNIFICAR.”

Paulo Roberto Pereira da Silveira – Marinheiro

Esclarecimentos

“Parabéns ao SINDMAR pela apresentação ministrada no Ciaba. Acredito ter sido a mais importante desde que ingressei aqui. Meu agradecimento em especial à Oficial Laura, que elucidou as dificuldades que nós, como veteranos, enfrentaremos após a formatura em dezembro. Meus mais sinceros parabéns.”

Ícaro Mendonça dos Santos

Juntos e misturados

“Obrigada por lutar por todos nós. Obrigada pela disposição e, principalmente, por não desistir de me ajudar. Não tenho palavras para agradecer. Acabo de receber uma ótima notícia. Me ligaram de uma empresa do offshore para fazer o ASO, que será encaminhado via e-mail ainda hoje.”

Ana Paula Neves de Azevedo – Praticante

Boletim Eletrônico

“Eu tenho um blog que publico diariamente posts sobre o andamento de nossas viagens a bordo de um navio petroleiro. No momento, estamos viajando pelo Oceano Índico, procedendo de Okinawa no Japão para as ilhas Mauritius. Depois, voltaremos ao Brasil. Gostaria de saber se posso publicar os boletins do SINDMAR no meu blog, pois tem muitos marítimos que acompanham a viagem em terra.”

Pedro Santos Carvalho – Imediato

Caro Pedro: estamos no aguardo da posição do pessoal que trabalha no desenvolvimento do Boletim Eletrônico do SINDMAR. Neste tempo, até obtermos uma resposta, caso queira, podemos enviar o PDF para seu e-mail sempre que publicarmos o Boletim Eletrônico do SINDMAR. Informe, por favor, se esse é o seu desejo. Sobre publicar o Boletim Eletrônico do SINDMAR no seu blog sinta-se à vontade para publicar. Não há problema algum, desde que a fonte seja citada (no caso, Boletim Eletrônico do SINDMAR). Se for sua vontade, o senhor também tem opções de publicar o Boletim Eletrônico do SINDMAR em seu blog pelo PDF do informativo semanal ou disponibilizando o link do informativo semanal que está no site do SINDMAR (<http://www.sindmar.org.br//boletins/login>).

Facebook



“Parabéns pelo perfil do Sindicato no Facebook, novo meio de divulgação do SINDMAR.”

Carlos Augusto Müller – CLC

MARÉ ALTA

Justo reconhecimento

O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar inaugurou o seu centro de simulação para instrução dos futuros oficiais mercantes. O Ciaba denominou o novo centro como CLC José Jacaúna Sales. Voraz defensor da profissão marítima, íntegro e ético, o Comandante Jacaúna foi um dos maiores defensores de um sindicato único e da luta sindical, sendo reconhecido pelos companheiros por sua postura voltada para ações que beneficiassem o coletivo. Uma bela e justa homenagem do Ciaba a este grande companheiro que nos deixou em setembro de 2011.

Mais do que remuneração

Na virada do ano, a Log-In premiou alguns tripulantes, que se destacaram nas operações durante 2012, com alguns tablets. A companhia distribuiu brinquedos para os filhos dos tripulantes no Dia das Crianças, assim como vale-compras em uma renomada rede nacional de lojas de perfumes para as famílias de tripulantes no Dia das Mães. A Log-In mostra que navegar em águas tranquilas com seu corpo funcional marítimo não é apenas oferecer remunerações condizentes com a qualidade do trabalhador brasileiro, mas condição para que o trabalhador possa desempenhar sua atividade com excelência e ações que despertem o interesse do marítimo em fazer carreira em uma companhia.

Escutando a voz do trabalhador

Recentemente, a Teekay assinou com o SINDMAR o Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2015. Neste ACT, a empresa cedeu a uma antiga reivindicação do pessoal de mar para que o regime de trabalho fosse 1x1. Com esta alteração no regime de embarque, a companhia mostra que valoriza seus empregados!

Chegando junto

As empresas Transpetro e Wilson, Sons prestam total apoio ao estágio Supervisionado, que é um programa destinado aos oficiais afastados da atividade por mais de cinco anos. Estas companhias disponibilizam o maior número possível de vagas no Prest (Programa de Estágio a Bordo).

MARÉ BAIXA

Aliança: ninguém merece!

A conhecida empresa de navegação, que atua na nossa cabotagem, insiste em manter um abismo entre os valores das remunerações dos trabalhadores nas condições de embarcado e desembarcado. A Aliança está na pole position das companhias que praticam diferenças remuneratórias para seus empregados do quadro de mar enquanto estão desembarcados e desembarcados. Hoje, a Aliança estica tal diferença em até 25% dos salários.

Petrobras: explicação perfeita. Só que não!

Por ocasião do curso de capacitação e realocação, a Petrobras alojou os oficiais em um hotel, no Centro do Rio de Janeiro, que oferecia conforto abaixo do mínimo esperado. Acomodações precárias, carpete mofado e poucos funcionários para fazer o atendimento aos hóspedes são algumas das mazelas de tal hotel, que entra na contramão com o padrão de qualidade da Petrobras. Questionada, a companhia alegou que manteve os seus empregados ali porque aloja seus gerentes.

Maersk: política de desrespeito

A máxima da Maersk é o desrespeito aos oficiais e eletricitistas mercantes. A companhia não negocia Acordo Coletivo e busca a insatisfação total de seus empregados do quadro de mar. A política de desrespeito aos oficiais e eletricitistas mercantes é a tônica na Maersk.

Aliança: tratamento discriminatório

A companhia pratica discriminação em seu quadro de empregados. Para o pessoal de terra, a Aliança concede Participação de Lucros e Resultados (PLR) e previdência privada; já o pessoal de mar... Fica a ver navios!

Companhias do offshore: trabalhadores sem proteção laboral

As empresas Brasdril, BW Offshore, Ensco do Brasil (antiga Pride), Modtec, Noble, Odebrecht, OGX, Schahin, Seadrill, Sevan Marine e Transocean jogaram o ferro na nossa época imperial e parece que não saíram de lá. Estas companhias adotam uma política de péssimo relacionamento trabalhista. Nem querem escutar em firmar Acordos Coletivos de Trabalho com os verdadeiros responsáveis por seus lucros: os trabalhadores marítimos. Nossos companheiros que estão ligados a estas empresas sofrem com a falta de ACT e, conseqüentemente, com a ausência de uma proteção laboral, que dá garantias e deveres aos trabalhadores e tranquilidade para executar com primazia suas atividades profissionais.

Aviso aos Navegantes

Novidades para os oficiais de náutica do Lloyd...

O Departamento Jurídico do SINDMAR informa que há novidades para os Oficiais de Náutica que trabalharam no Lloyd e fazem parte da ação número 286700-97.1992.5.01.0009. Se o seu nome consta na lista publicada no site do seu Sindicato, no menu “quadro de avisos”, entre em contato conosco pelo telefone (21) 3125-7600 ou pelo e-mail marcoaurelio@sindmar.org.br

... e também para os que trabalharam na Aliança

Há novidades a respeito da ação número 0286700-57.1992.5.01.0019. Confirmam se seus nomes estão na lista publicada no site do SINDMAR e entrem em contato com o Departamento Jurídico do SINDMAR, pelo telefone (21) 3125-7600 ou pelo e-mail marcoaurelio@sindmar.org.br

Clique csaq.org.br e veja o calendário de cursos do CSA

A Fundação Homem do Mar, que administra o Centro de Simulação Aquaviária, divulgou o novo calendário de cursos para este ano. O cronograma está no site do CSA (www.csaq.org.br). Você também pode se manter informado sobre o início do período de inscrições dos cursos no CSA se tiver o cadastro atualizado no seu Sindicato e fizer esta solicitação.

Este pedido deve ser feito para o e-mail secretaria@fhm.org.br. Na mensagem deverá constar a solicitação de inclusão do endereço de correio eletrônico no sistema de divulgação de novos cursos.

Os interessados em algum dos cursos do CSA podem entrar em contato pelo telefone (21) 3125-7600 ou preencher a pré-inscrição no site do Centro de Simulação Aquaviária.

Preenchimento da CIR

Os Oficiais de Máquinas (principalmente os 2OM e 1OM) devem estar atentos ao correto preenchimento da CIR, inclusive no campo destinado à potência do navio que estão embarcados. Esse procedimento tem como objetivo a comprovação de condições para inscrição no curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA), estabelecidas pela Diretoria de Portos e Costas.

Mergulhando nas mídias sociais

Em meio à modernidade e à velocidade dos meios de comunicação, o SINDMAR mergulha no universo das mídias sociais. O perfil oficial do SINDMAR no Facebook pode ser facilmente encontrado não só por associados e associadas do Sindicato, mas por todos os internautas.

Na correnteza da modernidade, o Sindicato também está com conta oficial no Twitter. Para seguir o Sindicato, basta procurar o @SINDMAR no microblog.



BLOG [unificar](http://unificar.org.br)

A revista UNIFICAR, acompanhando a modernidade e a evolução tecnológica, mergulha no oceano das mídias sociais. Agora, é fácil entrar em contato com a sua revista.

- + Além do e-mail imprensa@sindmar.org.br, você pode participar do dia a dia do Sindicato através do blog revistaunificar.blogspot.com.br



Todos os Acordos Coletivos de Trabalho foram assinados com empresas após manifestação, em votações realizadas a bordo e em terra, e aprovação dos representados do SINDMAR. Os arquivos em PDF dos ACTs foram enviados para as respectivas embarcações das companhias diretamente relacionadas aos acordos firmados na ocasião das assinaturas, para ampla consulta e devido uso por todos os representados.



EMPRESA: Log-In

DE: 1º DE OUTUBRO DE 2012

ATÉ: 30 DE ABRIL DE 2013

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O SINDMAR assinou o Termo Aditivo ao ACT para os trabalhadores que integram o quadro de mar da companhia. O documento tem uma alteração na data-base, que passou de outubro para 1º de maio. O Termo Aditivo, além de corrigir pelo INPC acumulado no período os valores do praticados no ACT, também ajustou a redação de algumas cláusulas.

EMPRESA: Log-In

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O Acordo de Participação de Resultados (PR) referente ao exercício 2012 foi assinado pelo Sindicato para seus representados que pertencem ao quadro de mar da Log-In. A proposta de PR foi previamente colocada para votação e a maioria dos trabalhadores optou em aceitá-la.

EMPRESA: Norskan

DE: 1º DE FEVEREIRO DE 2012

ATÉ: 31 DE JANEIRO DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A maior conquista neste processo de negociação vale mais do que qualquer zero à direita: a participação ativa de homens e mulheres do mar. O interesse dos representados do SINDMAR é o melhor caminho para garantir os direitos adquiridos e buscar novas conquistas para os trabalhadores.

EMPRESA: Libra

DE: 1º DE ABRIL DE 2012

ATÉ: 31 DE MARÇO DE 2013

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Este acordo traz aos trabalhadores uma redução na diferença entre as remunerações nas condições de embarcado e desembarcado, passando para o máximo de 5%. O reajuste do Vale Alimentação foi feito com percentual acima do INPC. Ficou acordado, também, que o regime x repouso será mantido, mesmo se o navio operar fora das águas jurisdicionais brasileiras.

EMPRESA: Pan Marine

DE: 1º DE FEVEREIRO DE 2011

ATÉ: 31 DE JANEIRO DE 2013

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O documento acordado traz um percentual que foi aplicado para reajustar as remunerações do pessoal de bordo.

EMPRESA: Norsul

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A Participação de Lucros e Resultados, referente ao exercício 2012, foi assinada após o SINDMAR consultar por democrática votação de seus representados, que se manifestaram pela aprovação dos termos oferecidos pela Norsul para a PLR.

EMPRESA: Petrobras e Transpetro

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A PLR (Participação de Lucros e Resultados), referente ao exercício 2012, foi firmada pelo Sindicato após consulta ao pessoal de bordo. Após contagem dos votos, o nosso Sindicato identificou que 41 navios participaram do processo de votação. Isso significa que 80% da frota ativa se manifestaram a respeito das propostas de PLR referentes ao exercício de 2012. Nesta mesma votação, o SINDMAR identificou que 774 trabalhadores aprovaram os termos da Participação de Lucros e Resultados, enquanto 10 recusaram e seis optaram pela abstenção. Assim, a nossa Entidade Sindical constatou que houve aprovação de 40 navios.



EMPRESA: Grupo Maestra

DE: 1º DE JUNHO DE 2012

ATÉ: 30 DE JULHO DE 2013

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O Acordo Coletivo de Trabalho 2012/2013, firmado pelo SINDMAR e pelas empresas NTL – Navegação e Logística S/A e Vessel Log Companhia Brasileira de Navegação e Logística S/A, foi assinado após consulta ao pessoal de bordo. Após assinado, a íntegra do documento foi disponibilizada no site do SINDMAR. O ACT também foi encaminhado aos navios da frota.

EMPRESA: Elcano

DE: 1º DE ABRIL DE 2013

ATÉ: 31 DE MARÇO DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Os ACTs assinados para os tripulantes das frotas de quimiqueiros e gaseiros e para o pessoal que tripula as embarcações graneleiras trazem um percentual definido para o reajuste salarial. A diferença das remunerações dos marítimos nas condições de embarcado e desembarcado foi diminuída. A ajuda de custo recebeu aumento. Os oficiais e eletricitas mercantes tiveram um acréscimo de 23% nesta questão. Já uma parte do valor do Vale Alimentação foi incorporada. Isso significa



que os trabalhadores terão um aumento no valor a ser recebido a título de 13º salário e férias. Isso corrige uma distorção, uma vez que era um pleito antigo dos tripulantes.

Acordos Coletivos

André Prado



EMPRESA: Aliança

DE: 1º DE MARÇO DE 2013

ATÉ: 28 DE FEVEREIRO DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O ACT mantém a proteção laboral aos empregados do quadro de mar desta companhia. O documento, que é válido até fevereiro de 2014, traz um índice que foi aplicado nas remunerações dos representados do nosso Sindicato.

Luciana Aguiar



EMPRESA: Teekay

DE: 12 DE JANEIRO DE 2013

ATÉ: 11 DE JANEIRO DE 2015

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Este ACT oficializa o regime de trabalho 1x1. O desejo pela alteração no regime de embarque era antigo. Com força e união de todos os trabalhadores, o SINDMAR conquistou mais este avanço para a classe. Além da reposição da inflação do período, os trabalhadores do quadro de mar tiveram um ganho real em suas remunerações e a implementação do Vale Alimentação, que também era um antigo pleito dos marítimos.

EMPRESA: Mercosul Line

DE: 1º DE SETEMBRO DE 2012

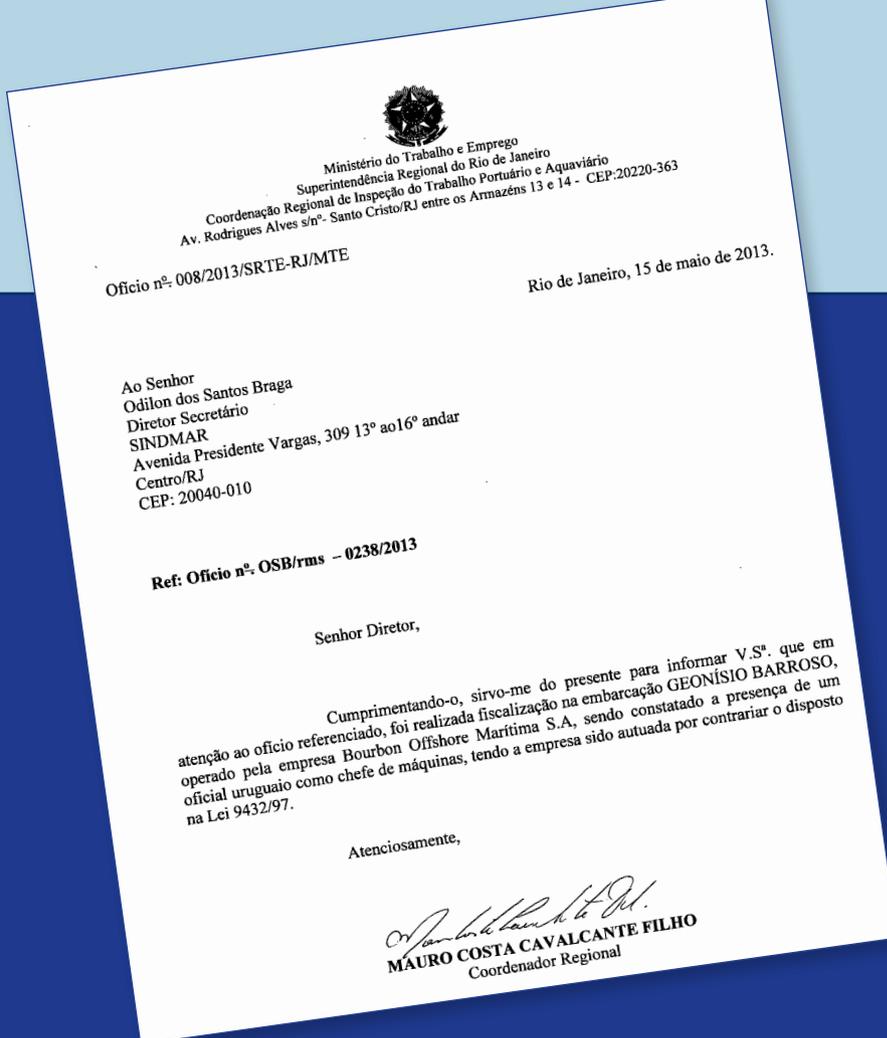
ATÉ: 31 DE AGOSTO DE 2013

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O Acordo Coletivo de Trabalho trouxe um índice que foi aplicado nas remunerações dos representados do nosso Sindicato.

NAVEGUE CONOSCO

Visite o
nosso site: www.sindmar.org.br





**Órgão do
Ministério
do Trabalho
autua
empresa que
contratou
uruguaio
como Chefe
de Máquinas**

Tolerância zero

A **presença de um oficial** de origem uruguaia atuando como Chefe de Máquinas no navio Geonísio Barroso, da Bourbon Offshore, cuja denúncia foi feita pelo SINDMAR, foi confirmada através do ofício número 008/2013 da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Rio de Janeiro – órgão ligado diretamente ao Ministério do Trabalho e Emprego – ao Sindicato no dia 15 de março. O documento, assinado pelo Coordenador Regional da SRT-RJ, Mauro Costa Cavalcante Filho, informa ao SINDMAR, representante legal dos oficiais e eletricitas mercantes, que o navio foi fiscalizado e autuado. De acordo com a Superintendência, a Bourbon Offshore contrariou o disposto na Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997. O artigo 4º dessa lei diz que “nas embarcações de bandeira brasileira, serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.” A

DPC também respondeu ofício do SINDMAR informando que “a empresa já foi alertada sobre a necessidade de que navios que estejam no Registro Especial Brasileiro (REB) tenham os comandantes e os chefes de máquinas brasileiros.” O SINDMAR trabalha incansavelmente para proteger os postos para os marítimos brasileiros. Alguns armadores podem estar explorando mão de obra estrangeira e fazendo-os cumprir tarefas além das que são convencionadas em nossos acordos, inclusive em relação ao período de embarque e as folgas. Isso é conveniente para o Armador e pode estimulá-los a trazer mais trabalhadores estrangeiros que ocupem nossos postos de trabalho, e não nos interessa. Caso você tenha conhecimento de que eles trabalhem em condições desiguais às suas a bordo da embarcação que você tripula, procure o SINDMAR e denuncie. Sua identidade será preservada. ■





A notícia saiu apenas em sites e blogs de sindicatos e de entidades jurídicas, mas não saiu nos grandes jornais. Dizia mais ou menos assim: forçado pelo patrão a se desfiliar do sindicato de sua categoria, um homem buscou a Justiça do Trabalho para reclamar indenização por dano moral. Como essa coluna tem o objetivo de mostrar o outro lado da notícia, inclusive aquele que é deixado de lado para não desagradar ou incomodar o empresariado – de qualquer área do mercado de trabalho –, a revista UNIFICAR faz questão de reproduzir.

A dor da gente não sai nos jornais

Segundo a notícia publicada no site oficial do TRT-MG e divulgada por diversos sites: o reclamante procurou a Justiça do Trabalho alegando que sofreu dano moral em razão de conduta antissindical praticada por sua ex-empregadora, uma empresa de medição de água de Montes Claros. Ele contou que a ré o coagiu a se desfiliar do sindicato representante de sua categoria a profissional. Por essa razão, pediu a condenação dela ao pagamento de uma indenização.

Inicialmente o caso foi analisado pela juíza Cristina Adelaide Custódio, na titularidade da 1ª Vara do Trabalho de Montes Claros, que julgou verdadeiro o relato do trabalhador. Uma testemunha contou que foi ameaçada, pelo encarregado da empresa, que seria dispensado do emprego caso não se desfiliasse do sindicato. Outros colegas também receberam a mesma ameaça. De acordo com os autos, a desfiliação partiu da empresa, que até passava um modelo de desfiliação para os empregados copiarem.

A magistrada também encontrou no processo evidências de que o Ministério Público do Trabalho

já havia identificado a prática de conduta antissindical pela reclamada em inquérito civil, o que inclusive levou à assinatura de um Termo de Ajustamento de Conduta. Para a juíza, não há dúvida de que o reclamante foi mesmo compelido pela reclamada a se desvincular de sua entidade de classe.

Segundo Cristina Custódio, a ré violou o direito constitucional da liberdade sindical e de livre associação. “O exercício do direito à associação sindical, aí incluído o direito de filiar-se e desfiliar-se, de forma ampla e irrestrita, é assegurado ao trabalhador como preceito fundamental da ordem constitucional brasileira, compondo os direitos sociais previstos no artigo 8º da CR/88, sendo também reconhecido pela Organização Internacional do Trabalho, Convenção 98, ratificada pelo Brasil em 18 de novembro de 1952, que dispõe sobre o direito de sindicalização e de negociação coletiva”, registrou na sentença.

Com base nesse entendimento, a empresa foi condenada ao pagamento de uma indenização por dano moral ao reclamante, fixada em R\$10 mil.

E a UNIFICAR está de olho nesse tipo de coisa. Mesmo que não saia nos jornais. ■

Geração Facebook

SINDMAR



Jovens oficiais mercantes se reúnem no SINDMAR para debater o atual cenário da Marinha Mercante

O encontro aconteceu no início do ano e foi organizado pela Representante Sindical de Jovens e Mulheres, Laura Teixeira. Nesta segunda edição – a primeira aconteceu em Fortaleza –, os Oficiais e Praticantes discutiram o mercado de trabalho. A Resolução Normativa número 72 e o acordo Mercosul foram amplamente debatidos entre os participantes com a finalidade de se encontrar um entendimento único para o mercado de trabalho dos oficiais mercantes.

Segundo Laura, o que mais chamou a sua atenção foi “a disposição dessa juventude em conhecer o momento atual da nossa Marinha Mercante. Durante esse encontro, pudemos trocar ideias e experiências de bordo. Depois de conversar com cada participante, percebi como cada um se posiciona na questão do mercado de trabalho.”

Na reunião, os jovens discutiram, também, a importância das diferentes formas de comunicação do Sindicato com seus representados. “Todos foram unânimes em afirmar que o Facebook é um dos melhores meios para se adquirir informações do nosso

SINDMAR. Além dessa mídia social, eles destacaram a importância do Boletim Eletrônico, que traz notícias não só do dia a dia do Sindicato, mas de todo o setor”, completou Laura.

Durante o II Encontro de Jovens, os Oficiais e Praticantes também tiveram a oportunidade de conhecer de perto os quatro andares da Sede do Sindicato, no Centro do Rio de Janeiro, e de vislumbrar o crescimento estrutural do SINDMAR. Localizado há mais de uma década em um prédio, em uma das avenidas mais importantes do centro financeiro da cidade, a Presidente Vargas, a atual situação é bem diferente daquela de duas décadas atrás. Naquela época, as Sedes dos sindicatos que deram origem ao SINDMAR não passavam de salas localizadas no mesmo bairro. Hoje, além da sede, há dez delegacias espalhadas por todas as regiões brasileiras banhadas pelo mar.

Esse evidente crescimento não é, com certeza, fruto de uma geração espontânea: toda a estrutura atual é consequência direta de uma política de valorização e expansão da estrutura física praticada pela Diretoria do SINDMAR. ■

“Todos foram unânimes em afirmar que o Facebook é um dos melhores meios para se adquirir informações do nosso SINDMAR. Além dessa mídia social, eles destacaram a importância do Boletim Eletrônico, que traz notícias não só do dia a dia do Sindicato, mas de todo o setor” (Laura Teixeira, Representante Sindical de Jovens e Mulheres)





Laura Teixeira falou sobre a questão dos estrangeiros no acordo do Mercosul e afirmou que algumas informações fornecidas pelos oficiais, eletricitas e futuros oficiais são fundamentais para o embasamento estratégico das ações sindicais

O importante é participar

Futuros oficiais assistem palestra do Sindicato

Alunos e alunas que cursam os 2º e 3º anos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar participaram em abril, em Belém, de um ciclo de palestras com o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, com a Delegada Laura Teixeira e com a Delegada Regional em Pernambuco, Isabella Costa.





DISCRIMINAÇÃO

A Oficial Isabella Costa relatou a discriminação que sofreu da empresa Norskan nos meses em que estava grávida. Isabella mostrou, inclusive, a reportagem publicada na edição número 30 da revista UNIFICAR sobre o caso. Outros temas abordados por Isabella foram a importância da RN-72, o regime de embarque, as fases da negociação de um ACT e o apoio jurídico em ações trabalhistas. Destacou que a participação de todos no dia a dia do Sindicato é fundamental para a entidade ficar cada vez mais forte e para a conquista de melhorias na relação laboral.

COTIDIANO

A Delegada Laura Teixeira, que tem grande contato com a geração mais jovem da Marinha Mercante, convocou todos os jovens a participarem do cotidiano do Sindicato. Laura falou sobre a questão dos estrangeiros no acordo do Mercosul. Afirmou que algumas informações fornecidas pelos oficiais, eletricitas e futuros oficiais são fundamentais para o embasamento estratégico das ações sindicais. Os estrangeiros não podem, de forma alguma, ter condições desiguais às dos trabalhadores brasileiros.

COMUNICAÇÃO

O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, que também é Delegado Regional no Pará, lembrou os diversos meios de comunicação utilizados pelo Sindicato. A finalidade, além de informar, é diminuir a distância entre a Entidade Sindical e os trabalhadores marítimos brasileiros.

“Não espere por uma crise para descobrir o que é importante em sua vida.”

– Platão

Darlei Pinheiro destacou os meios de Comunicação usados pelo Sindicato e Isabella Costa relatou a discriminação que sofreu da empresa Norskan nos meses em que estava grávida





Quero ser grande



Futuros oficiais mercantes visitam navios para conhecer a realidade da vida a bordo

Com o claro intuito de promover o contato de alunos e alunas das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, localizadas no Rio de Janeiro e em Belém, com o dia a dia da vida ao mar, o SINDMAR pegou a bússola e navegou no Norte de levar futuros oficiais a bordo de embarcações para conhecerem a realidade do trabalho mercante. Em uma ação inédita, o Sindicato convidou futuros oficiais – em período livre do compromisso de aulas – para subirem a bordo de embarcações atracadas nos principais portos brasileiros.





RESPONSABILIDADES NO ALIANÇA BRASIL

No Aliança Brasil, atracado no porto de Suape, a Delegada Regional do SINDMAR em Pernambuco, Isabella Costa, subiu com um grupo de alunos e alunas do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) e, ao lado do Comandante Ormino, mostrou-lhes o funcionamento de alguns equipamentos e os compartimentos da embarcação da Aliança, e apresentou as principais responsabilidades das diversas funções de bordo. Durante o tempo em que estiveram a bordo, os alunos e alunas do Ciaba receberam valiosas informações dos oficiais Natalia Caetano e Renato Barce e do Praticante Wondell Luiz, que seguramente serão úteis na vida profissional de cada um dos futuros oficiais.

ROTINA NO LOG-IN PANTANAL

Em nova oportunidade, o SINDMAR convidou outros alunos e alunas do Ciaba para subirem a bordo do Log-In Pantanal. O objetivo era mostrar a vida a bordo no contêiner da companhia que atua na cabotagem. No momento em que estavam em um dos principais portos nordestinos, os futuros oficiais visitaram a embarcação da Log-In. Os alunos e alunas do Centro de Instrução de Belém conheceram a

rotina de bordo e um pouco da vida ao mar. “Muitos deles nunca tinham ido a bordo. Achei interessante. Todos não perderam tempo e trocaram informações com os tripulantes do navio. Este contato com a realidade a bordo é importantíssimo para a formação deles”, destacou Isabella. Durante a visita, a Oficial Prisciyla Marques percorreu os compartimentos do navio e mostrou todos os detalhes aos futuros oficiais. O Comandante do Log-In Pantanal, Arlindo Monterrey, congratulou o SINDMAR pela iniciativa, dando oportunidade aos alunos e alunas da EFOMM de conhecerem a vida a bordo.

REALIDADE NO GURUPI

Outra visita marcante aconteceu no Gurupi. Após convite do Sindicato, alguns alunos e alunas subiram a bordo para conhecer um pouco mais a realidade da profissão. “Para a maioria, foi a primeira visita a bordo”, disse Isabella. O Comandante deste navio da Transpetro, Jayme Branco Ribeiro, destacou a importância do contato dos futuros oficiais mercantes com a realidade de bordo. “A atitude do SINDMAR em promover aos alunos esta visita em navios é elogiável. Percebi que o grupo ficou muito entusiasmado em conhecer as funções que, futuramente, irão exercer a bordo.” ■

A descontração e os sorrisos são as maiores provas dessa ação inédita do SINDMAR, cada vez mais preocupado em despertar a paixão dos jovens pela profissão e levar esses futuros oficiais a bordo de embarcações para conhecerem a realidade do trabalho mercante



Em algum lugar do passado

Oficiais da turma de 1962 da EMMRJ celebram meio século de formatura

Os cabelos já não são mais os mesmos (embranqueceram ou desapareceram), a barriguinha de alguns também (ou abdômen para ser mais gentil) e as rugas fizeram residência no rosto da maioria, como diria Nelson Cavaquinho. Mas a satisfação do reencontro e a troca de histórias das experiências no mar continuam firmes – e fortes.



Para comemorar os 50 anos de formatura, os oficiais da turma Professor Schmall, da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ), voltaram a se reunir. A solenidade do Jubileu de Ouro desta turma ocorreu no início do ano, no Salão de Comando do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Ciaga, e contou com a presença do Comandante da Escola de Formação, Contra-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo. Além da forte emoção do reencontro, os oficiais mercantes lembraram a memória do colega Paulo Roberto de Carvalho Silleo, morto meses antes da solenidade.

Formando de 1962, Nelson Nunes, Diretor de Previdência do SINDMAR e conhecido pelos amigos como Gina, destacou a importância da reunião: “Gostei de rever o pessoal. Por diversos motivos, e pela responsabilidade de cada um, a gente acaba se afastando uns dos outros. Uns mais, outros menos.”

Presente ao encontro, o Diretor de Educação e Formação Profissional do Sindicato, José Serra, congratulou os oficiais. “É um momento especial

não só para este grupo, mas para todos os nossos companheiros e companheiras. As novas gerações deveriam se espelhar em exemplos assim, oficiais com orgulho marinho.”

O resgate do passado, através das memórias desses companheiros, é uma homenagem às novas gerações de homens e mulheres do mar. A solenidade é um justo reconhecimento por tudo que a turma de 1962 da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro fez pela Marinha Mercante. O SINDMAR sentiu-se honrado por ter sido convidado a assistir à emocionante cerimônia de celebração do aniversário de formatura desses antigos oficiais mercantes. A placa com os nomes de todos os formandos da turma do Rio de Janeiro de 1962 foi colocada no Ciaga para contribuir com a memória da Marinha Mercante brasileira. A comemoração dos 50 anos de formatura significa, também, o orgulho marinho presente em cada um dos oficiais mercantes da turma Professor Schmall. Uma reunião de histórias de vida ao mar. ■

“É um momento especial não só para este grupo, mas para todos os nossos companheiros e companheiras. As novas gerações deveriam se espelhar em exemplos assim, oficiais com orgulho marinho” (José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional do Sindicato)



Severino Almeida, que esteve em Brasília junto com o Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, alertou o Senador Paulo Paim (centro) sobre o prejuízo que o projeto de lei 449/2012 poderá trazer aos trabalhadores marítimos se não forem feitas mudanças no texto

É preciso estar atento e forte

Navegação de cruzeiros marítimos em foco

A nossa Organização Sindical tem, nesses últimos anos, denunciado as más condições reinantes nos cruzeiros marítimos para quem ali trabalha. Essa atividade hoje em nosso país está aberta a todo e qualquer interessado sem o mínimo de critérios que entendemos necessários para que esses navios operem em nossos portos, e, pior, considerando que 98% de seus passageiros são nossos nacionais, não oferecem contrapartidas adequadas pelo lucro que obtêm em nossas águas.

As fronteiras da atuação sindical não estão nos diálogos e embates com empresas de navegação.

A RN 72 é um ótimo exemplo disto. Existente desde outubro de 2006, muito lentamente o trabalhador marítimo foi tomando consciência de sua importância, mas, hoje não há quem não tenha comentado sobre ela a bordo de navios e plataformas, ou mesmo quando desembarcados. Atrair a sua importância ao papel desempenhado pelo seu Sindicato em sua criação é que é um pouco mais difícil de se captar, até por que há quem tenha interesse em desvalorizar este papel, a começar por administradores de algumas empresas e por quem está a seu serviço.

Os trabalhadores em cruzeiros marítimos, oficiais, subalternos e outros operadores que prestam serviços embarcados também contam com uma Resolução Normativa. Ela foi criada com base no mesmo princípio de obrigatoriedade de contratação de brasileiros existente na RN 72. Esse princípio foi inaugurado para os trabalhadores do mar com a RN 31, em novembro de 1998, após quase dois anos de intenso esforço de nossa Organização para a sua criação. Não há dúvidas que revelou-se uma das maiores conquistas em termos de mercado de trabalho para o marítimo brasileiro, em toda a sua história.

NA PRÁTICA A TEORIA É OUTRA

É a Resolução Normativa 71 do Conselho Nacional de Imigração, a RN específica para os cruzeiros marítimos. Contudo, está longe de resolver questões básicas relacionadas à exploração pelos Armadores, de quem neste setor trabalha. Na prática, não gera empregos para marítimos profissionais, tendo em vista que estes estão em poucas dezenas a bordo. Muito poucos em meio a centenas ou mesmo mais de um milhar de trabalhadores em serviços de atendimento às necessidades da sua preciosa carga, que são os seus milhares de passageiros. Não há em todo seu texto garantias que o percentual para contratação de brasileiros nos alcancem.

Como observado acima, o trabalho desenvolvido para defesa dos trabalhadores ultrapassa os limites dos diálogos e embates com empresas de navegação. A ampliação, a conquista e a manutenção de direitos exigem um trabalho sério de líderes e dirigentes em entidades de classe na defesa de seus representados, com amplo conhecimento do cenário, percepção de suas possibilidades e perspectivas, capacidade para avaliação de riscos, conhecimento legislativo, criatividade e sensibilidade para a articulação política, além de comprometi-

mento e total devoção à luta laboral.

No começo do ano, a CONTTMAF ao analisar o PL 449/2012 de autoria do Senador Paulo Paim, observou que o mesmo tinha como foco motivador de sua elaboração, o trabalho realizado em cruzeiros marítimos que operam em águas brasileiras. A identificação de aspectos inadequados ao seu objetivo foram encontrados, argumentos e informações relacionadas foram produzidos e captadas, e, audiência com o Parlamentar, solicitada.

Na reunião com o Senador em início de março, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida e o Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, expuseram ao Parlamentar aspectos inadequados que constavam no texto do PL. O Senador Paulo Paim reconhecendo, riscos de prejuízos aos trabalhadores marítimos, propôs que nossa Organização Sindical lhe sugerisse texto adequado ao atual cenário de relações de trabalho.

“A falta de uma adequada regulamentação para essa atividade tem sido a principal causa dos repetidos incidentes e acidentes neste tipo de navio em nossa costa. Há casos, inclusive, de mortes a bordo”, destacou Severino Almeida ao Senador Paulo Paim. Nesse ano, até junho, houve três casos de morte a bordo e outro de estupro.

Atualmente, os cruzeiros navegam em um hiato legal, livre de regulamentação específica. Dessa forma, desrespeito e abuso aos trabalhadores são palavras de ordem a bordo desse tipo de embarcação, muito longe do glamour que é reservada à sua carga. Na expectativa de mudança nesse quadro a CONTTMAF e a FNTTAA entregaram no dia 25 de junho último um conjunto de sugestões de alterações à atual legislação, as quais esperamos ser transformadas em Projetos de Lei. A revista UNIFICAR retornará a esse assunto com mais detalhes atualizados, na sua próxima edição. ■



“A falta de uma adequada regulamentação para esta atividade tem sido a principal causa dos repetidos incidentes e acidentes neste tipo de navio em nossa costa. Há casos, inclusive, de mortes a bordo”

(Severino Almeida)



“É uma realização profissional e, como Comandante, um desafio”
(Hildelene Lobato Bahia)

A HORA E A VEZ DELAS

Hildelene Lobato Bahia e Vanessa Cunha dos Santos Silva. Estas duas oficiais entram para a história da Marinha Mercante brasileira por se tornarem as primeiras mulheres a comandar um navio petroleiro que opera em águas brasileiras. A Comandante Hildelene e a Imediato Vanessa tripulam o Romulo Almeida, que foi entregue pelo estaleiro Mauá, em Niterói, à Transpetro, no início do ano. As duas oficiais, juntamente com o Chefe de Máquinas Raimundo Gomes Pereira, estão à frente de 21 tripulantes.



Renata Melo

Mulheres fazem história na Marinha Mercante

“Acredito que, cada vez mais, as mulheres vão optar por seguir este caminho promissor”
(Vanessa Cunha dos Santos Silva)

Hildelene escreve mais um capítulo na história da Marinha Mercante brasileira. Nascida no Pará, foi a primeira mulher a chegar à função de Imediato. Depois de anos imediatando no Lorena BR, Hildelene, que integrou a turma pioneira de mulheres no Ciaba, foi a primeira Comandante em um navio de grande porte – a CLC comandou o Carangola.

Ao lado da Comandante, a Imediato Vanessa também constrói este novo capítulo da história. Nascida no Rio de Janeiro, a Oficial, que é da turma de 2004 do Ciaga, acredita que o efetivo feminino na Marinha Mercante irá crescer nos próximos anos.

“Tenho muito orgulho de ser mulher e ocupar esta função na Marinha Mercante. Acredito que, cada vez mais, as mulheres vão optar por seguir este caminho promissor”, afirmou Vanessa.

Durante a cerimônia de entrega do navio, Hildelene não escondeu sua emoção. “É uma realização profissional e, como Comandante, um desafio.”

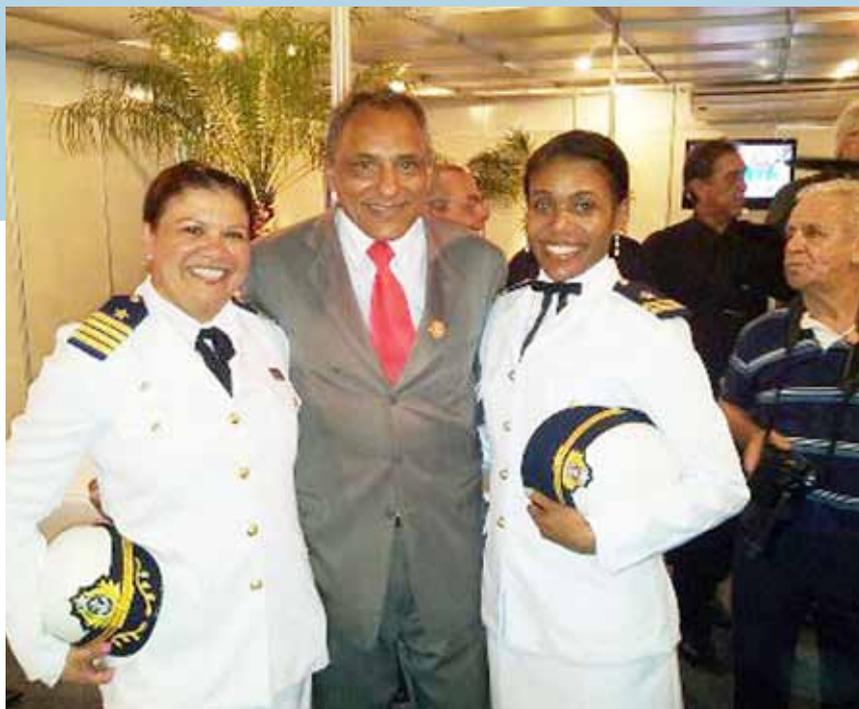
De acordo com a língua portuguesa, e contrariando o que algumas pessoas e veículos de comunicação propagam, Hildelene será a Comandante do navio, e não Comandanta. Segundo a gramática, esse gênero substantivo terminado na letra “E” proíbe a flexão para o feminino. Da mesma forma que as palavras “cliente” e “servente”, por exemplo, não admitem a letra “A” no final para uso do feminino.

DEMORA

O navio Romulo Almeida, lançado em 30 de junho de 2011, levou mais de 18 meses para ser en-

Continua na próxima página





José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional do Sindicato, entre Hildelene e Vanessa

tregue. A embarcação, que integra o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) da Transpetro, se junta aos navios de produtos Celso Furtado e Sérgio Buarque de Holanda e ao petroleiro João Cândido; posteriormente, em maio de 2013, a Transpetro recebeu o petroleiro suezmax Zumbi dos Palmares. Estes foram os únicos que foram entregues até o momento. O navio de produtos José Alencar e o panamax Anita Garibaldi já foram lançados, mas ainda não foram entregues.

A retomada da indústria naval brasileira é uma realidade que hoje coloca o Brasil, segundo a Transpetro, entre as cinco maiores cartei-ras de encomendas do mundo.

No entanto, há diferença entre os termos utilizados durante as solenidades que envolvem estes navios. A construção de embarcação é dividida, basicamente, em quatro fases: o corte da primeira chapa de aço, o batimento de quilha, o lançamento ao mar e a entrega ao Armador.

O lançamento ao mar de uma embarcação só ocorre após a edificação do casco. Depois de lançado, o navio passa para o cais do estaleiro, local onde são feitos os ajustes finais, como acabamento, funcionalidade dos sistemas de bordo, dentre outros, a fim de garantir a operacionalidade da embarcação. Por fim, após toda esta verificação, o navio é finalmente entregue ao Armador.

O tempo entre o lançamento e a entrega é demasiadamente grande para os navios da Transpetro. Apenas para exemplificar, o navio João Cândido levou 24 meses para ser entregue.

O Romulo Almeida tem capacidade para transportar 56 milhões de litros de derivados. O navio tem 183 metros de comprimento e 48 mil toneladas de porte bruto. ■

Os sete navios lançados pelo Promef são:

João Cândido: lançado pelo Atlântico Sul em 7 de maio de 2010 e entregue em 25 de maio de 2012;

Celso Furtado: lançado pelo estaleiro Mauá em 24 de junho de 2010 e entregue à Transpetro em 25 de novembro de 2011;

Sérgio Buarque de Holanda: lançado pelo estaleiro Mauá no dia 19 de novembro de 2010, o navio foi entregue em 9 de julho de 2012;

Romulo Almeida: lançado pelo estaleiro Mauá em 30 de junho de 2011 e entregue em 17 de janeiro de 2013;

José Alencar: lançado em 12 de dezembro de 2011, essa embarcação também não foi entregue;

Zumbi dos Palmares: lançado pelo estaleiro Atlântico Sul em 23 de novembro de 2012, este suezmax foi entregue em 20 de maio de 2013;

Anita Garibaldi: lançado no dia 27 de novembro de 2012, mas sem data para sua entrega.

**A excelência
na organização
sindical marítima tem
nome e lugar certo.**

**Todo apoio à
unicidade sindical**



Fazendo sindicalismo e enfrentando desafios com a coragem do homem do mar.

*Investindo
em pessoas*

www.sindmar.org.br



Filiado a

SINDMAR

ENTREVISTA
SEVERINO ALMEIDA,
Presidente do SINDMAR

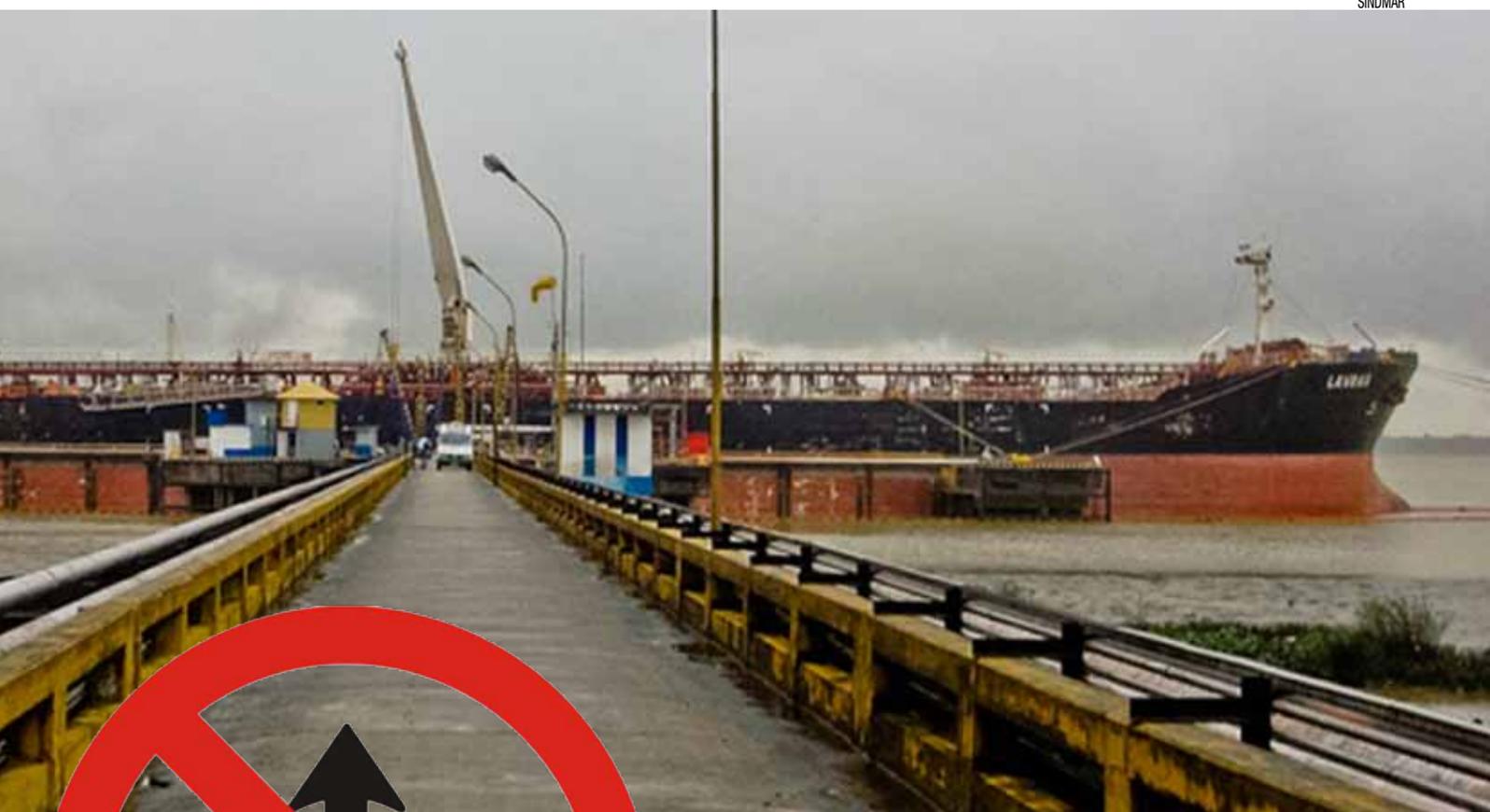
Annié Prado



“O presente e o futuro do trabalho marítimo no interior do Sistema Petrobras continua sendo para nós uma fonte de constante atenção, acompanhamento e preocupação.” Essa e

Não se retira petróleo do mar sem a presença de marítimos

SINDMAR



outras declarações fazem parte da entrevista que publicamos nessa edição em que Severino Almeida fala da relação dos marítimos e do Sindicato com o Sistema Petrobras, a Empresa Petrobras, Transpetro e muito mais.

O Sistema Petrobras sempre foi um polo gerador de emprego para os marítimos. O que mudou?

– Mudou o perfil do marítimo contratado dentro do Sistema Petrobras. Mudança estúpida faço questão de registrar. A empresa Petrobras acredita poder retirar petróleo do mar prescindindo de marítimos. Por isso não o contrata diretamente, mas o terceiriza aos milhares. Aceita a sua necessidade apenas para transporte. Assim mesmo enquanto perdurar a atual política de reforçar a construção naval bra-

sileira. De outra forma, prefere-o terceirizado na forma de tripulante de embarcação afretada. Por isso a Transpetro merece nossa especial atenção: porque é, de longe, a empresa que mais oferece postos de trabalho para o marítimo em geral. Não há nenhuma empresa que se aproxime dela. O Sistema Petrobras sempre foi um polo gerador de emprego para os marítimos. Mas, é fato, que hoje não somos tão dependentes da Petrobras no que diz respeito a vínculo empregatício direto com a empresa. Já chegamos a ter, em termos quantitativos, dentro da empresa Petro-

bras, algo muito próximo a 5 mil empregos de marítimos. Hoje temos pouco mais da metade em todo o sistema, e a quase totalidade está na Transpetro.

É possível fazer uma relação entre a Petrobras e as outras empresas?

– Sim. Na época em que a Petrobras tinha 5 mil empregos, todo o nosso mercado de trabalho talvez fosse duas vezes maior. A participação dessa

empresa era uma coisa extraordinária. Se a Petrobras, no interior de nosso setor, pegasse um simples resfriado, era uma pneumonia daquelas para nós. Apesar de hoje ser diferente, sua importância ainda é muito grande. É lamentável que a última vez em que a empresa Petrobras realizou um concurso para ingresso de marítimos tenha sido em 1993. Ou seja, há 20 anos não entra marítimo na Petrobras – apenas na sua subsidiária, a Transpetro. Na Petrobras, marítimo só se afasta, se aposenta ou morre. Os que efetivamente estão em atividade não passam de poucas centenas.

Comparativamente, você fala que, quando a Petrobras fornecia 5 mil vagas de emprego para os marítimos, o mercado empregava cerca de 10 mil. Hoje, todo o Sistema Petrobras oferece menos de 3 mil. Como ficou o mercado?

– O perfil do mercado modificou-se muito. Porque nos anos anteriores à década de 90, o nosso mercado de trabalho era, em sua esmagadora maioria, navios. E navios com bandeira brasileira na cabotagem. Nessa época, o longo curso no Brasil já estava bastante debilitado. Hoje, já não temos longo curso regular adequado. O segmento de mercado da cabotagem não foi ampliado; pelo contrário, foi reduzido. Os cartões de lotação diminuíram bastante. Mas houve efetiva ampliação no nosso mercado de trabalho porque fomos vitoriosos em ocupar espaço onde antes não tínhamos.

Como assim?

– Principalmente pelo mercado de trabalho nos navios estrangeiros operando em nossas águas, pouco importa se em apoio marítimo ou na cabotagem.

Nossa participação nesse segmento era pífia na década de 90 (trabalhei no offshore embarcado no final dos anos 80 e verificava in loco). A quantidade de brasileiros no offshore era muito pequena, enquanto a invasão estrangeira era imensa, muito maior do que é hoje. Nós só começamos a conquistar um pouco o mercado quando conseguimos um acordo com a Petrobras que garantia pelo menos

É lamentável que a última vez em que a empresa Petrobras realizou um concurso para ingresso de marítimos tenha sido em 1993. Ou seja, há 20 anos não entra marítimo na Petrobras



um Oficial Mercante da especialidade de Náutica e outro de Máquina nos contratos do offshore. Isso ocorreu em 1995. Uma fórmula que, comparada aos dias de hoje, foi uma tímida entrada no mercado, mas representou um avanço significativo no que tínhamos até o momento.

A RN 72 teve alguma influência nisso?

– Total. Sem dúvida alguma, as resoluções normativas do Conselho Nacional de Imigração influenciaram muito. Hoje temos a Resolução Normativa 72, mas não começou com a 72. Foi uma grande vitória nossa, em 1998, a conquista da RN 31. Cito 1998 porque ela foi publicada no final de novembro daquele ano, mas só passou a representar para nós aumento de emprego no ano seguinte, em 1999; tendo em vista que ela possuía a mesma lógica da atual RN 72, foi necessário que a embarcação permanecesse em nossas águas por mais de 90 dias para que o empregador passasse a contratar brasilei-

ros. Essa norma de estabelecer aumento gradativo de participação percentual de marítimos brasileiros nas embarcações de bandeira estrangeira, seja no offshore, seja na cabotagem, proporcionou, de fato, uma ampliação de mercado muito importante para nós. E o interessante é que abriu um mercado, não apenas, mas principalmente para o Oficial Mercante, no qual praticamente não tínhamos participação, que era nas plataformas. Estas plataformas, assim como as demais embarcações, se obrigam à contratação também de marítimos brasileiros de diversos níveis técnicos e atividades. Foi um mercado que surgiu para nós a partir do final dos anos 90, e ampliou-se nos anos 2000. A Resolução Normativa 72 veio melhorar ainda mais o quadro geral. Hoje, eu diria que os empregos diretos que o Sistema Petrobras nos oferece representam um quinto do nosso mercado. Mais um quinto pela navegação tradicio-

Continua na próxima página

nal, e o restante existe devido à Resolução Normativa 72. Daí a importância da defesa da RN 72. Quer dizer, se nós perdermos a RN 72, teremos três marítimos em cada cinco passando a correr o risco sério de desemprego. É uma realidade muito diferente do passado, quando tínhamos o Sistema Petrobras nos dando quase a metade do nosso posto de trabalho e a outra metade em navios de bandeira brasileira. Mesmo com essa redução quantitativa, é fácil imaginar quão importante para nós continua sendo o Sis-

tema Petrobras. O presente e o futuro do trabalho marítimo no interior da Petrobras continua sendo uma fonte de constante atenção, acompanhamento e preocupação.

Por que essa queda de oportunidades de mercado de trabalho?

– Pelo contrário, houve aumento no total. Essa queda significativa se deu exclusivamente na bandeira brasileira. Primeiro: o nosso mercado aumentou porque o Sindicato conseguiu construir um mercado de trabalho que até então não existia, obrigando as empresas a contratarem brasileiros para colocá-

-los em suas embarcações estrangeiras, sejam elas de offshore, cabotagem ou plataformas: um mercado que não existia. Se naquela época tínhamos cerca de 9 ou 10 mil empregos para marítimos de todas as categorias, na cabotagem e no off-shore, hoje esse mercado de trabalho está seguramente em mais de 15 mil, aumentou bastante. Isso porque avançamos na criação desse mercado de trabalho. E segundo: a redução se deu no segmento

de bandeira nacional porque junto à redução do cartão de lotação houve uma diminuição no número da frota. Chegamos a ter, no passado, mais de 300 embarcações com cartão de lotação em que era normal embarcações com até 36 tripulantes. O cartão de lotação já foi maior do que isso, mas na época que tínhamos a metade da participação no mercado por intermédio da Petrobras, os cartões eram em torno de 36 tripulantes. Um pouco menos em alguns. Hoje, a média nestes mesmos navios mal chega à metade. E, finalmente, outro aspecto que não podemos deixar de ressaltar é que o avanço obtido pelos sindicatos nos períodos de repouso mais que duplicou. Isso gera mercado de trabalho também. Aliás, nesse aspecto devo registrar que a Transpetro, hoje, contrariando todo um histórico do Sistema Petrobras que sempre esteve à frente neste quesito, é um dos piores regimes existentes.

Na empresa Petrobras esse quadro impactou?

– Totalmente. A Petrobras que conhecemos até o final dos anos 90 mudou radicalmente com a criação da Transpetro. A rigor, diria que não mais existe como a conhecemos e não observo no horizonte mudanças positivas. É por isso que a sua participação caiu. Só a Fronape (Frota Nacional de Petroleiros da Petrobras) chegou a ter quase oito dezenas de navios em operação. Hoje tem a metade; e o restante de sua frota, operada pela Transpetro, é de bandeira estrangeira. Essa redução drástica deveu-se a isso. Claro que existem outras razões como a resistência da Petrobras em valorizar o trabalho marítimo. Estou falando da Petrobras, a holding. Nós sempre fomos discriminados dentro da Petrobras, comparativamente ao seu pessoal de terra, e continuamos sendo.

– Logo no início da entrevista você mencionou que o sistema Petrobras aceita a contratação direta de marítimos, pelo menos enquanto perdurar sua política de incentivo ao setor de construção naval. Por que esta condicionante? Acredita que isto acabará um dia?

Nós sempre fomos discriminados dentro da Petrobras, comparativamente ao seu pessoal de terra, e continuamos sendo

– A meu ver acabou. O Promef chegou ao seu limite e ficaremos felizes se os projetos que receberam prioridade de financiamento do CDFMM, um dia, efetivamente sejam transformados em navios. Lembra que no começo deste programa previa-se que em 2014 teríamos pelo menos 20 navios incorporados à frota? Pois é... Não deveremos ter nem a metade. A Petrobras voltou a afretar desregradamente, inclusive a longo prazo, navios cujas operações deveriam estar sendo realizadas por navios próprios da Transpetro, em decorrência do Programa. Contudo, a frota só faz encolher. Corre-se o risco de drástico encurtamento em curtíssimo prazo. A Petrobras está motivada a afretar mais e mais e até empurra a Transpetro para esta política. Estes afretamentos sempre encheram os olhos de quem os controla. Não é difícil imaginar o porquê. Os bilhões de dólares envolvidos exercem uma atração fatal. Enquanto falamos, já se pode ter a decisão de alienação de um quarto da frota de bandeira brasileira. A explicação ou mesmo justificativa para isto podem ser tantas quanto a capacidade humana para a imaginação e criação. Da idade avançada dos navios à dificuldade de operação no exterior, espero qualquer coisa. Mas, nada nos foi anunciado até hoje e não temos bola de cristal, mas, a situação é gravíssima. Afretar mais e mais e aumentar a frota própria são movimentos que não combinam. Uma condição tende a excluir a outra.

Não se pode iniciar um movimento para interromper este processo?

– Pode-se e deve-se. Estranho é o silêncio sepulcral da direção da empresa quanto a este quadro. Quando o que estava em jogo era articular apoio para construir navios por três vezes o preço de mercado, todo esforço era pouco. Agora que a frota define, sou levado a concluir que a direção acredita que o esforço não compensaria. O custo-benefício político para se viabilizar a construção de navios, pelo que se percebe, foi muito mais estimulante do que o custo-benefício político necessário para manter a frota.

Continua na próxima página



Luciana Aguiar

Voltando à questão da discriminação, o advento da criação da Transpetro, no final dos anos 90, mudou essa discriminação?

– Eu diria que não mudou nada na Petrobras holding. No universo da Transpetro, mudou para melhor, não tenho a menor dúvida, muito especialmente depois da assunção da atual administração, capitaneada pelo ex-senador Sérgio Machado. É inquestionável que a formulação de políticas internas na empresa, com base na política para o setor desen-

cadeada após a eleição do presidente Lula, mudou. A defesa do programa de modernização da frota foi um aspecto importante, e diria até histórico. Com isso, sem dúvida alguma, foi natural a valorização do marítimo dentro dessa subsidiária. Mas olhando com o olhar da Petrobras para esse fato no interior do seu sistema, ainda é um olhar recheado de desprezo e de discriminação – uma série de fatores que vem até contribuir para isso. A Petrobras já não profissionaliza como no passado os seus recursos humanos, numa situação em que não se sabe exatamente quem é bandido, quem é mocinho, um conluio muito grande

na organização sindical de terra com a administração da empresa. Hoje, aliás, não; já há muitos anos não negociamos mais com a administração da Petrobras. Na prática negociamos com a FUP. Só faltou nesses últimos anos as reuniões serem na sede desta federação. Mas as pessoas eram os mesmos dirigentes sindicais que conhecemos no passado – coisa interessante e preocupante, para não chamarmos de ridículo. Isso não foi bom para ninguém. É só olhar os nomes das

principais figuras de interlocução de RH dentro da Petrobras nesses últimos anos. São dirigentes sindicais, melhor dizendo, ex-dirigentes sindicais que, em essência, não deixaram de ser. Lamentável é que não vi, nem eu nem ninguém, que isso tenha representado melhorias para o empregado dentro da Petrobras. Talvez para um ou outro empregado de terra mais, digamos... mais chegado às direções sindicais “fupistas”. Mas o fato é que continuamos sendo discriminados. Mesmo porque, dentro da holding, da empresa-mãe, continuamos sem espaço.

Dê um exemplo.

– Preciso dizer coisa mais contundente do que marítimo não entra na Petrobras por concurso público desde 1993? Preciso dizer mais alguma coisa? Só isso já diz claramente qual é a intenção. Já estaríamos exterminados dentro da empresa-mãe se dependesse dela. Até tentaram. Os mais antigos lembram que quase que ao mesmo tempo da criação da Transpetro, um pouquinho antes até, tentaram terceirizar o nosso setor. A empresa chegou a constituir uma subsidiária no exterior e promoveu um programa de demissão voluntária, ao qual fomos contra e conseguimos derrubar. Uma grande vitória do movimento sindical marítimo. E só estamos dentro do Sistema Petrobras porque nós vencemos. Se tivéssemos perdido, hoje não haveria mais marítimo dentro do Sistema Petrobras. Todos estariam, de uma forma ou de outra, terceirizados. Por isso a Petrobras não tem a menor afinidade ou interesse conosco, como mostra claramente intenção de se ver livre de nós. Os ventos estão rondando no momento. Mas, durante os anos do governo Lula – eu diria até o final de seus governos –, ele deu muita atenção à garantia de trabalho para brasileiros por conta de incentivos à indústria nacional. Os ventos no interior da Petrobras eram claramente favoráveis ao aumento de frota, geração de postos de trabalho e redução de terceirização. O percentual de terceirizados caiu bastante. Houve vários concursos públicos em diversas áreas, mas lamentavelmente não se deu o mesmo com a categoria dos marítimos.

E só estamos dentro do Sistema Petrobras porque nós vencemos. Se tivéssemos perdido, hoje não haveria mais marítimos dentro do Sistema Petrobras. Todos estariam, de uma forma ou de outra, terceirizados



Mas onde o marítimo pode crescer no Sistema Petrobras?

– Exclusivamente dentro da Transpetro, não no Sistema Petrobras como um todo. A coisa mudou dentro da Transpetro, não da Petrobras. Pelo contrário, o vento está mudando porque é facilmente comprovado o aumento do interesse da Petrobras na contratação de afretamentos. Esses já ocorrem até com a participação da Transpetro. Não só afretamentos a curto prazo, mas também, a longo prazo. Porque a empresa-mãe, com suas ações de afretamento, demonstra claramente sua intenção de fretar navios lá fora. Navios estrangeiros. Há poucos anos foi lançado um programa chamado EBN (Empresa Brasileira de Navegação). Esse programa não avançou dentro da Petrobras. A ideia era possibilitar contratos a longo prazo para a iniciativa privada construir navios aqui no Brasil e ter como garantia contratos de longo prazo já previamente acertados. Ao invés de afretar estrangeiros, afretaria embarcações de bandeira brasileira. Isso não foi para a frente, a rigor, não decolou. Não vejo condições efetivas de decolar agora.

Você vê algum risco de continuidade do Promef?

– O risco sempre existiu e nunca deixará de existir. O que vejo com alguma preocupação – diria até mais do que isso – com angústia, mais do que preocupação, é que a sensibilidade que a Transpetro

demonstrou em investir no produto nacional, na indústria naval, está cada dia menor no investimento do marítimo nacional. Vou explicar melhor. O Promef tem pago navios a um custo três vezes superior aos custos nominais do que é efetivamente construído no exterior – notadamente na Coreia - entre duas e meia a três vezes. Esse absurdo de preços elevados se justifica porque há um custo de aprendizado, há um custo de prover os estaleiros de condições, de ter plantas industriais que possam fazer frente ao que é oferecido lá fora. Não se pode comparar um estaleiro que entrega por ano quase uma centena de navios com outro que começa a construir navios agora. Podemos compreender tudo isso, embora reconheçamos que a diferença é um tanto quanto absurda e talvez tenha algumas outras implicações, não só custo de aprendizado, digamos assim... custo político envolvido. Mas essa sensibilidade não tem sido demonstrada em relação a quem vai trabalhar nesses navios. Se o Brasil quer ter uma Marinha Mercante autêntica, o Estado brasileiro que hoje navega pela Transpetro tem que demonstrar o valor desses homens, sinalizando ao mercado que as relações de trabalho devem continuar como referência; e hoje não se constata mais referência. A Transpetro está longe de ter os melhores salários, ela está ainda mais longe de ter repousos adequados, e tem dificuldades para

Continua na próxima página

compreender isso. Ela espera que o marítimo tenha interesse em trabalhar na empresa, mas desrespeita as regras básicas de oferta e procura do deus Mercado. Então é visível para nós que a Transpetro não é uma opção prioritária para o trabalhador marítimo, que muitas vezes vai até ela porque não tem outra opção. E só vai mudar isso efetivamente quando for uma grande referência nas relações de trabalho.

E a chamada Academia Transpetro? Ela não está formando mão de obra em convênio com a Marinha do Brasil?

Você tem que se preocupar prioritariamente com pelo menos duas perguntas: quem colocou o jabuti naquela árvore – pois jabuti não sobe em árvore – e com que interesse? Para nós, a Academia da Transpetro é um jabuti na árvore

– A autodenominada Academia Transpetro não é solução para a Transpetro. A solução para ela é observar o que o mercado está sinalizando. Porque ela pode formar profissionais quantos queira, mas estando de posse de seus certificados de competência, esses profissionais, independente de suas especializações, vão se inserir no mercado como qualquer outro. Eles não fizeram – e nem vão fazer – votos ao longo de suas vidas profissionais dedicados à Transpetro, com o mercado de trabalho diuturnamente oferecendo condições melhores. Por isso, para o nosso sindicato

essa iniciativa – no que se refere à formação de novos marítimos – é um erro e, para mim, é um erro tão tolo, mas tão tolo, que fico pensando por que errar tão tolamente assim? E é bom destacar que não são poucos os recursos disponibilizados pela Transpetro para essa iniciativa: vários milhões de reais investidos num planejamento de longo e médio prazo. Seria muito mais razoável se estivessem investindo

em dar às relações de trabalho da empresa condições que viessem realmente a oferecer vantagens para o trabalhador que optar pelo vínculo empregatício com a subsidiária. Aí sim, ao invés de estar formando profissionais para serem absorvidos pelo mercado devido às melhores condições oferecidas, eles estariam agregando ao seu quadro funcional profissionais atraídos por melhores condições.

A armação alega que não tem marítimos brasileiros e você costuma argumentar que o mercado já está saturado. De repente vem a Transpetro e cria novos cursos para formação. O que há por trás disso aí?

– São 60 vagas aqui no Rio, 120 no Ciaba. O que me incomoda mesmo é o que leva a empresa a cometer um erro desses e pensar nessa alternativa a longo prazo, desrespeitando a coisa mais óbvia, que é uma lei básica do mercado. As pessoas não querem ir para a Transpetro porque não gostam do nome da empresa. Não é nada disso. As pessoas não vão para a Transpetro porque hoje ela tem um dos piores regimes de embarque do mercado e nem sequer a questão salarial compensa esse aspecto. E nem estamos defendendo que isso compense. O melhor e mais razoável para a Transpetro é efetivamente oferecer, em termos de repouso, o que o mercado está oferecendo, o topo do que o mercado está oferecendo, que é o um por um. Ou pelo menos que avance. Alguns navios já estão melhores, mas a frota como um todo pode-se dizer em linhas gerais, tem um regime de dois períodos de embarque por um de repouso. Isso é muito distante do um por um já oferecido por muitas empresas. Muito distante, ela nem sequer tem avançado em direção ao um por um. Permanece nesse dois por um já há mais de meia dúzia de anos, o que não faz o menor sentido. Não observa essa regra básica e vai formar mais gente, não para ela, mas para o mercado. Repito: eu não acredito que essa Academia vá a lugar algum. Ela desrespeita regras básicas do sistema que nós estamos vivendo. A rigor, ela oferece à Transpetro uma ligação sem sentido, que vai do nada a lugar nenhum. Não precisa ser nenhum gênio para entender

isso. O que é difícil de se entender e responder é o que leva a Transpetro a cometer um equívoco nessa magnitude. A que tipo de interesse ou pretensão ela está subordinada ou querendo satisfazer para cometer um erro nesse nível? Isso é o que me preocupa.

Mas por que essa insistência?

– Esse é o x da questão. Meu pai, ao longo de sua vida, gostava de me dar alguns conselhos pontuais. Num deles, ele dizia: “Meu filho, ao longo de sua vida, desconfie sempre da burrice. Leve em consideração que burrice tem limite. Quando você vê um comportamento que passe do aceitável em termos de burrice, pode não ser burrice, pode ser intencional.” Em outras palavras, passamos a olhar o cenário como um jabuti numa árvore. Por isso você tem que se preocupar prioritariamente com pelo menos duas perguntas: quem colocou o jabuti naquela árvore – pois jabuti não sobe em árvore – e com que interesse? Para nós, a Academia da Transpetro é um jabuti na árvore. Embora com a pretensão de resolver o desinteresse do marítimo brasileiro em relação ao trabalho a bordo dos seus navios, a Academia Transpetro é uma resposta a um problema que precisa ser transposto, equivalente a uma estrada que tenta ligar o nada a lugar nenhum.

Qual você considera a maior contribuição da atual administração da Transpetro?

– Há uma boa contribuição da administração da Transpetro, que, a rigor, vem em atendimento a um nosso histórico pleito, que é a ampliação da participação de marítimos, especialmente oficiais experientes, comandantes e chefes de Máquinas, na alta administração da empresa. Nunca tivemos um marítimo presidindo nem dirigindo a Transpetro. Mas nessa administração, ocupamos um número, em comparação ao passado, significativamente maior em gerências operacionais e em funções que jogam um peso e um papel importante na administração. Se não em um nível de diretoria, mas, em um nível

Continua na próxima página

Luciana Aguiar



secundário de grande importância. Acho que isso é para se comemorar. Sabemos que isso não é uma condição tranquila nem eterna, pois pode mudar com outra administração. Sérgio Machado completou sua década de administração dentro da empresa – e é bom que ele lá continue (é nossa opinião, mesmo com seus equívocos), porque seus acertos mostram-se maiores que seus equívocos, e novas administrações podem repensar essa nossa participação. Resta saber se nós, marítimos, já estamos atentos e preparados para dar uma contribuição pensando em nome do que somos coletivamente. É

comum, dentro do Sistema Petrobras, se referir a uma chamada “engenheirocracia”, uma palavra que não existe. É uma forma... quase uma chacota com os engenheiros dentro do Sistema Petrobras. Existem diversos profissionais de nível superior na Petrobras. Talvez olhando assim bem segmentadamente, esses engenheiros não são maioria na Petrobras. Mas é impressionante e inegável a influência e o poder na formação de opinião e nas grandes decisões que eles têm dentro da empresa. Daí a razão de as pessoas brincarem com a expressão de que a Petrobras é uma “engenheiro-

rocracia”. Alcançaram isso não porque um “engenheirinho a”, um “engenheirinho”. – e estou falando assim para chocar mesmo – ou um engenheirinho c” aproveitou uma oportunidade para trabalhar em terra para beijar a mão de algum príncipe. Não foi lá para ser capacho, para ser subserviente ao príncipe. Os engenheiros conquistaram esse espaço e essa referência porque a despeito do direito de cada um

deles de trabalhar pela sua ascensão pessoal e profissional, conseguem fazer isso com uma postura de respeito ao coletivo. Um ou outro adorador de príncipe pode ter existido ou exista no momento, mas, certamente, não são maioria. Ou seja, há uma preocupação de que seus atos e comportamentos não venham a efetivamente prejudicar seus pares. É uma nova situação com que os marítimos passaram a conviver na Transpetro. E eu vejo com muito entusiasmo. É bom que tenhamos experientes comandantes, experientes chefes de máquinas diretamente envolvidos não só em gerências, em cargos semelhantes, em assessorias importantes. Contudo, perderei disposição para o aplauso se no futuro ficar demonstrada uma prejudicial vocação para beijar mão de príncipe.

Mas que tipo de ajuda eles podem dar?

– Fazendo-se respeitar pela direção da empresa, mantendo-se sensíveis e priorizando a realidade de bordo, valorizando o profissional marítimo, respeitando seus pares, agindo com ética e coragem, sendo diligentes, eficientes e produtivos. No mínimo isto!

Que tipo de contribuição positiva eles já deram? Já dá para marcar positivamente a passagem do marítimo na administração da Transpetro?

– Isso nós não podemos responder a curto prazo. Temos que dar tempo. Talvez daqui a um ano, dois anos, possamos fazer uma avaliação dizendo: “fomos felizes na escolha dos primeiros nomes, pois aproveitaram para elevar a imagem e a contribuição do marítimo na administração da empresa. E eu torço para que isso realmente ocorra. Porque, para beijar mão de príncipe, para ficar servindo de correia de transmissão, deixando em segundo plano os interesses de seus pares que estão em sua esmagadora maioria – quase totalidade – vivenciando de verdade a aventura do mar, eu garanto que para nós, SINDMAR, tanto faz colocar ali marítimos, engenheiros, especialistas em energia nuclear, ginecologistas... para nós não vai fazer a menor diferença, pois gente com vocação para beijar mão de príncipe nos é dispensável.

Acredita mesmo que a participação do marítimo na

A Transpetro precisa ter sal em seus corredores, precisa ter marítimos. Esses precisam influenciar e ajudar a direção da empresa a acertar. A Transpetro não precisa de marítimo para beijar a mão de príncipe



administração da Transpetro pode fazer diferença?

– Não conheço nenhuma estatal tão bem como conheço a Petrobras, e eu sei que influenciar a administração, isso os engenheiros conseguiram. Influenciavam até muito mais a própria Transpetro, faz pouco tempo. Não vejo óbices para que possamos fazer o mesmo. As opiniões deles são consideradas. Eles enfrentam os equívocos, colaboram para que a empresa acerte, ajudam a empresa a ser o que é. Pois se depender só de decisão política, a Petrobras já estaria embaixo d'água há muito tempo. Infelizmente.

O aspecto político é bastante importante, mas precisa estar lastrado, bem aconselhado, bem orientado, nos limites possíveis dos aspectos técnicos. Se não lutarmos para convencer quem tem o poder da decisão política, que há limites para a observância técnica para uma adequada decisão política, não

estaremos ajudando, mas apenas sobrevivendo, de forma pessoal e intransferível. Sem isso, a Petrobras já teria ido para o buraco há muito tempo. É esse papel que nós esperamos que o marítimo faça na Transpetro. Contribua, ajude a alta administração, a diretoria da empresa, a errar o mínimo possível. Se possível, nem errar. Isso é importante, isso é necessário. A Transpetro precisa ter sal em seus corredores, precisa ter marítimos. Esses precisam influenciar e ajudar a direção da empresa a acertar. A Transpetro não precisa de marítimo para beijar a mão de príncipe. Isso qualquer um pode fazer; e não precisa ser marítimo. Até prefiro que não seja. O estado brasileiro navega através da Transpetro. Mais que nunca, hoje a Transpetro precisa ser preservada, crescer e se fortalecer. Não é bondade de minha parte pensar assim, mas é por ser essencial à nossa atividade e para o marítimo brasileiro. ■



Há vagas

para Praticagem

Pesquisa contradiz Armação, que insiste em propagar que não há espaço para praticantes

Preocupado com o futuro e o tempo de Praticagem necessário para os oficiais mercantes, o SINDMAR tomou a iniciativa de realizar, no primeiro trimestre de 2013, uma pesquisa sobre vagas para os novos oficiais em embarcações que operam na cabotagem. O resultado desse estudo, divulgado em 18 de março, desaguou numa informação que contradiz as recentes atitudes da Armação: há vagas para Praticagem.

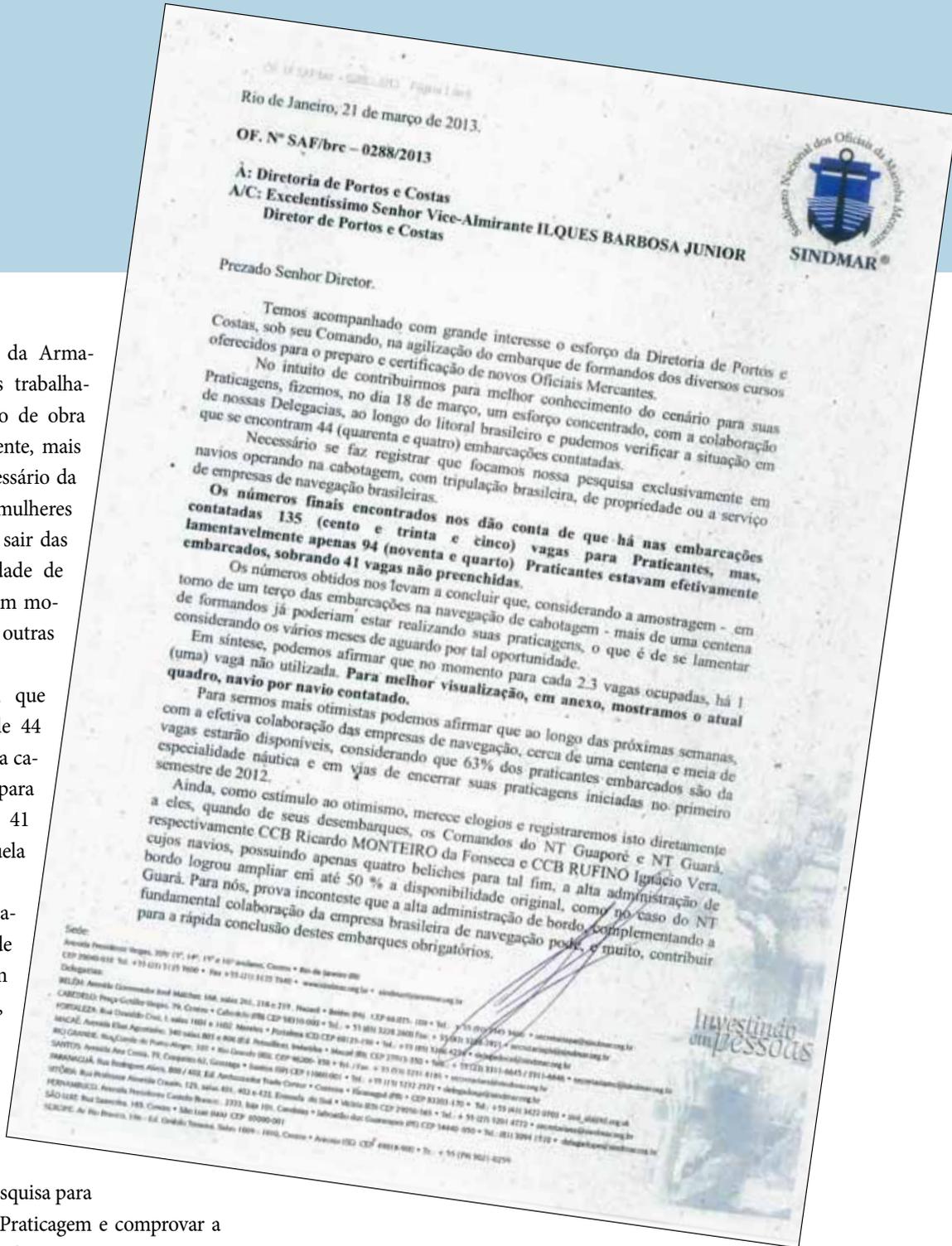
A argumentação da Armação é a substituição dos trabalhadores brasileiros por mão de obra estrangeira e, principalmente, mais barata. Sem o tempo necessário da Praticagem, homens e mulheres do mar que acabaram de sair das EFOMM, sem oportunidade de trabalho, podem iniciar um movimento de migração para outras áreas de trabalho.

Segundo a pesquisa, que abrangeu um universo de 44 embarcações que atuam na cabotagem, havia 135 vagas para a Praticagem, sendo que 41 estavam disponíveis naquela data.

A verdade é que a Armação dificulta o embarque de Praticantes brasileiros em suas embarcações. Assim, com o inequívoco objetivo de colaborar com a Marinha do Brasil, responsável pelo Ensino Profissional Marítimo, o SINDMAR realizou a pesquisa para mostrar que há vagas na Praticagem e comprovar a farsa propagada pelos armadores.

De posse desta preciosa informação, o SINDMAR enviou o Ofício 0288/2013 para a Diretoria de Portos e Costas (DPC). O documento contém o resultado desta pesquisa, mostrando que um terço das vagas de Praticagem na cabotagem nacional esta disponível.

O SINDMAR alerta para o rigor que todos os trabalhadores marítimos devem ter ao ler e escutar informações sobre a nossa Marinha Mercante. O senso crítico deve ser condição indispensável para a formação de opinião sobre determinadas questões. Em tempos de internet, acreditar em tudo que se lê é provocar o suicídio intelectual.



Em tempos de internet, acreditar em tudo que se lê é provocar o suicídio intelectual

O documento enviado pelo SINDMAR ao DPC contém o resultado da pesquisa, mostrando que um terço das vagas de Praticagem na cabotagem nacional está disponível





English
version on
page 52




FUNDAÇÃO
HOMEM
DO MAR

Fundação Homem do Mar organiza inédita conferência sobre sistema de Posicionamento Dinâmico e reúne quase 200 pessoas dentre autoridades, representantes de empresas e profissionais do setor

Fotos: Rodrigo Castro



A primeira DP Brasil a gente nunca esquece





“Qualidade, eficiência e excelência. Esses são os nossos compromissos.” A declaração do Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, foi proferida durante a abertura da primeira Conferência do Sistema de Posicionamento Dinâmico realizada no Hemisfério Sul. A DP Brasil, organizada pela Fundação Homem do Mar (FHM), entidade que administra o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), foi realizada nos dias 24 e 25 de abril, no Hotel Windsor Barra, no Rio de Janeiro.

Brasileiros e estrangeiros lotaram as dependências do Hotel Windsor Barra, no Rio de Janeiro, nos dois dias do encontro



English
version on
page 52



“Se as pessoas seguissem as diretrizes, não haveria erros; tampouco o Instituto demoraria na emissão dos documentos solicitados”
(Regina Bindao, gerente de Acreditações do Nautical Institute)

A abertura da Conferência contou com a participação do representante do Nautical Institute, Philip Wake, do Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, do Superintendente da FHM, Odilon Braga, e do representante da Diretoria de Portos e Costas (DPC), CMG Manoel Bezerra Junior.

Inédita no Hemisfério Sul, a DP Brasil despertou interesse em muitos profissionais brasileiros e estrangeiros. O Superintendente Odilon Braga disse que “a Conferência é um marco para o Brasil. Futuramente, uma referência de estudo. É para isso que trabalhamos; e isso é o que esperamos.”

Hoje, o futuro do setor poderia ficar sem Norte não fossem as centenas de milhares de exercícios que são feitos em simuladores. A segurança de profissionais, operações e embarcações passa obrigatoriamente pela simulação, treinamento e as conferências que discutem o setor.

Desde que começou a organizar turmas dos cursos básico e avançado do sistema de Posicionamento Dinâmico, a FHM qualificou mais de mil oficiais mercantes.

As exposições da DP Brasil contaram com palestras brasileiros e estrangeiros, cada um expondo diferentes assuntos, mas todos ligados ao Posicionamento Dinâmico.

Gerente de Acreditações do Nautical Institute, Regina Bindao comentou a alteração no tempo necessário para completar todo o treinamento. “Agora, passa a ser de quatro anos”, afirmou. A representante do Nautical Institute informou, também, que a revalidação passa a ser necessária no período de cinco anos.

Na exposição da representante do Nautical Institute durante a inédita Conferência no Hemisfério Sul, a demora da entidade britânica na emissão dos documentos foi abordada. Regina revelou que o excessivo tempo é consequência de erros de procedimentos cometidos pelos profissionais que solicitam a documentação. “Se as pessoas seguissem as diretrizes, não haveria erros; tampouco o Instituto demoraria na emissão dos documentos solicitados”, explicou. “Mesmo com o alto percentual de documentos com erros que recebemos, no ano passado, emitimos 20 mil certificados”, completou.

Durante a DP Brasil, Regina lembrou que o Log Book foi modificado. “Iniciamos o desenvolvimento do novo Log Book em 2012, mas somente em fevereiro deste ano é que começou a vigorar”, explicou.

Na DP Brasil, obviamente, a simulação foi assunto amplamente debatido. “O treinamento é muito importante

“Os computadores de bordo podem, sim, falhar. Mas o fator humano é fundamental para que acidentes sejam evitados”

(Ian Giddings,
Assessor
Técnico do
IMCA)



para evitar acidentes. Erros são cada vez menos admitidos nestas operações. Por isso, o conhecimento é fundamental para se alcançar a excelência”, afirmou o professor Asgeir Sorensen, da Norwegian University of Science and Technology, durante sua palestra.

Durante a DP Brasil, os novos desenvolvimentos foram colocados à tona. “Estes recursos abrem novas possibilidades em termos de simulação. É mais fácil fazer avaliações em simuladores do que a bordo”, disse o Gerente Comercial da Transas, Johan Ekvall.

Já Clayton Burry, Gerente Comercial da Kongsberg, destacou a importância da competência e certificação na sua apresentação. O representante da empresa lembrou que o curso básico de Posicionamento Dinâmico é fundamental para o primeiro contato dos oficiais com o sistema.

Gerente Geral de Estratégia de RH Mar da Transpetro, o Comandante Jones Soares disse que, atualmente, com todo conhecimento disponível em cursos de DP, não há espaço para a falta de conhecimento. “É inadmissível um oficial nas funções de Comandante ou Imediato, que tripule embarcação de DP, não possuir conhecimento dos detalhes de uma operação de Posicionamento Dinâmico”, afirmou.

Durante a DP Brasil, houve exposições que focaram a

importância de evitar acidentes no mar. É válido mencionar que incidentes não acontecem de repente; são frutos de uma conjunção de erros, sendo construídos passo a passo. Para evitar situações que colocam em risco a vida humana e marinha e o meio ambiente, é fundamental o exercício simulado, focando diferentes situações da vida ao mar, uma vez que a qualificação de homens e mulheres do mar no Brasil é fator de excelência.

Valorizando o profissional a bordo, o Gerente de Sistemas da Marine Cybernetics, Luca Pivano, disse que “é preciso um bom preparo para saber o que fazer em eventualidades de erros de sistema.”

O Engenheiro da Petrobras Afonso André Pallaoro destacou a importância do bom preparo dos profissionais do mar. “Uma ação que acontece com rapidez, como um acidente, requer atenção e cuidado nas respostas do profissional à frente da operação. Para isso, ele ou ela tem de saber o que fazer. E, obviamente, tem de estar bem preparado”, afirmou.

O Assessor Técnico do IMCA, Ian Giddings, lembrou que muitos acidentes são causados por erros do sistema,

“Qualidade, eficiência e excelência. Esses são os nossos compromissos”
(Severino Almeida,
Presidente do
SINDMAR)

Continua na próxima página



English
version on
page 52



Fotos Rodrigo Castro



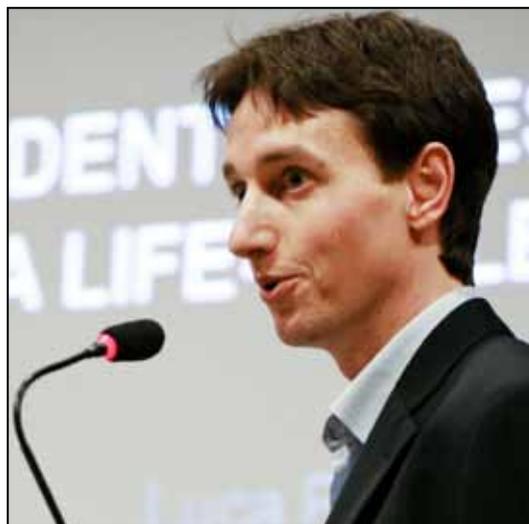
consequência da má instalação dos programas, bugs e vírus. “Trabalho nesta área de incidentes marítimos desde 1986. Os computadores de bordo podem, sim, falhar. Mas o fator humano é fundamental para que acidentes sejam evitados. O profissional tem de estar muito bem preparado para poder reagir positivamente em situações difíceis”, disse o representante desta Associação Internacional.

O Coordenador do Centro da C-Mar, Joseph Vinod, lembrou que danos podem ser minimizados e até mesmo evitados. “Com um competente treinamento, podemos alcançar esta excelência”, afirmou.

Comandante e Instrutor da FHM/CSA, Marcelo Borba destacou a familiarização do Oficial com o sistema de bordo. “É impossível isso acontecer em um ou dois dias. Por isso, é fundamental ficar um determinado tempo a bordo da embarcação para alcançar a boa prática”, disse.

Durante sua palestra na DP Brasil, o Consultor da LLA Marine, Alexander Castro, lembrou que “o importante é todos saberem operar os sistemas corretamente.” Ratificando as palavras de Castro, o Consultor da Decision Support Tool, Matt Roberts, completou dizendo que “desta forma, a chance de ocorrer um problema é bem menor.”

O Doutor e Professor da Escola Politécnica de Engenharia Mecatrônica e Sistemas Mecânicos da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), Eduardo Tannuri, mostrou a importância de treinamento em tanques acadêmicos. “Ali, é possível melhorar ainda mais a calibragem dos modelos”, revelou. Em sua apresentação, Tannuri apresentou resultados de



“É preciso um bom preparo para saber o que fazer em eventualidades de erros de sistema”

(Luca Pivano, Gerente de Sistemas da Marine Cybernetics)





“ Uma ação que acontece com rapidez, como um acidente, requer atenção e cuidado nas respostas do profissional à frente da operação”

(Afonso André Pallaoro, Comandante)



“ Danos podem ser minimizados e até mesmo evitados. Com um competente treinamento, podemos alcançar esta excelência”

(Joseph Vinod, Coordenador do Centro da C-Mar)

Inédita no Hemisfério Sul, a DP Brasil despertou interesse em muitos profissionais brasileiros e estrangeiros

Continua na próxima página



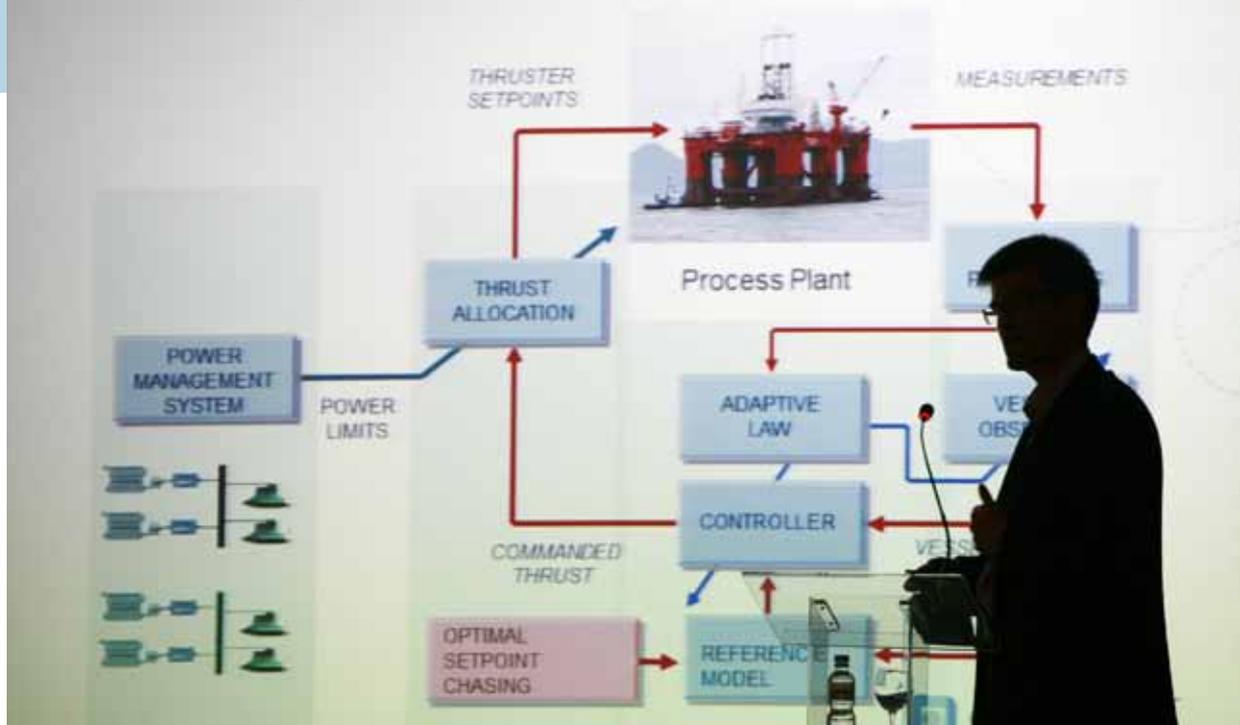


English version on page 52



A DP Brasil ainda contou com exposições do Professor da Escola Politécnica de Engenharia Mecatrônica da Universidade de São Paulo (USP), Eduardo Tannuri, dos gerentes comerciais da Kongsberg, Cynthia Lopes e Clayton Burry, do Gerente de Projetos da SMSC, Knut Lysklett, do representante da Fugro, Ole Orpen, do Comandante Jones Soares e do Prático Bruno Santos, representante do Conapra

DP Control Architecture



recentes pesquisas feitas pela USP para o setor marítimo, sempre focadas no DP.

Representante do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra), o Prático Bruno Tavares disse que não há um padrão para utilização do DP. “É necessário, sempre, verificar a profundidade e a área de manobra, além de outros pontos, para poder realizar com competência o nosso trabalho”, explicou.

“A palavra final em uma manobra sempre é do Comandante. O Prático pode sugerir ou argumentar sobre uma determinada situação, mas a decisão final é do Comandante”, contou Bruno.

Devidamente qualificado, um DPO tem competência de trabalhar em qualquer tipo de embarcação. Esta é a avaliação do Comandante e Instrutor da FHM/CSA, Cláudio Henrique. Além disso, “se os cursos tivessem uma carga horária maior, seria ainda melhor. Neste caso, poderíamos mostrar mais operações em mais tipos de embarcações”.

A DP Brasil ainda contou com exposições do Gerente de Projetos da SMSC, Knut Lysklett, e do representante da Fugro, Ole Orpen.

O sucesso desta inédita Conferência abriu as portas para a Fundação Homem do Mar organizar a segunda edição da DP Brasil, que será em maio de 2015.



“É fundamental ficar um determinado tempo a bordo da embarcação para alcançar a boa prática”

(Marcelo Borba, Comandante e Instrutor do CSA)





“ Se os cursos tivessem uma carga horária maior, seria ainda melhor. Neste caso, poderíamos mostrar mais operações em mais tipos de embarcações”

(Cláudio Henrique, Comandante e Instrutor do CSA)



“ O importante é todos saberem operar os sistemas corretamente”

(Alexander Castro, Consultor da LL Marine)

O sucesso desta inédita Conferência abriu as portas para a Fundação Homem do Mar organizar a segunda edição da DP Brasil, que será em maio de 2015



English
version



The Pioneer DP Brasil

Fundação Homem do Mar organizes the first conference on Dynamic Positioning System. FHM assembled almost 200 people among authorities, company representatives and seafarers

“Quality, efficiency and excellence. These are our commitments.” The statement of SINDMAR President, Severino Almeida, was made during the opening of the first Conference of Dynamic Positioning System held in the Southern Hemisphere. DP Brasil, organized by Fundação Homem do Mar (FHM), entity that manages the Centro de Simulação Aquaviária (CSA), also known as Brazilian Simulation Center, was held on 24 and 25 April at Windsor Barra Hotel in Rio de Janeiro.

The opening of the Conference counted with the participation of the representative of the Nautical Institute, Philip Wake, SINDMAR President, Severino Almeida, FHM Superintendent, Odilon Braga, and the representative of the Directorate of Ports and Coasts (DPC), Captain Manoel Bezerra Junior.

For the first time in the southern hemisphere, the DP Brasil Conference aroused the interest of many Brazilian and foreign professionals. FHM Superintendent, Odilon Braga, said that “the Conference is a landmark for Brazil. In the future, a reference study. That’s why we work, and that’s what we hope.”

Today, the future of the industry could lose track if it were not the hundreds of thousands of exercises

that are done in simulators. The safety of professionals, operations and vessels passes through the simulation, training and conferences that discuss the sector.

Since FHM started organizing courses of basic and advanced Dynamic Positioning System, there was more than a thousand of merchant marine officers qualified.

The exhibitions at DP Brasil counted with Brazilian and foreign speakers, each of them exhibiting different subjects but all connected to Dynamic Positioning.

The Accreditation and Services Manager of the Nautical Institute, Regina Bindao, commented the change in the time required to complete all training. “Now, this time will be of four years.” The representative of the Nautical Institute also informed that now the revalidation shall be required within five years.

In her exhibition, the delay of the Nautical Institute in the issuance of the documents was addressed. Regina revealed that the excessive time is the result of procedural errors committed by the professionals requesting the documentation. “If people follow the guidelines, there would be no errors, nor the Institute would take so much time to issue the requested documents,” she explained.





“Even with the high percentage of documents with errors that we received last year, we issued 20,000 (twenty thousand) certificates,” she added.

During the Conference, Regina recalled that the Log Book was modified. “We started the development of the new Log Book in 2012, but only in February of this year that it came into force,” she explained.

In the DP Brasil, obviously, the simulation was a widely debated issue. “The training is very important to avoid accidents. Errors are becoming less accepted in those operations. Therefore, knowledge is essential to achieve excellence,” said Professor Asgeir Sorensen, from the Norwegian University of Science and Technology, during his lecture.

During DP Brasil, new developments were presented. “These features open new possibilities in terms of simulation. It’s easier to make evaluations in simulators than on board,” said Transas Business Development Manager, Johan Ekvall.

Kongsberg Sales Manager, Clayton Burry highlighted the importance of competence and certification in his presentation. The company representative recalled that the basic course in Dynamic Positioning is essential to the first contact that the officers will have with the system.

HR Strategy General Manager of Sea from Transpetro, Captain Jones Soares said that currently, with all the knowledge available in DP courses, there is no room for lack of knowledge. “It is unacceptable that a Captain or a Chief Officer, on board of a DP vessel, do not have knowledge of the details of a Dynamic Positioning operation,” he said.

During DP Brasil, there were lectures that focused on the importance of preventing accidents at sea. It is valid to mention that incidents do not happen overnight; they happen because of a combination of errors, being built step by step. To avoid situations that endanger human or marine life and the environment, it is essential the simulation exercise, focusing on different life situations at sea, since the qualification of seafarers in Brazil is an excellence factor.

Valuing the Professional on board, the Marine Cybernetics Product Manager, Luca Pivano, said that “it is necessary a good training to know what to do in case of system errors.”

Petrobras Engineer, Afonso André Pallaoro, highlighted the importance of the good training of the seafarer. “An action that happens quickly, like an accident, requires attention and caution in the answers of the professional ahead of the operation. For this, he

“Quality, efficiency and excellence. These are our commitments.” The statement of SINDMAR President, Severino Almeida, was made during the opening of the DP Brasil



English
version



FHM Superintendent, Odilon Braga, said that “the Conference is a landmark for Brazil. In the future, a reference study. That’s why we work, and that’s what we hope”

or she must know what to do. And, of course, must be well prepared,” he said.

IMCA Technical Adviser, Ian Giddings, noted that many accidents are caused by system errors, resulting from improper installation of programs, bugs and viruses. “I work in this area of maritime incidents since 1986. The onboard computers can indeed fail. But the human factor is the key to avoid possible accidents. The professional must be well prepared to react positively in difficult situations,” said the representative of this International Association.

C-Mar Coordinator, Joseph Vinod, recalled that damages can be minimized and even avoided. “With a competent training, we can achieve this excellence,” he said.

Captain and FHM / CSA Instructor, Marcelo Borba, highlighted the familiarization of the Officer with the onboard system. “It is impossible that this happens in a day or two. Therefore, it is crucial to stay a certain time aboard the vessel to achieve the good practice,” he said.

During his lecture at DP Brasil, the LLA Marine Consultant, Alexander Castro recalled that “it is important to know how to operate all the systems properly.” Ratifying the words of Castro, the Consultant at Decision Support Tool, Matt Roberts, completed saying “in this way, the chance of a problem arise is smaller.”

Professor of the Department of Mechatronic and Mechanical Systems Engineering, at the University of São Paulo (USP), Eduardo Tannuri, showed the im-

portance of training in academic tanks. “There, you can further improve the calibration of the models,” he said. In his presentation, Tannuri presented the results of recent research done at USP for the maritime sector, always focused on DP.

Representative of the Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA), which stands for National Council of Pilotage, the Pilot Bruno Tavares said that there is no standard for the use of DP. “It is necessary, always check the depth and maneuvering area, among other points, in order to competently carry out our work,” he explained.

“The decision about the maneuver is always up to the Captain. The Pilot can suggest or argue about a certain situation, but the last word is from the Captain,” said Bruno.

A qualified DPO is competent to work on any type of vessel. This is the assessment of the Captain and FHM / CSA Instructor, Cláudio Henrique. Moreover, if the courses have a workload higher “it would be even better. In this case, we could be able to show more operations in other types of vessels.”

DP Brasil also included the exhibitions of the SMSC Business Developer, Knut Lysklett, and the representative of Fugro, Ole Orpen.

The success of this First Conference gave the opportunity to Fundação Homem do Mar to organize the second edition of DP Brasil, which will be held in May 2015. (*Versão em inglês: Caroline Macedo*) ■





*Onde quer que você esteja,
o SINDMAR está com você.
Mesmo que você não perceba.*



Investindo
em pessoas

Filado a





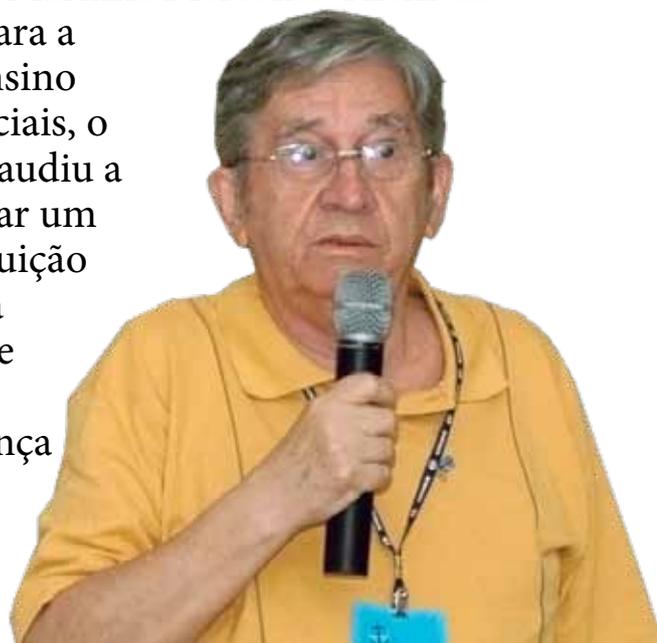
Ao Mestre com carinho

Centro de simuladores do Ciaba recebe nome de Comandante da Marinha Mercante



O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar inaugurou em maio um centro com simuladores para complementar a excelência do ensino da Escola de Formação dos Oficiais da Marinha Mercante. Além da contribuição para a melhoria do ensino dos futuros oficiais, o SINDMAR aplaudiu a

iniciativa do Ciaba em homenagear um marítimo que deu grande contribuição à Marinha Mercante: José Jacaúna Sales. A inauguração do Centro de Simuladores de Navios CLC José Jacaúna Sales contou com a presença de autoridades civis e militares.





A homenagem a este oficial mercante, que morreu em 11 de setembro de 2011, em Belém, reflete a grande contribuição dada pelo Comandante Jacaúna ao engrandecimento do setor.

Íntegro e ético, o CLC Jacaúna foi um dos maiores defensores do sindicato único, da luta coletiva sindical e da profissão marítima, sendo reconhecido pelos companheiros por sua postura voltada para ações que beneficiassem, sobretudo, o coletivo.

Professor do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) e associado com participação ativa nas ações sindicais e eventos organizados pelo SINDMAR, o Comandante Jacaúna participou do 10º Seminário do SINDMAR, quatro meses antes de despedir-se da família, amigos e comunidade marítima.

Jacaúna destacava a importância de os alunos e alunas das Escolas de Formação saberem o verdadeiro papel do Sindicato na vida profissional dos marítimos – tema praticamente desconhecido pelos futuros oficiais.

Em determinado trecho da Ordem do Dia, assinada pelo CMG Francisco Carlos de Almeida Gomes, Comandante do Ciaba, as qualidades do Comte Jacaúna foram destacadas: “Exaltamos, nesta data, a memorável dedicação do saudoso CLC José Jacaúna Sales, que, em vida, contribuiu significativamente com a formação do marítimo e com o desenvolvimento da Marinha Mercante, em virtude do seu profundo conhecimento e carisma, sempre à disposição para tirar dúvidas de quem o procurasse. Sua participação foi relevante na montagem dos antigos laboratórios dos



sistemas de navegação hiperbólica, tendo elaborado diversas publicações para o Ensino Profissional Marítimo, com destaque para a publicação sobre Estabilidade, ao qual recebeu menção na UFRJ; contribuiu com muitas especificações técnicas que hoje fazem parte do Centro de Simuladores de Navios, deixando um legado abundante, seja na formação dos alunos durante o seu período como professor do Ciaba, ou como Oficial de Náutica no Comando de embarcações de diversas companhias. Por essas razões, este Centro de Instrução, em sua homenagem e pleito de gratidão, batiza o Centro de Simuladores de Navios com seu nome: CLC José Jacaúna Sales, marinheiro que soube honrar e defender o exercício profissional marítimo.”

Durante a inauguração, o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, elogiou a atitude do Ciaba e cumprimentou a viúva do CLC Jacaúna, Maria Benedita Costa Sales, e sua filha, Maria Cristina Sales.

O Centro de Simuladores de Navios CLC José Jacaúna Sales é composto por três sistemas. O primeiro é utilizado para treinamento avançado da tripulação, enquanto o segundo é usado para testes individuais. O terceiro sistema é utilizado para treinamento básico.

O sistema I é Full Mission. Já os sistemas II e III são formados por 12 cabines individuais, onde é possível simular diversas situações de atracação, comunicações, manobras de navios, operações de emergência, Posicionamento Dinâmico e cartas eletrônicas, além de contar com radar ARPA e GMDSS. ■

O Centro de Simuladores de Navios CLC José Jacaúna Sales é composto por três sistemas. O primeiro é utilizado para treinamento avançado da tripulação, enquanto o segundo é usado para testes individuais. O terceiro é utilizado para treinamento básico. O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, elogiou a atitude do Ciaba e cumprimentou a viúva do CLC Jacaúna, Maria Benedita Costa Sales, e sua filha, Maria Cristina Sales

Como uma **onda** no mar



As pesquisas são controversas, mas há quem garanta que já existam mais de 1 bilhão de blogs no mundo. Um pouco de exagero, talvez. Nem todos são ativos ou atualizados diariamente. As estimativas do **Technorati**, uma ferramenta de busca na internet especializada em blogs com sede em São Francisco, são de que menos de 5% deles estão ativos (sendo usados e atualizados por seus donos) nos últimos 180 dias. Estima-se que surjam 120 mil novos blogs todos os dias no mundo, seja de novos blogueiros ou de pessoas que estão criando o segundo, terceiro ou até o décimo blog.

Pesquisas mais antigas da mesma **Technorati** apontavam que 37% das publicações de blogs estão em japonês, a língua mais utilizada. O inglês ocupa a segunda colocação, seguida do chinês e de outras línguas europeias. A língua persa (ou farsi), falada no Irã e no Afeganistão, se tornou a décima língua mais utilizada pelas publicações de blogs.

Pequena cronologia dos blogs

1994: Justin Hall cria o que se considera como o primeiro blog. Trata-se do Links.net. Não é necessário dizer que nessa época o conceito de blog ou weblog nem sequer existia. Não era um blog como o conhecemos na atualidade.

1995: Publicada a primeira entrada no Carolyn's Diary, que seria o mais parecido a uma publicação de hoje em dia, no site diário criado por Carolyn Burke.

1997: Jorn Barger utiliza pela primeira vez a palavra weblog, que se tornou conhecida internacionalmente.

1999: Existiam apenas 23 blogs na internet. Peter Merholz encurta o termo weblogs e deixa-o como blog que todos usamos atualmente. Aparece Pita, a primeira ferramenta on-line para a criação de weblog. Surge a plataforma Blogger.

2001: Começa a surgir a plataforma WordPress, cuja versão oficial aparece dois anos depois.

REORTAGEM DE
PAULO CEZAR GUIMARÃES

Não existem estatísticas oficiais para definir quantos blogs existem em língua portuguesa ou de apenas blogueiros brasileiros. Mas as cifras rondam a casa dos milhões. Ao contrário de outras grandes invenções da internet, como o Google e o Facebook, os blogs não têm um pai reconhecido, um desses jovens famosos e milionários. Segundo uma reportagem publicada na revista *Época*, “a palavra parece ter surgido pela primeira vez em 1997, quando o internauta John Barger chamou seu diário pessoal na rede de ‘weblog’, algo como ‘registro na web.’” Em 1999, outro navegante resolveu fazer uma brincadeira. Quebrou o termo em dois, para gerar o trocadilho “we blog”, ou “nós ‘blogamos.’” Aí a palavra “blog” pegou. Os blogs no início eram diários pessoais utilizados especialmente por adolescentes, do tipo ship’s log book, diário de bordo de um navio. Portanto, não é à toa que mercantes estão acostumados com isso e não poderiam ficar de fora dessa onda, que, apesar de o *New York Times* e a conceituada revista de informática **Wired** já terem anunciado seu fim, devido ao uso cada vez mais frequente das redes sociais para conseguir informação de qualquer tipo, veio para ficar. Afinal, atualmente as redes sociais servem como uma ponte entre os leitores e os blogs. Há cada vez mais pessoas lendo notícias diariamente em blogs, utilizando links no Facebook, Twitter e outros. São muitos os blogs que tratam de assuntos de interesses dos marítimos, cada um no seu estilo. Um dos mais antigos é o **Blog Mercante**. Nessa reportagem destacamos dois blogs criados e produzidos por marítimos: o blog das Mulheres Mercantes, dedicado especialmente ao público feminino (ver página 60); e o **Blog dos Mercantes**, que traz assuntos de interesse da categoria e temas diversos como política e economia (ver página 62).

Alguns blogs de mercantes

Blog dos Mercantes: blogdosmercantes.blogspot.com.br
(ver entrevista na página 62)

Blog Mercante: blogmercante.com

Blogueiro Mercante: blogueiromercante.blogspot.com.br

Blog do Vapozeiro: blogdovapozeiro.com.br

Blog da Revista UNIFICAR: revistaunificar.blogspot.com.br

Mulheres a Bordo: mulhernamarinha.com.br

Mulheres Mercantes: mulheresmercantes.blogspot.com.br
(ver entrevista na página 60)

Sonho Mercante: sonhomercante.blogspot.com.br

Vida de vapozeiro: wellsant.wordpress.com

Vapozeiros Viajantes: vapozeirosviajantes.blogspot.com



A paraense Suzan Figueiredo, oficial de náutica do PSV Sea Halibut, criadora do blog Vapozeiros Viajantes, conta:

“Resolvi criar o blog porque sempre procuro na net informações sobre viagens. Nessa vida embarcada não tem como pesquisar de outra forma e meu objetivo foi ajudar quem tem a mesma dificuldade que eu. É também uma maneira de eu me distrair um pouco quando estou embarcada. A internet é muito lenta em alto mar e então espero chegar no porto para atualizar melhor. Mas sempre que estou nos meus horários de descanso, dou uma checada no blog.”

2002: Fundada a **Technorati**, primeiro grande motor de busca de blogs. Criada a Gizmodo, por Nick Denton, que se converteria no primeiro grande império do mundo dos blogs.

2003: A Google compra o Blogger com mais de 1 milhão de usuários registrados. Durante a guerra do Iraque, um blogueiro iraquiano (conhecido como “Salam Pax”) consegue pela primeira vez leitores em todo o mundo. A Google lança AdSense, e até este momento nunca tinham relacionado a temática dos anúncios com o conteúdo do blog.

2004: Steve Garfield cria o primeiro videoblog. Blog é indicado como a palavra do ano.

2006: Já existem mais de 50 milhões de blogs na rede de acordo com o **Technorati**. Um ano mais tarde, a marca já era de 116 milhões.

2010: O número de blogs no mundo alcança o total de 160 milhões.

2011: A Google promete renomear Blogger como Google Blogs para integrá-lo no Google+.

Fonte: mdig.com.br





Laura Teixeira

Alguns blogs se destacam na blogosfera mercante: entre eles, o blog Mulheres Mercantes e o Blog dos Mercantes. O primeiro da representante do SINDMAR para assuntos relacionados às marítimas e aos jovens, Laura Teixeira; o segundo do Oficial da Marinha Mercante Airton Lima. Com apenas dois anos na blogosfera, o blog Mulheres Mercantes tem quase 80 mil visitas e foi incluído no ano passado entre os 100 melhores blogs do prêmio Top Blog na categoria “Variedades”. O Blog dos Mercantes se destaca pela variedade e qualidade dos posts voltados para assuntos da categoria e também para temas econômicos e políticos.

Um canal de busca de informações para quem quer entrar na profissão

Por que criar um blog especificamente para as mulheres mercantes?

– Nós, mulheres mercantes, não tínhamos um “lugar” específico para podermos divulgar nossas conquistas, desafios e sonhos. Não tínhamos um espaço onde buscar informações e entretenimento. Por isso fui tão específica.

Meninos não entram no seu blog? Ou também são bem-vindos?

– Meninos??? Seeeeeeeempre bem-vindos! Não só como leitores, como colaboradores, eles estão sempre me ajudando em novos posts. Apesar de o nome do blog ser “mulheres”, o interesse é geral, é de uma categoria.

Como surgiu a ideia?

– Um dia estava navegando na internet e procurei algumas informações sobre os direitos da mulher mercante durante a gravidez. Para minha surpresa nada achei. Só encontrei algumas coisas sobre a Marinha de Guerra, que foi a primeira força a inserir mulheres em seu quadro, mas sobre as Mulheres na Marinha Mercante, não tinha nada. Daí fui mexendo aqui, mexendo ali e vi alguns blogs. Achei legal a ideia da informalidade nas informações, então resolvi criar o meu.

O blog ficou parado no final da sua gravidez e início do nascimento do bebê. Por motivos óbvios. Sentiu falta nesse período?

– Nossaaaaa... apesar do meu tempo ser quase 100% para meu filho, mal tinha tempo para banho (rs). Bebê toma muito tempo da gente. Mesmo assim, quando tinha um tempinho, corria para a internet. Sempre abria a página do blog para ver se tinha novos

comentários. Me deu muita saudade, era um passatempo que eu amava. Não via a hora de voltar. E agora estou de volta.

Você costumava ler blogs antes de criar o seu? Costuma ler hoje? Quais?

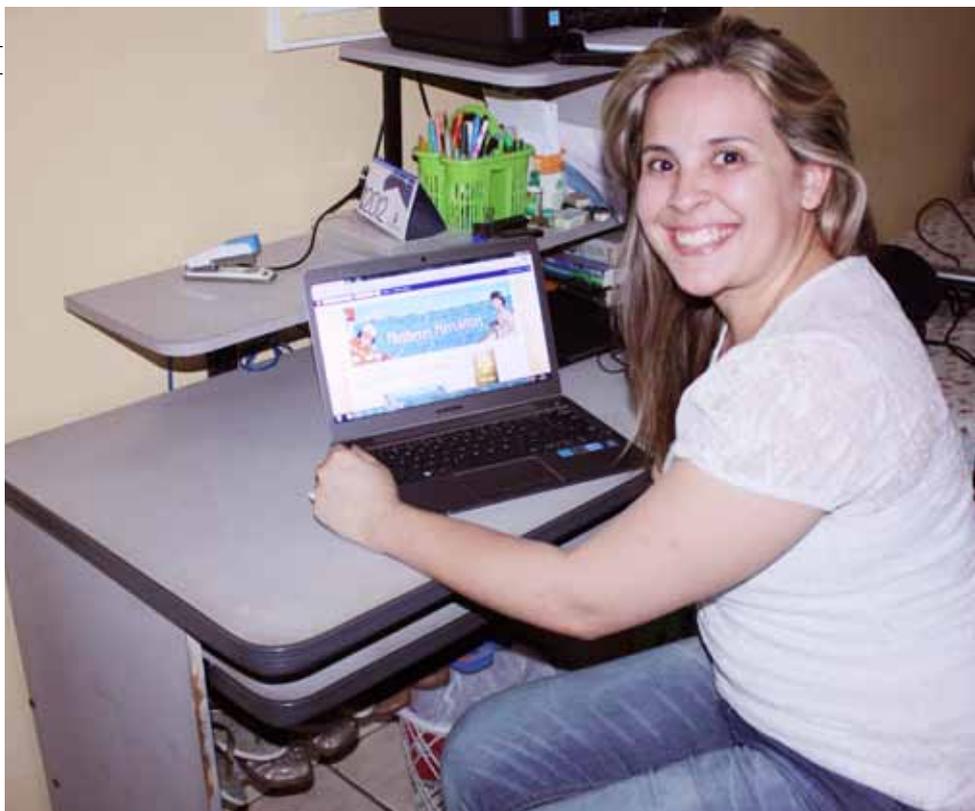
– Sempre achei legal a ideia dos blogs, um diário on-line aberto a todos. Essa é a minha visão. Lia blogs de moda, tendências, informática; até de futebol (rs).

Em que blog você se inspirou para criar o seu?

– Não tive uma inspiração específica. Saí pegando a ideia de cada um que achava legal, de layout, diagramação, essas coisas... nada específico.

Quase 80 mil visitas em apenas dois anos. Escolhido entre os 100 melhores blogs de variedades do Top Blog 2011. A que você atribui esse sucesso? Acha que a maioria das pessoas que visita o blog é gente da Marinha Mercante, gente que quer entrar para a Marinha Mercante ou diversos tipos de pessoas?

– Quando criei o blog não imaginava esse sucesso. Logo vieram as mil visitas, 2 mil, 3 mil, 10 mil. Ficava empolgada a cada número. No meu blog, acredito que em todos, tem um aplicativo que indica de onde vêm as visitas. Teve gente até da Turquia visitando. Acredito que seja uma de nós, embarcada por lá, que não deixava de me acompanhar. Nossa! Foi uma felicidade acompanhar esse crescimento. Quando me inscrevi no Top Blog 2011 foi mais por brincadeira, pois um amigo meu, blogueiro, me indicou para que eu participasse. Quando eu recebi o selo de Top 100, fiquei encantada, muitooooooooooooo feliz. Os únicos responsáveis por todo esse sucesso, somente e tão somente, são as leitoras e leitores. A eles devo agradecimento.



O que é mais legal é que o blog não atingiu somente meus colegas de profissão. Se tornou um canal de busca de informações para quem quer entrar na profissão, para aqueles que querem conhecer um pouco mais do nosso dia a dia. Recebo muitos e-mails de homens e mulheres que buscam informações de como entrar na Marinha Mercante.

O que os seus amigos e amigas acham do blog?

– Meus amigos e amigas foram meus maiores incentivadores. Começou com eles essa grande corrente. Um começou a seguir, daí veio outro, que passou para outro; e começou a divulgação.

O que você faz para divulgar?

– Além dos amigos, uso a melhor ferramenta de todas, as redes sociais, especialmente o Facebook e Twitter (@mmercantes).

Qual o post que mais atraiu a atenção dos internautas?

– Tive dois posts que, sem sombra de dúvidas, atraíram muitos leitores. O primeiro foi sobre tatuagens na Marinha Mercante. Incrível! Fiquei surpresa com a repercussão. O segundo foi um post recente em que uma Oficial mostrava como mantém a boa forma física, a bordo e fora de bordo. Teve uma quantidade de acessos muitoooooooooo boa.

O que você gostaria de fazer para melhorar e divulgar mais o blog?

– A melhor forma de aprimorar o blog é aumentando a participação do nosso pessoal. Os amigos mercantes sempre têm colaborado com ideias e posts.

Blogs são importantes para a profissão?

– Importantíssimos. A linguagem facilita o acesso a informações.

Nove dicas para um blogueiro

- Escreva quando você está inspirado.
- Dê a seus leitores algo adicional.
- Para trazer leitores a seu blog, vá a outros blogs e engaje discussões.
- Não escreva sobre o que você está tentando vender, e sim, sobre o que você sabe.
- Aceite críticas com uma atitude positiva.
- Não bloqueie comentários.
- Cultive boa escrita e evite obscenidades.
- Pense antes de postar. Respeite a opinião alheia e considere as futuras implicações de suas palavras.
- Blogar e comercializar não são mutuamente exclusivos.

Fonte: Dave Taylor, um dos pioneiros da blogosfera no livro "Blogging Heroes", de Michael A. Banks (ver box pag 63).



Airton Lima

“

“Eu acho que faço o meu melhor, pensando por meio dos meus blogs”
(Chris Anderson, editor da revista *Wired*)

“Para mim, blogar é o futuro do jornalismo”
(Mary Jo Foley, *All about Microsoft*)

“Blogar é o marketing de guerrilha em sua melhor forma”
(Dave Taylor, *The Intuitive Life Business Blog*)

“Um blog de sucesso é como um animal faminto, que precisa passear, ser alimentado, limpo e amado regularmente”
(Gina Trapani, *Lifehacker*)

“Eu como, durmo e respiro meu blog”
(Deborah Petersen, *Life in the Fast Lane*)

“Eu não decido blogar e depois procuro algo. Eu encontro algo e então eu blogo” (Rebecca Lieb, *ClickZ*)

Uma maneira fácil de dividir informação, influenciar e criar opinião

Por que criar um blog especificamente para os mercantes?

– Na verdade, o blog tem esse nome porque ele tem uma tendência a discutir problemas da Marinha Mercante, mas não é exclusivo para mercantes. Nele eu trato de assuntos variados, mas com uma ênfase maior para a Marinha Mercante, que é a área onde atuo há mais de 20 anos, seja a bordo, seja em atividades correlatas em terra. A criação do blog foi a oportunidade de continuar participando, atuando e tentando levar a meus companheiros de profissão e a outros segmentos da população uma visão mais humanizada da Marinha Mercante e seu papel importantíssimo na geração de empregos, renda, e para a soberania nacional. Uma tentativa de mostrar que gerar lucros é importantíssimo, mas ainda mais importante é dividir esses lucros com quem os gera: os trabalhadores. E isso sem esquecer o lado ecológico e social.

Como surgiu a ideia?

– A ideia surgiu quando deixei a ITF. Estava voltando a atuar como Oficial embarcado, mas achava que podia e devia colaborar com o país e meus companheiros de profissão. O blog foi a forma que encontrei de continuar tentando influenciar, mesmo que pouco, os rumos do país e do setor em que trabalho.

Quase sempre você está embarcado. Como encontra tempo para escrever os posts?

– O trabalho a bordo é bem árduo, e ocupa bastante tempo. A elaboração dos posts também é bastante trabalhosa, e a parte de garimpar notícias é a mais demorada. Sem uma boa conexão à internet, isso fica ainda mais complicado. Mas a gente sempre arruma tempo. Sacrifica uma horinha de sono aqui, ou um momento de lazer ali. No final acaba dando para fazer tudo.

Você costumava ler blogs antes de criar o seu? Costuma ler hoje? Quais?

– Não só costumava, como ainda leio. O Luis Nasif tinha um que era ótimo, pena que acabou. Os blogs “Poder on Line”, de Tales Faria, “Poder Econômico”, de Jorge Félix, o do Ricardo Gallo, e eventualmente algum outro. Acompanho sempre o site Porto Gente e o do próprio SINDMAR. O Juca Kfuri também tem um blog interessante, que é basicamente esportivo, mas que não deixa de opinar em assuntos mais sérios. E notícias da grande imprensa sempre.

Em que blog você se inspirou para criar o seu?

– Não houve um blog específico, mas conversando com um amigo ele sugeriu o modelo de comentar matérias. Eu gostei da ideia, e, aos poucos, fui implementando outros tipos de postagens, como os vídeos de música, dicas culturais etc.

O Blog dos Mercantes trata basicamente de assuntos sérios, muitos artigos sobre economia. É fácil atrair a atenção dos internautas? Ou no caso mais vale a qualidade do que a quantidade?

– Não é fácil atrair a atenção não, principalmente com assuntos sérios. Mas para ser sincero, hoje já não me preocupo tanto com isso. No início do blog queria ter milhares de seguidores, e não é que não tenha esse desejo hoje, só que não vou sacrificar a qualidade do blog em troca de seguidores, até porque o objetivo é dizer algo construtivo, opinar, alertar, cobrar, não ser popular.

O que os seus amigos acham do blog?

– Até hoje todos os que leram me disseram que o blog é muito bom. Mas é claro que por mais que busquemos sempre manter a qualidade, há os momentos em que erramos a mão e não sai exatamente do jeito que queríamos.



O que você faz para divulgar?

– Sempre coloco algo sobre o blog em meu Facebook, mas a maior parte da divulgação é no boca a boca, e, claro, com a busca do Google. Hoje, se você digitar o nome do blog no Google, ele aparece em vários atalhos, e a palavra mercantes também leva a vários atalhos já nos primeiros resultados.

Qual o post que mais atraiu a atenção dos internautas?

– Difícil dizer, mas no início tivemos algumas mensagens de incentivo e mesmo alguns comentários. Hoje recebo alguns comentários de boca, mas raramente há comentários no blog.

O que você gostaria de fazer para melhorar e divulgar mais o blog?

– Acho difícil nas condições atuais. Ainda que eu faça da melhor maneira possível, o blog é amador, um hobby. Para melhorá-lo, ainda necessitaria de mais tempo, e inclusive de mais condições técnicas. Como já comentei até em uma postagem, tenho problemas até mesmo de acesso à internet.

Blogs são importantes para a profissão?

– Hoje em dia blogs são importantes para tudo. São uma maneira fácil e barata de dividir informação, influenciar e criar opinião. Junto com as redes sociais, são o subproduto mais popular e dinâmico da revolução da informação causada pela disseminação da internet. Os dois juntos vêm provocando mudanças sociais incríveis em alguns países. Num setor econômico que é importantíssimo para a sociedade, mas que fica esquecido em um canto obscuro da memória da grande maioria da população, os blogs são fundamentais para a discussão de seus problemas e até para levar à sociedade esse universo tão importante e desconhecido.

Mais alguma coisa que você se lembre e eu esqueci de perguntar?

– O convite para essa entrevista foi uma surpresa muito boa. Agradeço muito a oportunidade do espaço dado, e espero que, com isso, outros companheiros vejam que é possível participar e contribuir para o crescimento de nossa Marinha Mercante e a melhoria de nossas condições de trabalho. ■

Para quem quer saber mais sobre blogs

É extensa a bibliografia sobre blogs, mas recomendamos esses quatro livros e um ensaio



“Blogging heroes – Entrevistas com 30 dos principais blogueiros do mundo”, Michael A. Banks



“Blog – Entenda a revolução que vai mudar o seu mundo”,

Hugh Hewitt.



“O culto do amador – Como blogs, MySpace, YouTube e a pirataria

digital estão destruindo nossa economia, cultura e valores”, Andrew Keen



“Sobre Blogs” - disponível em pdf no endereço:

<http://www.sobreblogs.com.br/blogfinal.pdf>

Ensaio: “Dos blogs aos microblogs: aspectos históricos, formatos e características”, de Gabriela da Silva Zago



English
version on
page 67



Artigo

Fotos: Luciana Aguiar



Nilson José Lima

Representante da
CONTTMAF na
RPB-IMO, em Londres



Treinamento, segurança, meio ambiente e muito mais

Os artigos foram originários da última sessão do Subcomitê sobre Normas de Treinamento e Serviços de Quarto (Subcomitê STW), que foi realizada na IMO entre os dias 29 de abril e 3 de maio de 2013. Os assuntos demonstram preocupações com a salvaguarda da vida humana no mar (transferência de pessoas no mar), com a revisão e atualização dos cursos-modelo da IMO, com a segurança da embarcação e de seu pessoal (certificados fraudulentos e treinamento em unidades móveis offshore), com o meio ambiente (Código Polar), e com a introdução de regras para navios que utilizam gases ou outros combustíveis com baixo ponto de fulgor (Código IGF).

Transferência de pessoas no mar

Durante o encontro do Grupo de Trabalho Elemento Humano, foram desenvolvidas orientações sobre a segurança quando da transferência de pessoas no mar. As orientações foram divididas através de perguntas, onde as respostas seriam as medidas de segurança para assegurar que estes procedimentos sejam praticados de maneira segura.

As perguntas tiveram como objetivo o foco na preparação e nas considerações práticas durante a transferência de pessoas por meio de navios.

A intenção destas orientações é que sejam aplicadas a todas as pessoas no mar, com exceção da transferência dos práticos e dos passageiros para navios passageiros, para a qual outras orientações já tinham sido emitidas pela IMO.

Certificados fraudulentos

A Regra I/2 das emendas de Manila 2010 à Convenção STCW, parágrafo 15, menciona que: “Cada Parte se compromete a disponibilizar informações sobre a situação de certificados de competência, autenticações e dispensas a outras Partes e empresas que requeiram verificação da autenticidade e validade dos certificados produzidos para eles através dos marítimos, buscando o reconhecimento de seus certificados mediante a regra I/10 ou para empregar a bordo dos navios. No momento da solicitação para verificação de autenticidade e validade dos certificados apresentados pelos marítimos para reconhecimento ou para utilização a bordo, o serviço on-line estaria disponível. Até 1º de janeiro de 2017, estas informações devem estar disponibilizadas no idioma inglês através de meios eletrônicos.

Acredita-se que o acesso on-line seja o meio mais eficaz para prevenir a proliferação de certificados fraudulentos. A rápida identificação destes certificados fraudulentos impediria instantaneamente que seus titulares conseguissem uma vaga a bordo, e a longo prazo deverá impedir que pessoal não qualificado obtenha certificados fraudulentos para fins de emprego. Assim sendo, teremos a bordo somente pessoal certificado conforme orientações da IMO e também estaremos combatendo a prática ilegal em nossa profissão.

Treinamento em Unidades Móveis Offshore

As emendas de Manila 2010 à Convenção e ao Código STCW introduziram uma série de requisitos de treinamento para todos os marítimos, os quais precisam ser refletidos na Resolução A.891(21), “Recommendations on Training of Personnel on Mobile Offshore Units (MOUs). Atualmente, as recomendações de treinamento para o pessoal das unidades móveis offshore (MOUs) não identificam treinamento nas áreas de proteção, de consciência ambiental, e nem tratam de qualquer orientação para os responsáveis que utilizam a estação de posicionamento dinâmico. Além disso, estas orientações não fornecem qualquer tipo de formação para a conscientização do pessoal de serviços de quarto e para os demais trabalhadores em relação à fadiga, repouso e aptidão para o serviço. Levando em consideração estas preocupações, foram verificadas várias áreas que precisavam ser atualizadas para refletir as mudanças que estas atividades estão praticando. A Resolução A.891(21) foi aprovada em 1999, e desde então ocorreram várias mudanças nas operações das unidades móveis offshore. O grupo também identificou uma série de lacunas nos requisitos do antigo STCW e em áreas que precisavam de atualização para refletir as Emendas de Manila 2010, e foi proposta uma minuta de texto para abordar as áreas identificadas, criando-se assim uma nova Resolução. A minuta será encaminhada ao Comitê de Segurança Marítima (MSC 92) para aprovação, com vistas à adoção pela Assembleia (A.28).

Cursos-modelo

O Subcomitê aprovou os seguintes novos cursos-modelo: Comandante e Imediato; Oficial Superior de Máquinas e 1º Oficial de Máquinas; 2º Oficial de Náutica e 2º Oficial de Máquinas; Oficial Eletrotécnico; e o curso de Liderança e trabalho em equipe. Estes cursos-modelo servem como base de desenvolvimento dos cursos que devem ser aplicados nas Escolas de Formação. As autoridades responsáveis pela educação de seus marítimos devem estar atualizadas com a formação, pois podem ser submetidas a uma auditoria por terceiros.

Continua na próxima página





English
version on
page 67



Artigo



Código Polar

O grupo considerou as propostas para treinamento devido ao desenvolvimento do código obrigatório para navios operando em águas polares. O Subcomitê aprovou a inclusão, no Capítulo V da Convenção e Código STCW, das provisões para o treinamento e certificação para o Código Polar, com uma referência no capítulo 13 da minuta do Código Polar. Após amplo debate, concluiu-se que o processo para o desenvolvimento dos requisitos de treinamento e certificação na Convenção e no Código STCW para navios operando em águas polares pode ter início imediatamente após a minuta do Código Polar estar suficientemente madura ou finalizada.

Código internacional para segurança dos navios usando gases ou outros combustíveis com baixo ponto de fulgor (código IGF)

O Código IGF encontra-se em desenvolvimento e há uma minuta de emendas à SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar) para torná-lo obrigatório. Durante a sessão do Subcomitê STW 44, ficou decidido que os requisitos de treinamento para Comandantes e Oficiais deveriam constar do Capítulo V da Convenção e do Código STCW, com inclusão de uma referência no Capítulo 18 da minuta do Código IGF. O Subcomitê aprovou o estabelecimento de um Grupo de Correspondência para o desenvolvimento dos requisitos de treinamento e certificação para marítimos a bordo de navios usando gases ou outros combustíveis com baixo ponto de fulgor. O título do Capítulo V da Convenção e do Código STCW talvez necessite ser emendado no futuro para refletir a possível introdução dos novos Códigos Polar e IGF. ■



Training, safety, environment and more

The articles were the result of the last session of the Sub-committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW Sub-committee), which was held at IMO from 29 April to 03 May 2013. The topics demonstrate concerns with the safety of life at sea (transferring person at Sea), with the revision and updating of the IMO model courses, with the safety of the vessel and its personnel (fraudulent certificates and training on mobile offshore units), with the environment (Polar Code) and with the introduction of rules for ships using gases or other low-flashpoint fuels (IGF Code).



TRANSFERRING PERSONS AT SEA

The Human Element Working Group developed guidance on safety when transferring persons at sea. The guidance was divided into questions, where the answers would be the safety measures to ensure that these procedures are practiced in a safe manner.

The questions aimed to focus on the preparation and the practical considerations during the transfer of persons by means of transport vessels.

This guidance is intended to apply to the transfer of all persons at sea with the exception of the transfer pilots and passengers to passenger ships for which other guidelines have been issued by the IMO.

FRAUDULENT CERTIFICATES

Paragraph 15 of Regulation I/2 of the 2010 Manila Amendments to the STCW Convention states that: "Each Party undertakes to make available information on the status of such certificates of competency, endorsements and dispensations to other Parties and companies which request verification of the authenticity and validity of certificates produced to them by seafarers seeking recognition of their certificates under regulation I/10 or employment on board ship." As of 1

January 2017, this information shall be made available in English through electronic means.

It is believed that on-line access is the most effective means to prevent the proliferation of fraudulent certificates. The rapid identification of these fraudulent certificates would instantly stop their holders from getting a place on board and in the long term should prevent unauthorized personnel from obtaining fraudulent certificates for employment purposes. Therefore, we will only board certified personnel according to IMO guidelines, and we are also fighting this illegal practice in our profession.

TRAINING ON MOBILE OFFSHORE UNITS

The 2010 Manila amendments to the STCW Convention and Code introduced a number of additional training requirements for all seafarers which need to be reflected in Resolution A.891 (21) "Recommendations on Training of Personnel on Mobile Offshore Units (MOUs)." Currently, the training recommendations for personnel on MOUs do not identify training in the areas of security and environmental awareness, nor do they address any guidance for MOUs employing personnel respon-



English
version



sible for station utilizing dynamic positioning. Additionally, they do not provide any awareness training for watchkeepers and workers with regards to fatigue, rest and fitness for duty.

Taking these concerns into consideration, there were a number of areas that needed updating to reflect the changes that these activities are incurring. Resolution A.891 (21) was adopted in 1999, and since then there were several changes in the operations of mobile offshore units. The group also identified a number of gaps in the previous STCW requirements and the areas that needed updating to reflect the 2010 Manila Amendments, and proposed a draft text to address the areas identified, thus creating a new resolution. The draft will be submitted to the Maritime Safety Committee (MSC 92) for approval and adoption by the Assembly (A.28).

MODEL COURSES

The Sub-committee approved the following new model courses: Master and Chief Officer; Chief Engineer Officer and Second Engineer Officer; Officer in Charge of a Navigational Watch and Officer in Charge of an Engineering Watch; Electro-Technical Officer and Leadership and Teamwork. These courses serve as a basis for the development of courses that should be taught at Training Schools. Authorities responsible for the education of their seafarers must be updated with the training, as they may be subject to auditing by a third party.

POLAR CODE

The group considered the proposal for training arising from the development of the mandatory code for ships operating in polar waters. The Sub-committee approved inclusion in Chapter V of the STCW Convention and Code of the training and certification provisions for the Polar Code is with reference thereto in chapter 13 of the draft Polar Code. After an in-depth discussion, the conclusion was that the process of developing training and certification requirements in the STCW Convention and Code for ships operating in polar waters can start immediately once the draft Polar Code is mature enough or finalized.

INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS USING GASES OR OTHER LOW-FLASHPOINT FUELS (IGF CODE)

The IGF Code is under development, with draft amendments to SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) to make it mandatory. During the 44th session of the STW Sub-committee it was decided that the training requirements for Masters and Officers should be included in Chapter V of the STCW Convention and Code, with reference thereto in Chapter 18 of the draft IGF Code. The Sub-committee approved the establishment of a correspondence group on training and certification requirements for seafarers for ships using gases or other low-flashpoint fuels. The title of Chapter V of the STCW Convention and Code may require amending in the future to reflect the possible introduction of the new Polar Code and the IGF Code. *(Versão em inglês: Caroline Macedo)* ■





Quem é que vai pagar por isso?

Conapra promove debate sobre Praticagem

Com exatas medidas de suas palavras, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, criticou duramente a Armação durante o seminário “O Serviço de Praticagem no Brasil e a Experiência Internacional”. O evento foi organizado pelo Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) nos dias 9 e 10 de maio no Hotel Windsor Barra, no Rio de Janeiro. O líder sindical explicitou a verdade que se esconde por trás de determinadas ações dos armadores, que querem colocar na conta dos Práticos os altos custos e a ineficiência do setor marítimo.

“Esta intenção dos armadores é evidente. Culpam a Praticagem pelos altos preços praticados no nosso setor; inclusive acusam os Práticos da ineficiência do segmento. Com tanta acusação da Armação, realmente queria saber se os usuários vão ter, e quais serão, vantagens com a redução dos custos da Praticagem. Além disso, queria muito saber o que isso vai custar para a sociedade. Estas são, na verdade, questões que ainda não estão bem claras.”

Durante o seminário, Severino Almeida lembrou que a atividade desempenhada pelos Práticos é fundamental e não deve ser tratada como secundária. “Infelizmente, a nossa sociedade tem uma ideia equivocada sobre o trabalho do marítimo. Mas eu compreendo;

afinal, a maioria das pessoas só vê um navio quando vai à praia com a família.”

As críticas do Presidente do SINDMAR aos armadores é consequência da manobra do empresariado em criar uma proposta para convencer o governo federal a flexibilizar a formação profissional, com claro intuito de baratear o serviço. “O nosso governo sempre mostrou zelo com a segurança da navegação, da vida humana no mar, do meio ambiente e dos portos.”

O seminário “O Serviço de Praticagem no Brasil e a Experiência Internacional” contou com a participação do Presidente do Conapra, Ricardo Falcão, e do Presidente da Organização Mundial dos Práticos, Michael Watson. O norte-americano afirmou que os práticos precisam de independência para que possam ter condições de negar ordens dos armadores, seja para manobra arriscada, seja para adotar um atalho ou similares.

Watson se posicionou contra a concorrência no mercado dos práticos. “Se houvesse concorrência entre eles para que os armadores escolhessem o profissional mais barato, esse serviço não seria tão respeitado em todo o mundo”, disse. E concluiu: “Até nos Estados Unidos, que é a terra da competição, não há disputa pelo preço mais baixo na escolha dos práticos. É um risco mudar o atual sistema.” ■

“Com tanta acusação da Armação, realmente queria saber se os usuários vão ter, e quais serão, vantagens com a redução dos custos da Praticagem. Além disso, queria muito saber o que isso vai custar para a sociedade. Estas são, na verdade, questões que ainda não estão bem claras”

(Severino Almeida)

Ao lado, o Presidente do Conapra,
Ricardo Falcão



English
version on
page 74



Fotos André Prado



E assim se passaram (mais de) 10 anos



Grupo da
ITF volta a
se reunir
no Brasil 12
anos depois
do primeiro
encontro

**“Trabalhadores
marítimos
brasileiros a bordo.
É por esta condição
que nós existimos”**

A contundente
afirmação do Presidente
do SINDMAR, Severino
Almeida, foi proferida durante
a abertura da edição de 2013
do ITF Task Force Group,
que foi organizado no Hotel
Golden Tulip, na Zona Sul do
Rio de Janeiro, em 3 de junho.
O grupo, que se reúne para
discutir melhores práticas
para trabalhadores que atuam
no segmento de petróleo e
gás, representa 22 países e 35
entidades filiadas.





O ITF Task Force Group teve a participação de representantes de entidades da Alemanha, Austrália, Brasil, Cingapura, Dinamarca, Escócia, França, Holanda, Índia, Indonésia, Inglaterra, México, Noruega, Nova Zelândia, Quênia e Rússia

O evento, que reuniu profissionais do setor e lideranças sindicais marítimas brasileiras e estrangeiras, contou com a participação do Chairman desse grupo da federação internacional, Norrie McVicar, do Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, do Inspetor do Ministério do Trabalho e Emprego que atua no Conselho Nacional Imigração, Rinaldo Gonçalves de Almeida, do Secretário da ITF, Antonio Fritz, do Engenheiro Naval da Petrobras, José Wilson Rocha, do Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, Álvaro Almeida, e do Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, além de Severino Almeida, que também é Presidente da Seção de Marítimos para América Latina e Caribe da ITF e Presidente da CONTTMAF.

O ITF Task Force Group organizado no Rio de Janeiro ainda teve a participação de representantes de entidades da Alemanha, Austrália, Brasil, Cingapura, Dinamarca, Escócia, França, Holanda, Índia, Indonésia, Inglaterra, México, Noruega, Nova Zelândia, Quênia e Rússia. Figura de grande importância para a Marinha Mercante brasileira, o Diretor da DPC, Vice-Alte Viveiros, destacou a importância da excelência profissional. “O apoio marítimo exige, cada vez mais, tripulações bem qualificadas.”

O Vice-Almirante que está à frente da Diretoria de Portos e Costas lembrou que o segmento se reergueu nos últimos anos. “A nossa navegação de cabotagem

Continua na próxima página



Lideranças sindicais marítimas estrangeiras conhecem o Centro de Simulação Aquaviária e assistem a um exercício simulado nas estações do CSA





English
version on
page 74



A visita ao Centro de Simulação Aquaviária contou com a presença de dezenas de profissionais do setor e líderes dos trabalhadores de diversos países. Na foto à direita, o Inspetor do Ministério do Trabalho, Rinaldo Almeida, destaca importância da RN-72 para os brasileiros que trabalham no mar

quase foi extinta no final do século passado. Porém, desde os primeiros anos da década passada, o setor tem reagido com navios sendo incorporado a frota. O crescimento da nossa Marinha Mercante é evidente, principalmente na área do petróleo.”

A afirmação do DPC foi ratificada pelo Chairman Norrie McVicar. O escocês lembrou que no último encontro do grupo no Brasil, em maio de 2001, o setor brasileiro se preparava para retomar o crescimento. “Naquele ano, nos reunimos com o governo brasileiro e sindicatos e todos tinham uma visão alinhada com o crescimento. Hoje, mais de dez anos depois, vejo que o esforço resultou no progresso do setor.”

Secretário da ITF, e incansável defensor dos trabalhadores, Antonio Fritz ressaltou que a luta por melhores condições é imensa. “Esta indústria é bilionária. Apesar disso, eles sempre procuram brechas para explorar os trabalhadores com táticas antissindiais. Por isso, é necessário fortalecer a classe.”

A Resolução Normativa número 72, que protege postos de trabalho para marítimos brasileiros em em-

barcações estrangeiras que operam em águas jurisdicionais brasileiras depois de um determinado período, foi abordada pelo Inspetor do Ministério do Trabalho, Rinaldo Almeida. O representante do governo federal fez um breve histórico das resoluções normativas que antecederam a RN-72 e a inequívoca importância desta resolução para os trabalhadores brasileiros que trabalham no mar. O Inspetor Rinaldo salientou que a fiscalização feita em embarcações no Brasil não tem como meta atuar empresas de navegação. “Nosso trabalho tem clara intenção de regularizar distorções de bordo. Porém, se a companhia não seguir as determinações legais, é claro, será multada”, disse. “Trabalhamos, também, a partir de denúncias feitas pelo SINDMAR”, completou.

Líder do SINDMAR, entidade sindical respeitada dentro e fora do país, Severino Almeida não mediu palavras em seu discurso. “Para transformar reivindicações em direitos é preciso a participação de todos. Somente com união é que alcançamos conquistas.” As conquistas só são alcançadas depois de um trabalho sério de uma diretoria focada no interesse coletivo





aliado à participação ativa da classe. Foi assim em greves históricas; foi assim em recentes mobilizações, como aquela que aconteceu no offshore, resultando na assinatura de mais de 30 Acordos Coletivos de Trabalho em uma abrangência de quase 300 embarcações. O treinamento e a capacitação também foram assuntos levantados pelo líder sindical. “É de suma importância o treinamento e a especialização de nossos representados”, disse Severino Almeida.

O Secretário da ITF, Antonio Fritz, disse, também, que é preciso investir na capacitação dos trabalhadores, na busca pela qualidade. Após o primeiro dia de encontro deste grupo, houve uma visita ao Centro de Simulação Aquaviária. Os participantes do ITF Task Force Group tiveram a oportunidade de ver *in loco* a magnitude do mais moderno centro de simulação do setor que opera no mundo. Os líderes estrangeiros puderam participar de exercício simulado e conhecer os dois Passadiços do CSA, além das salas de treinamento com diferentes simuladores. ■



“Hoje, mais de dez anos depois, vejo que o esforço resultou no progresso do setor”

(Norrie McVicar, Chairman da ITF)



“A nossa navegação de cabotagem quase foi extinta no final do século passado”

(Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, Diretor de Portos e Costa)



English
version



ITF meets in Rio de Janeiro

“Brazilian seafarers on board. That’s why we exist.” This forceful statement of SINDMAR President, Severino Almeida, was stated at the opening of the 2013 edition of the ITF Task Force Group, which was held at Golden Tulip Hotel, in Rio de Janeiro, on June 3. The group, that meets to discuss best practices for workers of the oil and gas industry, represents 22 countries and 35 affiliated entities.

The event brought together maritime union leaders from different countries and industry professionals, with the participation of the ITF Chairman Norrie McVicar, the DPC, Vice Admiral Claudio Portugal de Viveiros, the Inspector of the Ministry of Labor and Employment, which operates in the National Immigration Council, Rinaldo Gonçalves de Almeida, ITF Secretary, Antonio Fritz, Petrobras Naval Engineer, José Rocha Wilson, the President of the Merchant Marine Captains Center, Alvaro Almeida, the FNTTAA President, Ricardo Ponzi, and Severino Almeida, who is ITF Chairman of the Latin America & Caribbean Region Section Committee and CONTTMAF President.

DPC Director, Vice Admiral Viveiros, highlighted the importance of professional excellence. “The maritime support requires, more and more, well qualified

crews,” summed up the DPC Viveiros.

The Vice Admiral, who is in charge of the Directorate of Ports and Coasts, reminded that the segment rose again in recent years. “Our coastal shipping was almost extinct at the end of the last century. However, since the early years of the last decade, the industry has responded with ships being incorporated to fleets. The growth of our Merchant Marine is evident mainly in the oil area,” said the DPC.

The DPC statement was ratified by the Chairman Norrie McVicar. He recalled that at the last group meeting that occurred in Brazil, in May 2001, the Brazilian sector was preparing to resume growth. “That year, we met with the Brazilian government and unions and all of them had a vision aligned with the growth. Today, over ten years later, I see that the effort resulted in the progress of the industry,” said McVicar.

ITF Secretary and a tireless advocate for workers, Antonio Fritz pointed out that the struggle for better conditions is immense. “This industry is billionaire. Nevertheless, they are always looking for loopholes to exploit workers with anti-union tactics. Therefore it is necessary to strengthen the class,” said Fritz.

Normative Resolution number 72, which pro-





ffects the Brazilian seafarer's jobs in foreign vessels operating in Brazilian waters, after a certain period, was approached by the Inspector of the Ministry of Labour, Rinaldo Almeida. The representative made a brief history of normative resolutions prior to the RN-72 and the unequivocal importance of this resolution for Brazilian workers who work at sea.

Inspector Rinaldo stressed that the inspection done on vessels in Brazil does not aim prosecuting shipping companies. "Our work has clear intention to regularize distortions onboard. However, if the company does not follow the resolutions, of course, they will be fined," he said. "We also work from complaints made by SINDMAR," he added.

Leader of SINDMAR, union entity respected within and outside the country, Severino Almeida did not mince words in his speech. "To transform claims in rights, we need everyone's participation. Only with union, we may reach achievements," said the Union President.

The achievements are reached only after a serious work of a board focused on the collective interest aligned with class active participation. That was what happened in historical strikes and in recent demonstrations, like the one that happened offshore, resulting in the signing of more than 30 Collective Bargaining Agreements in a range of almost 300 vessels.

Training and qualification were also issues raised by the union leader. "It is extremely important the training and expertise of our seafarers," said Severino Almeida.

ITF Secretary, Antonio Fritz also said, that we must invest in the training of workers, in the quest for quality. After the first day of meeting, there was a visit to the Centro de Simulação Aquaviária (Brazilian Simulation Center). The participants of the ITF Task Force Group had the opportunity to see the magnitude of the simulation center. Foreign leaders could participate in simulated exercises and met both Bridges at CSA, in addition to training rooms with different simulators. (*Versão em inglês: Caroline Macedo*) ■



English version on page 78



Fotos: Anirés Prado

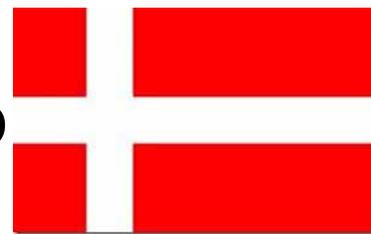


“É preciso estar sempre atento ao que acontece no nosso setor. Não são raras as investidas dos armadores para retirar direitos por nós, trabalhadores, conquistados com muita luta”

A luta continua!



Tanto no Brasil quanto no reino da Dinamarca



SINDMAR participa de palestra em seminário internacional no Ciaga





O SINDMAR e a CONTTMAF participaram do Seminário de Autoridades Marítimas Brasil-Dinamarca. No evento, que aconteceu nos dias 6 e 7 de junho no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, o Presidente Severino Almeida destacou a visão crítica dos trabalhadores marítimos brasileiros a respeito do cenário atual de Marinha Mercante.

“É preciso estar sempre atento ao que acontece no nosso setor. Não são raras as investidas dos armadores para retirar direitos por nós, trabalhadores, conquistados com muita luta. E isso passa não só por reajustes nas remunerações, mas, sobretudo, na proteção aos nossos postos de trabalho.”

O Seminário Brasil-Dinamarca foi capitaneado pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Claudio Portugal de Viveiros, e contou com a participação da Vice-Presidente da Danish Ship Owners Association (Associação Dinamarquesa de Empre-

sas de Navegação), Pia Elizabeth Voss; do Embaixador da Dinamarca no Brasil, Svend Roed Nielsen; do Vice-Presidente Executivo do Syndarma, Luís Fernando Resano; e do Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Agenor Cesar Junqueira; além do Presidente Severino Almeida e de representantes dos sindicatos marítimos coirmãos. O evento internacional reuniu diplomatas do país europeu no Brasil, autoridades civis, Almirantes e Capitães, Professores da EFOMM do Rio de Janeiro e futuros oficiais mercantes.

Após o término do Seminário, o Presidente do SINDMAR atendeu cada solicitação feita pelos futuros oficiais do Ciaga e debateu questões ligadas à Marinha Mercante. Os jovens, que são o futuro da Marinha Mercante brasileira, buscaram entender a importância do Sindicato e compreenderam a força da união para combater abusos e distorções propagadas pelo patronato. ■

O evento internacional reuniu diplomatas do país europeu no Brasil, autoridades civis, Almirantes e Capitães, Professores da EFOMM do Rio de Janeiro e futuros oficiais mercantes



English
version



SINDMAR lectures at international seminar at Ciaga



SINDMAR and CONTTMAF attended the Brazil-Denmark Maritime Authorities Seminar. At the event, held on 6 and 7 June at the Center for Instruction Almirante Graça Aranha (Ciaga), in Rio de Janeiro, Severino Almeida, SINDMAR President, highlighted the critical view of Brazilians seafarers about the current scenario of Merchant Marine.

“It is necessary to be always aware of what happens in our industry. It is not rare the attempt from shipowners to withdraw the rights from us workers, conquered with much struggle. And that includes not only readjusts in salaries, but especially in the protection of our jobs,” said Severino Almeida.

Brazil-Denmark Seminar was headed by the Director of Ports and Coasts, Vice-Admiral Claudio Portugal de Viveiros, and was attended by the Vice-President of the Danish Ship Owners Association,

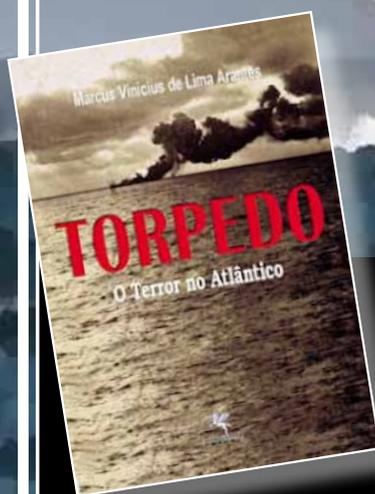
Pia Elisabeth Voss, the Danish Ambassador in Brazil, Svend Roed Nielsen, Executive Vice President of Syn-darma, Luis Fernando Resano and the Transpetro Director of Maritime Transport, Agenor César Junqueira, besides SINDMAR President, Severino Almeida, and some Maritime Union representatives.

The international event brought together diplomats from the European country in Brazil, civil authorities, Admirals and Captains, Teachers from EFOMM and future merchant officers.

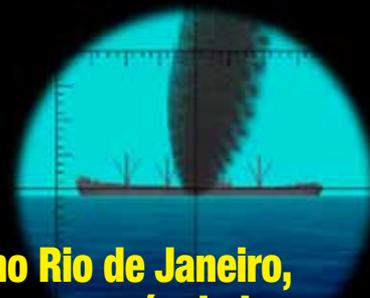
After the end of the seminar, SINDMAR President, Severino Almeida, answered every question made by the future Ciaga officers and discussed issues related to the Merchant Marine. The future Brazilian Merchant Marine officers tried to understand the importance of the Union and also the power of unity to combat abuses and distortions propagated by the employers. (*Versão em inglês: Caroline Macedo*) ■

Os ataques que colocaram o Brasil na guerra

Parte da história brasileira em um livro. Parte da história da Marinha Mercante em 285 páginas. A obra aborda um dos períodos mais difíceis – e por que não, trágicos – da Marinha Mercante do Brasil: os torpedeamentos que nossos mercantes sofreram na costa brasileira. Um verdadeiro documento com descrições detalhadas de navios torpedeados, de embarcações de resgate e dos submarinos que tiraram, inclusive, vidas de trabalhadores marítimos brasileiros.



Torpedo – O Terror no Atlântico
Marcus Vinícius de Lima Arantes
Editora Livre Expressão



**Entre em contato com a Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro,
para saber como adquirir seu exemplar dessa memorável obra.**
SINDMAR: (21) 3125-7600

RN 72 e Mercosul para futuros oficiais

Fotos: SINDMAR



Os alunos e alunas das turmas ASOM e ASON participaram da palestra proferida pelo SINDMAR no auditório do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). O encontro entre o Sindicato e os futuros Segundos Oficiais Mercantes foi marcado pelo amplo debate de questões relacionadas ao mercado de trabalho, que em pouco tempo todos estes companheiros estarão inseridos.

Na palestra, o Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, promoveu explanação sobre os mercados brasileiro e estrangeiro, inclusive expondo a questão da relação trabalho x repouso. “Colocamos à tona, também, assuntos como a RN-72 e o acordo Mercosul, que influenciam diretamente no nosso mercado de trabalho”, disse. **No dia 30 de janeiro de 2013.**

Praticantes do curso ASOM assistem palestra



O SINDMAR organizou palestra sobre o setor marítimo para os Praticantes da turma do curso de Adaptação a Segundo Oficial de Máquinas (ASOM) do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). O encontro aconteceu na Delegacia do Sindicato em Belém.

Na exposição de temas, os OSM Benedito Ferreira de Almeida, 2OM Fernando Amaury Araújo Pimentel e 2ON Erica Anunção palestraram sobre assuntos ligados à Marinha Mercante.

Os tipos de embarcação, as novas tecnologias embarcadas, as navegações de apoio marítimo e cabotagem, o relacionamento a bordo e a ética foram assuntos abordados com os Praticantes durante a palestra. Os alunos da turma do curso ASOM reiteraram que adquirem informações do setor através do SINDMAR, com o contato direto do Sindicato, com o Boletim Eletrônico, com o site e com a revista Unificar. **No dia 4 de fevereiro de 2013.**

SINDMAR participa de formatura de ACON extraordinário

A solenidade de formatura dos 15 formandos da turma ACON do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar foi repleta de emoção. A cerimônia, que aconteceu no auditório do Ciaga, foi capitaneada pelo Superintendente de Ensino do Centro de Instrução de Belém, Capitão-de-Corveta Glaydson Antonio Corrêa, e reuniu familiares e autoridades ligadas ao setor.

“Hoje sinto a realização de dois sonhos: meu e do meu pai, que foi piloto fluvial. Antes de falecer, me deu a missão e responsabilidade de continuar a navegar. Como Capitão Fluvial, realizei o primeiro sonho; hoje, realizo o segundo como Segundo Oficial de Náutica”, disse, emocionado, o orador da turma do ACON Extraordinário, Raimundo Uchoa.

O SINDMAR foi convidado a participar da solenidade de formatura destes 15 Oficiais. Representando o nosso Sindicato, o Delegado em Belém,



Darlei Pinheiro, congratulou cada um dos Oficiais, inclusive o primeiro aluno, Renato Nogueira Rodrigues. **No dia 6 de maio de 2013.**

ACON E ASON debatem bandeiras de conveniência

O SINDMAR realizou palestras para alunos dos cursos ACON e ASON na Delegacia Regional do Pará. Entre os aspectos abordados nos encontros estiveram temas como o histórico e as influências das bandeiras de conveniência no mercado marítimo mundial, as diferenças entre os mercados de trabalho nacional e internacional para marítimos, a legislação pertinente ao setor e as tentativas de flexibilização do mercado para Oficiais e Eletricistas Mercantes brasileiros. A história do movimento sindical marítimo, bem como a luta para manutenção dos postos de trabalho para os seus representados também foram assuntos salientados nas explanações. **No dia 20 de fevereiro de 2013.**



Experiência de oficiais é pauta de reunião

O SINDMAR se reuniu com futuros oficiais mercantes do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) para debater questões ligadas ao mercado de trabalho. Neste encontro, que aconteceu na Delegacia Regional do nosso Sindicato em Belém, o Diretor Darlei Pinheiro expôs as diferentes ações do SINDMAR para os jovens mercantes. A experiência profissional de oficiais no nosso mercado de trabalho também foi tema do encontro. **No dia 21 de março de 2013.**





Sindicato discute relação de trabalho com turma do ASON

O SINDMAR se reuniu com alunos e alunas do Curso de Adaptação para Segundo Oficial de Náutica (ASON) do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). Na reunião, que aconteceu na Delegacia Regional do nosso Sindicato em Belém, os futuros oficiais expressaram suas preocupações a respeito do Prest.

O Delegado Regional do SINDMAR no Pará,

Darlei Pinheiro, explanou sobre o atual quadro da Marinha Mercante brasileira, passando pelo cenário do transporte marítimo internacional. “Falei para eles sobre as diferenças na relação de trabalho de marítimos brasileiros e estrangeiros. Expliquei, também, as influências nocivas dos Armadores que buscam flexibilizar ainda mais a RN-72”, afirmou Darlei. **No dia 18 de abril de 2013.**



Turma APNT debate luta pela preservação dos empregos

Os alunos da turma APNT (Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica) do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar se reuniram com o SINDMAR para discutir assuntos relacionados à Marinha Mercante. Neste encontro, que aconteceu na Delegacia Regional do nosso Sindicato, em Belém, o transporte marítimo mundial e as diferenças entre as práticas adotadas no mercado brasileiro e nos outros países foram debatidos.

Na reunião com os alunos e alunas desta turma, o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, explanou sobre a atuação do Sindicato, que é instrumento de avanços na relação laboral e de luta para preservação dos empregos para os trabalhadores marítimos brasileiros. **No dia 8 de abril de 2013.**

Novas tecnologias a bordo para turma do ACON

Os alunos da turma extra do Curso Especial de Acesso a Segundo Oficial de Náutica, ACON, participaram de palestra proferida pelo SINDMAR. Neste encontro, que aconteceu na Delegacia do nosso Sindicato em Belém, os alunos tiveram a oportunidade de debater temas ligados à Marinha Mercante após a exposição do SINDMAR. O nosso Delegado Regional na capital paraense, Darlei Pinheiro, palestrou sobre os tipos de embarcações que navegam em nossas águas, os sistemas utilizados e as novas tecnologias que são empregadas a bordo. **No dia 7 de março de 2013.**



DPC Ilques assume comando do I Distrito Naval

Luciana Aguiar

Diretor de Portos e Costas, o Almirante Ilques Barbosa Junior assumiu o Comando do I Distrito Naval, no Rio de Janeiro. O DPC acumulará funções até a passagem de Comando na Diretoria de Portos e Costas, que será realizada somente no próximo mês, em data que ainda será oficializada. A cerimônia de troca de comando no I D.N. aconteceu no órgão da Marinha do Brasil e reuniu o SINDMAR, sindicatos marítimos coirmãos e outras autoridades civis e militares.

Durante solenidade capitaneada pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Gilberto Max Roffé Hirschfeld, o Alte Ilques assumiu o comando do I Distrito Naval no lugar do Vice-Almirante Elis Treidler Öberg.

Ao término da cerimônia, o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, e o Diretor de Educação e Formação Profissional do nosso Sindicato, José



Serra, congratularam o novo Comandante do I Distrito Naval e desejaram sucesso na nova etapa na carreira do Almirante Ilques. **No dia 22 de março de 2013.**

CTS é pauta de encontro na Capitania dos Portos do Ceará

O SINDMAR se reuniu com a Capitania dos Portos do Ceará para debater temas relacionados à Marinha Mercante. Neste encontro, o Sindicato expôs assuntos como o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e a obrigatoriedade de trabalhadores marítimos brasileiros a bordo.

Na reunião com o Capitão dos Portos do Ceará,

Adauto Braz da Silva Junior, e seu assessor, CMG Rogério Pesse, o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, afirmou que a Resolução Normativa número 72 foi abordada. “Lembrei as recentes ações do nosso Sindicato para proteger os postos de trabalho para os marítimos brasileiros”, contou Rinaldo Medeiros. **No dia 18 de abril de 2013.**



Visitas a Bordo

Fotos SINDMAR



Asso Ventisei



Flumar Brasil



Golar Spirit



Guaporé



Itamonte



Jacarandá



Gurupi



Unifique-se.



Blog-se.

Clique:

revistaunificar.blogspot.com.br



Última página

16 de junho de 1953. Há 60 anos, o movimento sindical brasileiro ganhava contornos que serviram de base para a formação de uma nova mentalidade em termos de representação, não apenas da classe marítima, mas de trabalhadores de todos os ramos da economia nacional. A greve dos marítimos teve aspectos muito mais relevantes do que um simples movimento de reivindicações. Representou o rompimento definitivo das entidades sindicais com o regime fascista impingido pelo Estado, que as amordaçava, e revelou novos e autênticos líderes capazes de arregimentar a massa de trabalhadores e defender os seus verdadeiros interesses diante do patronato e do Poder Executivo.

O registro sobre essa greve histórica foi publicado com destaque na edição número 16 da revista UNIFICAR, de agosto de 2003. Com o título de capa “Greve dos marítimos de 1953: Paralisação que revolucionou o movimento sindical brasileiro completa meio século”, a reportagem ocupou 8 páginas. No texto, a informação de que “a mobilização reuniu cerca de 100 mil marítimos de sindicatos de todas as categorias profissionais, afetando diretamente o setor produtivo nacional e provocando crise de abastecimento no Rio de Janeiro e em várias outras regiões. Explica ainda que o Comandante Antônio Pinto Barbosa, conhecido popularmente como “Barbozinha”, foi quem deu os primeiros sinais

de vida ao movimento, reunindo representantes de várias entidades da categoria no Sindicato dos Taifeiros, na Rua Senador Pompeu, 22, local que acabou se tornando o “quartel general da greve. Mas, de acordo com a revista, o movimento ganhou forma graças ao Comandante Emílio Bonfante Demaria, “indubitavelmente a maior liderança sindical surgida no meio marítimo. Esta “Última Página” da edição de junho de 2013 comemora os 60 anos da greve e destaca parte do texto que fala sobre Emílio Bonfante: “Velho ativista sindical e militante do Partido Comunista Brasileiro

(PCB), Bonfante sobressaiu-se pela capacidade de aglutinar os diversos sindicatos da categoria, adotando a estratégia do comando unificado. Compôs com seus companheiros de Marinha Mercante, o piloto Armando Zanini Junior e o Comandante “Barbozinha”, uma espécie de triunvirato. Entre os oficiais de Náutica, crescia tam-

bém o núcleo de oposição à diretoria do Sindicato, submissa ao Governo Federal. Em uma assembleia realizada em maio de 1953 na sede da entidade, os filiados aprovaram a decretação da greve, mas a votação foi anulada pelo presidente do Sindicato, com o apoio de políticos do Ministério do Trabalho. Na época, a facção renovadora, liderada por

Bonfante, denunciou a atitude autoritária e divulgou o fato aos demais profissionais da categoria. Plantou-se, nesse instante, as bases para o estabelecimento de uma estrutura de poder dual. De um lado, havia um núcleo reconhecido pelo Estado, que era o Sindicato, e do outro, um núcleo de poder de fato, legitimado pela classe.” ■



“Prefiro as lágrimas da derrota à vergonha de não ter lutado”
(Emílio Bonfante)

Para saber mais clique revistaunificar.blogspot.com ou sindmar.org.br/uploads/revistas/pdf/1019unificar2016

SEMINÁRIOS DO SINDMAR



Promovendo conhecimento, consciência e união de classe para garantir e ampliar nossas conquistas

Clique em www.sindmar.org.br e saiba os novos locais e datas dos Seminários do SINDMAR

Filiado a

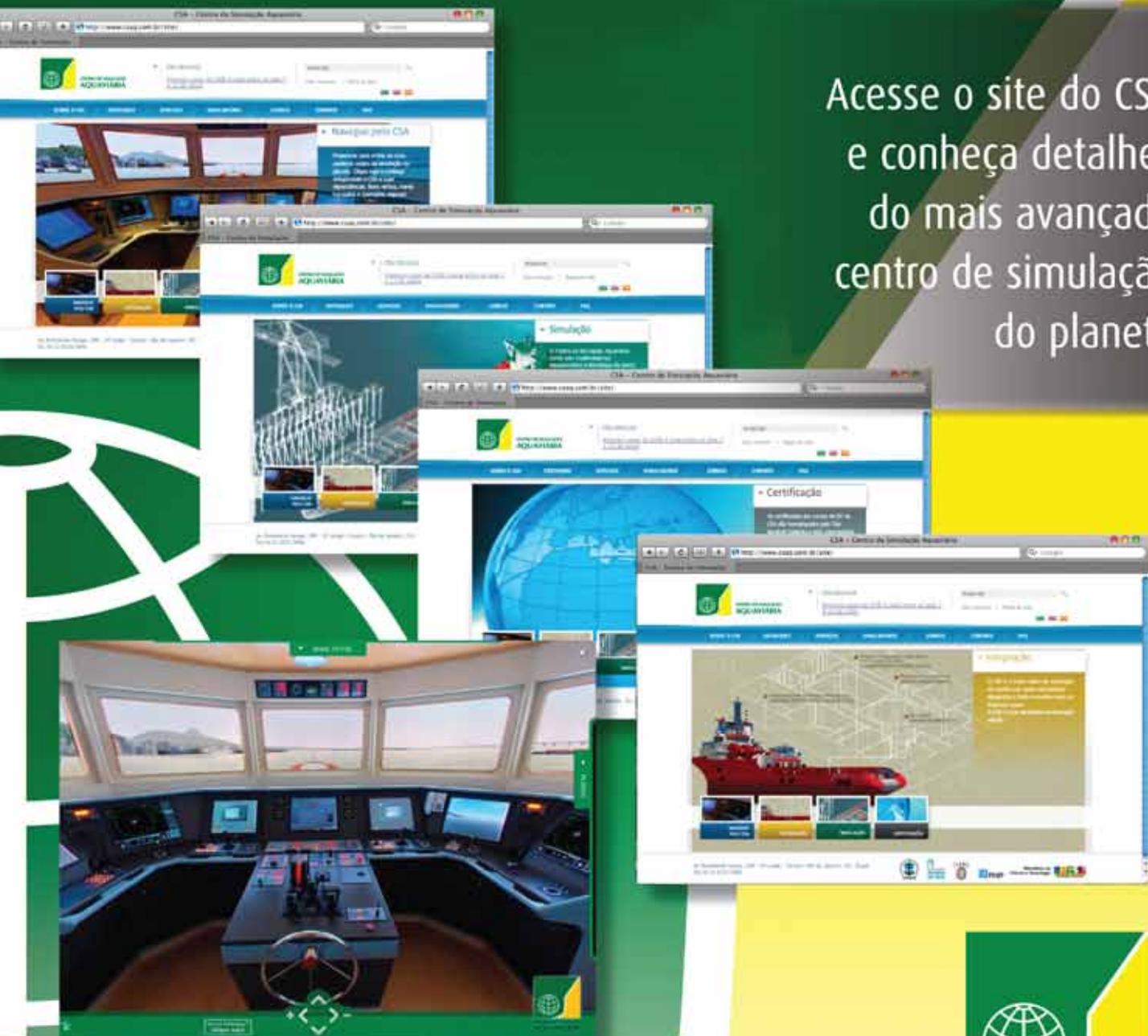


Investindo em pessoas

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.org.br

Acesse o site do CSA
e conheça detalhes
do mais avançado
centro de simulação
do planeta



Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração
à disposição da comunidade marítima