



Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR • Nº 37 • OUTUBRO de 2013

LEIA TAMBÉM:

- SINDMAR leva estudantes à Alemanha
- Juventude é destaque em Seminário em Pernambuco
- 200 anos do Visconde de Mauá

AS DUAS FACES DA ELCANO



Empresa contrata estrangeiros para trabalhar a bordo de suas embarcações de bandeira brasileira e orienta a informar as autoridades brasileiras que vêm a negócios

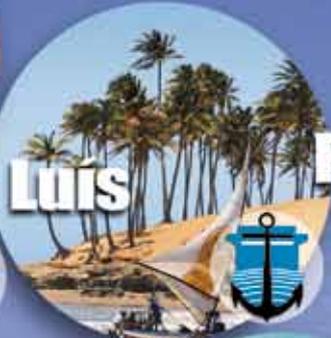
Belém



São Luís



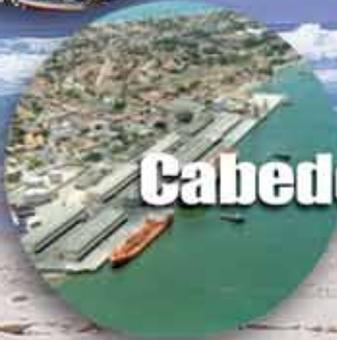
Fortaleza



Aracaju



Cabedelo



Pernambuco



Vitória



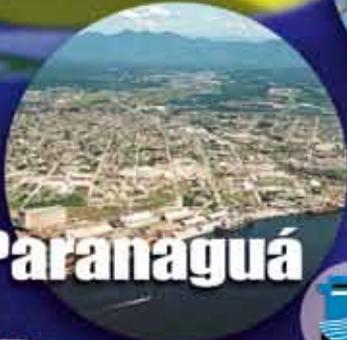
Rio



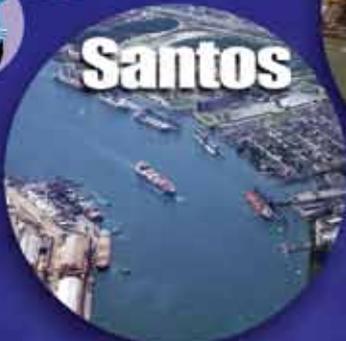
Macaé



Paranaguá



Santos



Rio Grande



Filiado a



Investindo em pessoas





Sumário

CAPA

SINDMAR tem acesso a documentos que provam a ação inescrupulosa da Elcano ao contratar estrangeiros para trabalhar a bordo de suas embarcações de bandeira brasileira, orientando-os a informar as autoridades brasileiras que vêm a negócios..... 42

NOVA GERAÇÃO A BORDO

Alunos e alunas dos Centros de Instrução, no Rio de Janeiro e em Belém, aproveitam o período de férias escolares para visitar embarcações que atuam na cabotagem e no offshore..... 12

DEBATE SOBRE NR-30

CNPA se reúne no SINDMAR 15

NOSSA LINDA JUVENTUDE

Jovens das EFOMMs de Belém e do Rio de Janeiro são destaque em seminário realizado pelo SINDMAR em Pernambuco 16

LÁ COMO CÁ

SINDMAR participa de debate com sindicalistas de países europeus e de outros continentes em fórum internacional em São Paulo para discutir a situação dos trabalhadores na Europa..... 31

QUE SINDICATO É ESSE?

SINDMAR apoia ida de estudantes da EFOMM à Alemanha para realização de pesquisa acadêmica e alemães se surpreendem com atuação do Sindicato 32

DRAGÃO SÓ FALTA NAVEGAR

Mais um navio do Promef da Transpetro é lançado ao mar em Pernambuco e entra em fase de acabamentos e testes para começar a navegar 52

NA TOCA DO LOBO

Comandante Carlos Augusto Muller é eleito para o Conselho de Administração da Transpetro 54

200 ANOS DE MAUÁ

Brasil comemora em dezembro o bicentenário de nascimento do patrono dos Mercantes..... 76

E POR FALAR EM SAUDADE

Comunidade marítima se despede de Jorge Alves Pinto..... 80
e de Enio Domingos Costa de Almeida..... 82

E MAIS

Editorial..... 4
Aviso aos Navegantes..... 7
De Olho na Mídia..... 8
Acordos Coletivos..... 10
A Voz do Marítimo e Tábua das Marés..... 11

Artigos

Artigo Mario Calixto..... 58
Diário de Bordo 62
Nilson José Lima 68
(English version) 72
Visitas a Bordo 84
Última Página..... 86



Editorial

Nova Política de Migração em Gestação!

Severino Almeida
Presidente do SINDMAR

Transitando sob o número 5655, já avisa a que veio no seu artigo de número 4, ao expressar que “A política imigratória objetivará, primordialmente, a admissão de mão-de-obra especializada adequada aos vários setores da economia nacional...”. Nem há a necessidade de se ser bom entendedor para vislumbrar as consequências. Nem a tímida referência à proteção do trabalhador nacional constante do texto contribui para algum conforto.

Este Projeto de Lei dormiu em berço esplêndido, desde seu lançamento até o ano passado. No momento é a menina dos olhos de quem tem interesse na abertura do mercado de trabalho brasileiro. Notem que não estamos especificando trabalho para brasileiro marítimo. Há quem, apesar de seus males, não se dê por satisfeito, pretendendo modificá-lo para uma maior flexibilidade e facilidade de fixação em nosso país, de estrangeiros de todas as nacionalidades. Alinham-se neste afã cabeças coroadas da Secretaria Nacional de Justiça e a Secretaria de Assuntos Estratégicos. Logo quem!

Diante deste cenário, há ainda entre nós marítimos quem acredite e cobre do SINDMAR a revogação do Decreto 87.054, de 23 de março de 1982, que promulgou o

Tratado de Montevideu de 1980, onde estão contemplados em seu escopo Acordos de Alcance Parcial e Acordos de Alcance Regional que poderão ser assinados entre os países signatários, visando estabelecer o âmbito de cooperação e integração econômica para a livre circulação de bens e serviços. Para os não iniciados, um Aviso aos Navegantes: é este o Decreto que deu e continua dando base aos Acordos Bilaterais, envolvendo países na América do Sul a partir de 2009, o mesmo ano do encaminhamento do citado Projeto de Lei no início deste editorial.

Mentes pouco iluminadas, as quais não necessariamente beiram a idiotia, mas, colocam-se em serventia a uma Armação que investe na confusão de entendimentos dos marítimos a bordo de seus navios, questionam o SINDMAR sobre o que estaria fazendo para revogar o Decreto e os Acordos celebrados. Pretendem tais mentes, e certamente aquelas que lhes dão acolhida, que um Sindicato de base “convença”, “force”, “articule” ou seja mais lá o que for, para a revogação de uma situação há muito decidida, decorrente de uma política de relações com o exterior de nosso Governo, que se iniciou ainda nos anos 80, em que o universo marítimo sequer era alvo exclusivo. O



O Poder Executivo em 2009 encaminhou Projeto de Lei ao Congresso Nacional, com o qual pretende estabelecer novos princípios de como deveríamos receber estrangeiros em solo pátrio. O próprio nome já expressa a profundidade com que pretende-se alterar a atual legislação. Ao eliminar a especificidade contida na condição de estrangeiros imigrantes e brasileiros emigrantes já expõe a clara intenção de nos lançar num mundo sem fronteiras, num açodamento inconsequente e irresponsável como se o mundo estivesse a esperar por brasileiros de braços abertos.

alvo foi e continua sendo universo de trabalho de todos os brasileiros e brasileiras.

Sem dúvida é mais uma aposta na estupidéz de nossa gente do mar, que a exemplo de tentativas outras só servirá para desmascarar cada vez mais a intenção dos cobradores. Para qualquer um bem informado, não há nada de novo no front de nossa luta por sobrevivência por empregos na Marinha Mercante operando em águas de jurisdição nacional.

Faz tempo que estamos conseguindo sobreviver, apesar das condições precárias advindas da reforma constitucional de 1995, com a mudança do artigo 178 de nossa Constituição Federal.

Repetimos aqui o que reiterada vezes já o dissemos: atuando num setor altamente globalizado, recebendo empregos de empresas com sede e capital no exterior, o marítimo brasileiro não dormirá tranquilo até que o ambiente em que está inserido mude. E mude para melhor. Para não alimentar ilusões, é bom registrarmos que não há sinais em nosso horizonte de que isto venha a ocorrer no curto e médio prazo. Portanto, nossa luta está sem prazo para acabar.

Que nos sirva de significativo Aviso aos Navegantes o que ocorre no momento com

o ingresso de médicos estrangeiros. Notem que a categoria médica se pode contar o conjunto de seus membros na casa de milhão, enquanto estamos em casas do milhar.

No momento em que escrevemos este editorial, a discussão sobre os médicos encontra-se no terreno técnico sobre o reconhecimento do exercício da atividade profissional, mas seja qual for o resultado, sabe-se, a priori, que o embate político foi desastroso particularmente para os médicos brasileiros, mas, por extensão, atingiu todos os trabalhadores brasileiros. Sem dúvida, um alerta gritante para todas categorias profissionais que não enxerguem o cenário de suas atuações profissionais com clareza e atuem através de suas organizações representativas com amplo apoio de seus representados, porém com sabedoria, amadurecimento e pleno conhecimento do cenário que os envolvem em suas atividades.

Temos sido vitoriosos até agora e assim poderemos continuar, afastado de nós o discurso fácil, rápido e desprovido de consequência e responsabilidade. ■

A luta continua.

Forte abraço a todos e atenta leitura.





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: delegadopra@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 • **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



Aviso aos Navegantes

Denúncia do SINDMAR afasta filipino

Oficiais Mercantes brasileiros foram agredidos a bordo por um tripulante filipino. Tão logo tomou conhecimento do fato, o SINDMAR fez denúncia à Polícia Federal. O inaceitável fato aconteceu a bordo do BW Borg, embarcação da E.Batista e afretada para a Petrobras no último dia 26 de agosto. Os delegados da PF analisaram a denúncia contra os trabalhadores brasileiros e fizeram autuação no navio no dia seguinte.

A Polícia Federal determinou que o acusado fique proibido de se aproximar de qualquer trabalhador brasileiro a bordo. O filipino será remanejado do navio em até duas semanas.

A companhia proprietária do navio se reuniu com a Delegada Regional do SINDMAR em Pernambuco, Isabella Costa, para informar que já começou a tomar as providências necessárias e determinadas pela PF.



Mulheres mercantes na Blogosfera

O efetivo feminino a bordo dos navios mercantes que operam em nossas águas está cada vez maior. Por conta disso, o blog “Mulheres Mercantes” trata assuntos de interesse das trabalhadoras marítimas. Neste espaço, todos os internautas podem se pronunciar, emitir opiniões e promover debates de questões ligadas ao setor marítimo. Navegue neste blog. O endereço é <http://mulheresmercantes.blogspot.com.br>

Na verdade, 3.200

A respeitável profissional Regina Bindao, Gerente de Acreditações do Nautical Institute, igualmente respeitável entidade localizada em Londres, salientou que o NI emitiu 20 mil certificados nos últimos 30 anos, e não em 2012, como foi publicado na matéria “A primeira DP Brasil a gente nunca esquece”. A Gerente informa que o Nautical Institute emitiu 3.200 certificados no ano passado.



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 da revista <http://revistaunificar.blogspot.com.br>

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.



De olho na Mídia

André Prado

A Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), à qual o SINDMAR é filiado, ergueu a pauta da classe e cobrou as questões do governo federal. As principais bandeiras de luta foram:

● Utilização de marítimos brasileiros em navios que irão operar no pré-sal e na cabotagem.

● Fim do fator previdenciário.

● Correção da tabela do imposto de renda.

● Redução da jornada de trabalho, sem redução de salários.



O POVO não é bobo

Os trabalhadores brasileiros foram às ruas da maioria dos estados para protestar e reivindicar no Dia Nacional de Lutas, em 11 de julho. A mobilização, convocada pelas Centrais Sindicais, movimentou as principais cidades brasileiras, reunindo milhares de pessoas.





André Prado



SINDMAR



E o SINDMAR, como não poderia ser diferente, esteve presente. Dirigentes como José Válido e Marco Aurélio Lucas da Silva se uniram a outros colegas do Sindicato e foram às ruas se juntar aos manifestantes. Os protestos e a mobilização popular pegaram de surpresa os políticos e... os jornalistas. No início, a pauta da Mídia seguiu o roteiro dos telejornais: “baderneiros”, “vândalos”, “pessoas que não têm nada com isso presas no trânsito”, “ação policial para a manutenção da ordem” etc. Depois, vendo que o povo apoiou as manifestações e meia dúzia de jornalistas foram feridos com balas de borracha, a fala mudou: “o uso excessivo da força”, “jovens reivindicando seus direitos”, “a prefeitura intransigente nas negociações”... Na outra semana, com centenas de milhares de pessoas nas manifestações país afora,

ouviam-se nos telejornais: “um exercício de cidadania”, “famílias inteiras nas ruas”, “atos pacíficos”, “um pequeno número de vândalos”... Uma rápida análise do discurso mostra o quão ágil a imprensa é para ficar do lado de quem lhe interessa momentaneamente; e para assumir o protagonismo em um movimento sem dono. As manifestações também abriram espaço, mesmo que tangencialmente, para o retorno do debate sobre uma participação da sociedade na democratização da comunicação. Ninguém que defende a regulação da Mídia apoia que carros de reportagem sejam queimados ou apedrejados, sequer espera que jornalistas façam seu trabalho disfarçados ou do alto dos prédios; mas que o povo não é bobo, isso não é. ■

(Fonte: “O papel das mídias nas manifestações”, Edgard Rebouças, Observatório da Imprensa).

Dirigentes do SINDMAR como José Válido e Marco Aurélio Lucas da Silva (em destaque na foto maior) se uniram a outros colegas do Sindicato e de outras entidades de classe para o protesto do Dia Nacional de Lutas, convocado pelas Centrais Sindicais



Acordos Coletivos

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: Norsul

1º DE FEVEREIRO DE 2013

ATÉ: 31 DE JANEIRO DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:

Este acordo, destinado aos oficiais e eletricitas que tripulam os empurradores, traz um índice que será aplicado para reajustar as remunerações, gratificações e abono por tempo de serviço. A bolsa-escola e o ticket alimentação também tiveram seus valores aumentados. Juntamente com o ACT, o SINDMAR firmou a PLR para os períodos 2012/2013 e 2013.



André Prado

EMPRESA: H.Dantas

DE: 1º DE FEVEREIRO DE 2013

ATÉ: 31 DE JANEIRO DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:

Este acordo traz um percentual para ser aplicado sobre as remunerações. O índice é resultado de cálculo do INPC do período.



SINDMAR

EMPRESA: Libra

DE: 1º DE ABRIL DE 2013

ATÉ: 31 DE MARÇO DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:

Aprovado pela maioria dos trabalhadores marítimos que se manifestaram na democrática votação, o ACT mantém a proteção laboral ao pessoal de bordo do BrazTrans I.



André Prado

EMPRESA: Log-In

DE: 1º DE MAIO DE 2013

ATÉ: 30 DE ABRIL DE 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:

O maior avanço fica por conta da redução do prazo de tolerância para desembarque. As companheiras marítimas estarão mais protegidas com a inclusão, a partir da assinatura deste ACT, do auxílio creche/maternal.



SINDMAR

Aliança: tratamento humilhante, incoerente e inconsequente

“Embarquei no Aliança Ipanema para levá-lo à Índia. Devido à troca de bandeira, nós fomos substituídos por tripulação indiana no porto de Bombaim. Já desembarcado, fomos levados para um hotel que estava em reformas e tínhamos de passar por entre escombros para entrar nos quartos. Além disto, dois terços da tripulação dormiram em cama de casal! E o constrangimento de dormir duas pessoas do mesmo sexo na mesma cama? Um absurdo em se tratando de colegas de profissão! No restaurante do hotel, parte da tripulação viu um rato por ali. Este hotel está situado numa região onde há esgoto a céu aberto e lixo acumulado pelas ruas.”

O SINDMAR fala!

“A Aliança foi questionada pelo Sindicato. Em relação ao fato de pessoas do mesmo sexo terem sido alojadas num mesmo quarto que só possuía cama de casal, a Aliança alegou que na Índia tal fato é considerado normal, pois, segundo a companhia, faz parte da cultura local. O SINDMAR verbalizou seu repúdio de forma veemente, fundamentado no fato de que os tripulantes são brasileiros e tal hábito não é comum em nossa cultura.”

Altos e baixos na Astromarítima

“Na Astromarítima, nós temos meses de salário cheio e vazio. Quando estamos a bordo, recebemos o mês vazio, e, quando estamos em casa, recebemos o salário cheio. Se dermos azar de passarmos dois dias 1º de mês a bordo, como já aconteceu, recebemos dois meses seguidos de vazio. Tudo isso porque a escala é de 35 dias. O salário não é fixo. Um absurdo!”

Inversão de valores entre brasileiros e estrangeiros

“Toda minha preocupação se deve a uma turma da EFOMM estar passando por dificuldades para praticar. Os estrangeiros estão chamando mais e mais sul-americanos e europeus para virem ao Brasil para trabalhar nas nossas águas. E os nossos?”

Dobras obrigatórias

“A empresa pode obrigar o trabalhador a fazer dobra sendo que o mesmo tem rendição em terra? A companhia alegou que o trabalhador ficaria somente um período embarcado. No entanto, em nenhum momento foi acordada a concessão de possível dobra!”

Tábua das Marés

MARÉ BAIXA

Astromarítima: não à qualificação!

Após muita luta dos oficiais oriundos de ACOM terem a chance de alcançar acesso a categorias superiores, a Astromarítima nega o direito a seus funcionários de participarem de cursos. Há casos, inclusive, de oficiais que iniciaram um curso e tiveram de se desligar a pedido da Astromarítima. Não investir em seus empregados é sinônimo de descaso; e impedir que seus profissionais se qualifiquem? O que é?

Empresas do offshore: trabalhadores sem garantias e sem direitos

As companhias Brasdril, BW Offshore, Ensco do Brasil (antiga Pride), Modec, Noble, Odebrecht, OGX, Schahin, Seadrill, Sevan Marine e Transocean continuam a ignorar o salutar estímulo à relação trabalhista. Estas companhias se recusam a negociar Acordos Coletivos de Trabalho, valorizando uma política de péssimo relacionamento com seus empregados do quadro de mar. Nunca é demais lembrar que são os funcionários os principais responsáveis pelos lucros empresariais. É essencial trabalhar com garantias e direitos. Somente desta forma é que os trabalhadores terão tranquilidade para desempenhar com qualidade suas atividades profissionais.

Maersk: desrespeito sem fim

“Como não existe mais nenhum tipo de negociação com a Maersk, unicamente por causa de sua radicalização em não aplicar as cláusulas estabelecidas no último Acordo Coletivo de Trabalho assinado com o SINDMAR, o nosso Sindicato exerce seu direito legal da defesa dos seus representados e entrou com uma ação trabalhista contra a Maersk, solicitando que a empresa cumpra o que foi estabelecido no último ACT. Realmente é uma vergonha para a empresa que se diz chamar a “BIG BLUE” obrigar todos os seus trabalhadores recorrem à justiça para manter seus direitos trabalhistas. Agora, todos os trabalhadores marítimos brasileiros sabem que para a Maersk pagar os direitos deles só existe um caminho: a justiça trabalhista.”

Terceirizar trabalhador é desrespeito!

Há algumas empresas que insistem em terceirizar a qualificada mão de obra marítima. Além de ilegal, a prática provoca danos à imagem de companhias que contratam serviços desta forma e precarizam as condições laborais dos profissionais. A terceirização do trabalhador marítimo é um desrespeito com esta graduada profissão. As autoridades devem continuar a combater esta prática com determinação, afim de coibir a propagação dessa mazela.



Fotos André Prado

A bordo nos tempos de férias

Conhecer a realidade do mercado de trabalho e ter uma ideia próxima do cotidiano da vida a bordo são pontos fundamentais para o crescimento profissional de alunos e alunas dos Centros de Instrução, no Rio de Janeiro e em Belém, que estudam para um dia se formarem em oficiais mercantes. Para dar esta oportunidade aos jovens mercantes, o SINDMAR aproveitou o período de férias escolares e levou a bordo futuros oficiais a convite de Comandantes de embarcações que atuam na cabotagem e no offshore. A iniciativa do SINDMAR objetiva um conhecimento mais exato da vida marinha dos futuros oficiais mercantes.





Em um destes encontros dos alunos com uma tripulação, o Sindicato promoveu uma reunião com o pessoal do NT Itamonte enquanto o navio estava atracado no porto de Suape, em Pernambuco. Os futuros oficiais do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar visitaram os compartimentos de bordo, sempre acompanhados dos membros da Transpetro e do representante do SINDMAR.

“Foi mais uma excelente oportunidade para todos os jovens, pois aprenderam um pouco mais dos vários ramos da nossa Marinha Mercante, inclusive os tipos de navios, passando pelos contêineres até os petroleiros, como este aqui”, disse a Delegada Regional do Sindicato em Pernambuco, Isabella Costa.

Ainda no período de férias dos alunos e alunas do Ciaga e Ciaba, um grupo de futuros oficiais subiu a bordo do Mercosul Manaus. Com o objetivo de encurtar a distância entre a nova geração da Mari-

nha Mercante e o ambiente de trabalho, a Entidade Sindical promoveu novo encontro com os tripulantes do navio da Mercosul Line, a convite do Comandante Leonardo Nicodemos de Castro.

Nessa reunião com os alunos e alunas do Ciaba, os oficiais de bordo explicaram seus trabalhos no navio, mostrando toda a responsabilidade inerente às funções de cada categoria. “Os debates que eles tiveram a bordo com os tripulantes foram de grande valia, uma vez que todos estão no primeiro ano e o momento da escolha do curso, entre náutica ou máquinas, está se aproximando”, destacou a Delegada.

Ainda no Nordeste, o SINDMAR promoveu um encontro dos jovens mercantes com profissionais do mar a bordo do Gurupá. Na subida ao navio da Transpetro, que estava atracado no porto de Mucuri-

Nessa reunião com os alunos e alunas do Ciaba, os oficiais de bordo explicaram seus trabalhos no navio, mostrando toda a responsabilidade inerente a cada função de cada categoria

Continua na próxima página



A recepção do pessoal de bordo dos navios deixou os alunos e alunas bem à vontade e a descontração marcou o tom das visitas



pe, em Fortaleza, os alunos e alunas conheceram os compartimentos da embarcação e escutaram explicações dos tripulantes. O Comandante Cardoso, o Oficial Farinasso e a Praticante Anny Caroline sanaram todas as dúvidas levantadas pelos futuros oficiais, todos do primeiro ano do Ciaba.

“A recepção do nosso pessoal de bordo deixou os alunos e alunas bem à vontade. Visitas como essa são muito importantes para auxiliar na formação profissional, que é feita com excelência pela Marinha do Brasil, e na escolha do curso, que eles deverão fazer até o final deste ano”, afirmou a Delegada do SINDMAR, Laura Feitosa.

Outra visita que aconteceu nessa época sem estudos para os alunos e alunas das EFOMMs foi ao Mercosul Santos. Durante a visita, o Sindicato levou os futuros oficiais mercantes para conhecerem o interior do navio da Mercosul Line e terem um contato mais próximo com a realidade da vida no mar. O Comandante Lafaiete, que convidou o grupo de alunos da Escola de Belém, elogiou a iniciativa do SINDMAR em dar oportunidade aos futuros oficiais de conhecerem o dia a dia dentro de uma embarcação. ■

NAVEGUE CONOSCO

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





CPNA se reúne no SINDMAR para debate da NR-30

A Comissão Permanente Nacional Aquaviária (CPNA) voltou a se reunir para debater as alterações que poderão incidir sobre a Norma Regulamentadora número 30 (NR-30). Neste encontro, que aconteceu em 19 de junho na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, as modificações ocorridas no STCW também foram motivo de discussão na mesa. Esta reunião extraordinária juntou representantes dos trabalhadores ligados à CONTTMAE, do governo federal, que foi representado por membros do Ministério do Trabalho e Emprego e da Marinha do Brasil, e do patronato.

A reunião foi iniciada com a apresentação de tópicos discutidos no encontro anterior, objetivando novos debates sobre as questões levantadas.

Durante a reunião, os participantes debateram pontos da Convenção do Trabalho Marítimo (Maritime Labor Convention – MLC 2006). Além disso, neste encontro, ficou decidido que o texto e os quadros da NR-30, que tratam de padrões mínimos de visão

e aptidões físicas e prazo de validade de ASO vencido em viagem, teriam de ser atualizados para acompanhar harmonicamente o STCW.

Neste encontro da CPNA, a bancada dos trabalhadores expôs assuntos relacionados ao Grupo de Segurança e Saúde do Trabalho a Bordo. O GSSTB participa obrigatoriamente nas embarcações com o pavilhão brasileiro. Nos navios que ostentam bandeiras de outras nações, a implantação do grupo só passa a ser obrigatória se a embarcação operar em águas brasileiras por período acima de 90 dias.

A bancada dos trabalhadores destacou a importância de uma composição do GSSTB em embarcações de apoio portuário.

Os membros da Comissão Permanente Nacional Aquaviária voltarão a se reunir para dar continuidade a estes assuntos abordados e outros relevantes, todos ligados à RN-30, bem como o anexo que trata do trabalho fluvial.

Durante a reunião no SINDMAR, a bancada dos trabalhadores destacou a importância de uma composição do GSSTB em embarcações de apoio portuário

XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado



Juventude Presente



**“Melhores condições
sociais e salariais.
Isso só é alcançado com
luta. Vocês não terão ajuda
das empresas de navegação para
conseguir isso. Somente com
muita luta é que vocês conquistarão
melhorias nas relações de trabalho.”
(Severino Almeida, PRESIDENTE DO SINDMAR)**

XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado



Ao lado de mais de 150 oficiais, eletricitas, praticantes, alunos e alunas das EFOMMs (Belém e Rio de Janeiro) marcaram presença, comprovando o interesse do jovem nas atuações sindicais em defesa dos trabalhadores

O encontro entre diferentes gerações de oficiais e eletricitas mercantes para debate das relações laborais, postos de trabalho e demais assuntos do setor marítimo aconteceu entre os dias 5 e 7 de julho no Hotel Resort Amoaras, na Praia de Maria Farinha, Pernambuco.

Este Seminário reuniu mais de 150 oficiais, eletricitas, praticantes e alunos e alunas das EFOMMs (Belém e Rio de Janeiro). Comprovando o interesse do jovem nas atuações sindicais em defesa dos trabalhadores, a maioria presente foi composta por futuros oficiais mercantes.

A atenção com o cenário do mercado de trabalho foi a tônica destes futuros oficiais. Em sua exposição, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, alertou todos a respeito das dobras. “Toda vez que alguém se coloca à disposição para a dobra, estará recebendo em dobro. Porém, é fundamental ter consciência de que esta situação desemprega um companheiro ou uma companheira”, disse.

Além de desempregar companheiros, a solicitação de dobra pelo trabalhador municia o Armador. A conhecida má vontade dos patrões, que opta pela rota oposta à recompensa digna para seus empregados, sempre precarizando a relação de trabalho, tem grande

Continua na próxima página



“Toda vez que alguém se coloca à disposição para a dobra, estará recebendo em dobro. Porém, é fundamental ter consciência de que esta situação desemprega um companheiro ou uma companheira.”
(Severino Almeida)

XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado

interesse que os trabalhadores optem por este tipo de dobra. O SINDMAR alerta que será a morte do regime de trabalho 1x1 no offshore se esta prática for difundida.

“O 1x1 existe por força de Acordo Coletivo. Não pensem que esta relação é fruto da benevolência dos Armadores”, exclamou o Presidente Severino. “Isto não pode ser incentivado! Somos contra este tipo de incentivo”, completou.

ORGANIZAÇÃO COLETIVA

Estimulando o pensamento, o líder sindical ressaltou que a dobra pode ser realizada em condições excepcionais. “Porém, jamais como hábito e interesse individual. Por isso, é fundamental se organizar coletivamente. A participação de todos é essencial para fortalecer a entidade sindical”, destacou Severino Almeida. “O Sindicato é o instrumento que pode dar melhores condições para evitar que nós sejamos jogados no inferno pelos armadores”, afirmou.

Um dos objetivos do Seminário do SINDMAR é estimular o pensamento crítico e o aumento do conhecimento sindical. “Ninguém é obrigado a concordar comigo. Porém, percebo que tem gente que critica sem conhecer. É claro que a discordância entre todos nós, companheiros, é salutar, mas é preciso discordar com argumentos. É assim que deve ser”, salientou.

O Sindicato está presente em toda a vida profissional dos trabalhadores. Não só no início de carreira, mas também na aposentadoria. Na Sede do SINDMAR, inclusive, há um departamento exclusivo para tratar de questões previdenciárias



Diariamente, e incansavelmente, a Armação faz pressão para precarizar a relação de trabalho e obter lucro maior. O objetivo do empresariado promove uma cegueira, que impede enxergar a verdadeira visão de que os empregados são os responsáveis pelo bom desempenho financeiro das empresas de navegação.

A união dos marítimos é fundamental para combater os abusos trabalhistas. Unidos, os empregados têm mais força diante dos empresários.

Em uma relação laboral, não há espaço para lamentações; a insatisfação exige intensa e organizada luta. Os direitos e garantias trabalhistas só são conquistados através de luta coletiva. “Nada vem de graça. É um processo de dedicação, luta e mobilização. Somente assim pode-se alcançar a vitória. Vamos nos fazer respeitar, principalmente pelas empresas de navegação”, afirmou o líder sindical.

MARÍTIMA GESTANTE

O Seminário do SINDMAR alertou para a imprescindível atenção que todos têm de ter ao cenário atual da Marinha Mercante. O Sindicato também tratou de assuntos como a Resolução Normativa número 72 e o acordo do Mercosul, no qual o governo federal autoriza a entrada de profissionais do mar para tripular embarcações que operam em águas brasileiras.

Sindicalismo não é baseado em interesses individuais, mas sim na coletividade. Com o olhar atento em melhores condições para a marítima gestante, o SINDMAR voltou a abordar o assunto, que é interes-





“Eles querem enfraquecer o Sindicato”

“Boa intenção não é o suficiente; é preciso muita ação. Temos de ser mais combativos. Quem faz greve é quem está a bordo e com liderança do Sindicato.”
(José Válido)

sante não só para as companheiras, mas também para os homens do mar, já que não é raro serem maridos ou irmãos de trabalhadoras marítimas.

O Sindicato está presente em toda a vida profissional dos trabalhadores. Não só no início de carreira, mas também na aposentadoria. Na Sede do SINDMAR há um departamento exclusivo para tratar de questões previdenciárias.

BANDEIRA DE LUTA

O histórico de luta do SINDMAR aponta para uma condição legal que proteja a marítima gestante. O ambiente de bordo produz risco em desenvolver uma gestação conturbada. No navio, há intenso balanço, confinamento e riscos inerentes à profissão marítima.

“Nossa palestra sobre este tema despertou bastante interesse nos jovens mercantes presentes ao Seminário, estimulando o pensamento crítico e a promoção de debates”, lembrou Severino Almeida após o encerramento do evento sindical.

Como os trabalhadores ainda lutam para a implantação de uma legislação específica, é preciso cuidado nesta questão para que alguma companheira não seja vítima de abusos da Armação. Não é de hoje que o SINDMAR levanta esta bandeira de luta. Desta forma, o Departamento Jurídico está à disposição dos associados e associadas que porventura venham a ter problemas trabalhistas por conta desta questão. Além disso, o setor promove orientações a respeito de ações trabalhistas, avalia rescisões de contratos e trabalha também com outras assistências jurídico-trabalhistas.

Durante o XVI Seminário do SINDMAR, o Segundo Presidente da Entidade Sindical, José Válido, alertou a todos a respeito das incansáveis tentativas da Armação em enfraquecer a entidade de classe. “Eles querem acabar com a contribuição sindical e, conseqüentemente, enfraquecer o Sindicato. Mas, com a nossa união, é possível manter a força que vem do mar. Coesos, enfrentamos o patronato e mantemos e conquistamos direitos”, afirmou.

Em sua apresentação no evento sindical, José Válido mostrou a estrutura do Sindicato. O Segundo Presidente lembrou o surgimento do SINDMAR, em 2000, e as conquistas que a classe teve ao longo dos anos, como redução do regime de trabalho, implantação de benefícios e adicionais, além de PLRs e melhorias remuneratórias e salariais.

No discurso, José Válido explicou à juventude mercante presente ao Seminário as diferenças e características de Acordos Coletivos, convenções e contratos. “Hoje temos, em média, 170 negociações coletivas em andamento no nosso SINDMAR”, informou Válido.

Não há qualquer obrigatoriedade em chegar a um consenso na negociação de ACT. “Caso não evolua até a assinatura do ACT, a solução é o enfrentamento. Somente assim podemos buscar direitos e conquistas na relação laboral. Porém, é preciso união e força para enfrentarmos o patronato”, explicou Válido.

Durante o Seminário, o Segundo Presidente do SINDMAR ratificou a adoção por esta postura profissional. “Boa intenção não é o suficiente; é preciso muita ação. Temos de ser mais combativos. Quem faz greve é quem está a bordo e com liderança do Sindicato. Desde que sejam cumpridos os parâmetros legais, não há qualquer irregularidade em fazer greve”, afirmou.

Continua na próxima página

XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado



“Precisamos sempre buscar valores éticos. Por isso, há a intenção de criar um código de ética para o oficial mercante. Este código de ética passará por consulta dos trabalhadores da categoria antes de sua definitiva aprovação e colocação em prática. Há outras categorias profissionais que cresceram muito após a instituição de seus códigos de ética. E não será diferente com os marítimos.”

Ariel Montero, Delegado Regional do SINDMAR em Vitória



“A aproximação do Sindicato com seus representados é muito importante. Por isso, há chance de abrirmos novas delegacias em estados que ainda não têm. Esta união é fundamental para nos mantermos coesos. Nenhum de nós é mais forte do que todos nós juntos.”

Isabella Costa, Delegada Regional do SINDMAR em Pernambuco



“Os processos de negociação de Acordos Coletivos são complexos. Uma negociação não é igual a outra. Os históricos, inclusive com as relações com as pessoas das empresas, são diferentes. Isso faz com que tenhamos de trabalhar de forma única em cada negociação, até com a mesma empresa em épocas diferentes.”

Edemir Ramos, Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho do SINDMAR



“Salário não é tudo. Na hora de escolher uma empresa de navegação, façam uma análise criteriosa incluindo os benefícios, regime de embarque... Enfim, tudo que merece ser avaliado no momento de decisão.”

Francisco Gondar, Comandante na Marinha Mercante há mais de 25 anos



“A iniciativa de atualizar o cadastro deve ser do nosso representado. Não é viável termos as informações de mudanças de endereços, telefones e outros dados dos nossos associados e associadas, a não ser que o companheiro ou a companheira nos informem. Com o cadastro atualizado, os oficiais e eletricitas receberão nossos informativos e mensagens circulares.”

Odilon Braga, Diretor-Secretário do SINDMAR



“Precisamos ser criteriosos quando recebemos informações. É preciso escutar o que o nosso Sindicato tem a dizer quando ouvimos falar qualquer coisa sobre mercado de trabalho e cenário da nossa Marinha Mercante. Além disso, temos nossos próprios meios de comunicação, como o site do Sindicato, o Boletim Eletrônico do SINDMAR, o Facebook oficial, o Twitter do Sindicato e a revista UNIFICAR. Estamos, sempre, prontos para o diálogo com vocês.”

Laura Feitosa, Delegada do SINDMAR

XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado

“As conquistas só vêm com organização e pressão. Só seremos escutados pelos patrões se tivermos força. A união da classe é essencial para mostrar nossa força. Por isso, o estímulo à reflexão é um exercício diário.”

Edson Areias,
Consultor Jurídico
da CONTTMAF



“O preenchimento da Caderneta de Identificação e Registro deve estar inteiramente correto. Ali, não é permitida qualquer rasura. É importante termos consciência de que também é nossa responsabilidade a verificação do correto preenchimento da nossa CIR.”

José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR





“É muito importante manter o cadastro atualizado no SINDMAR. Não são raras as vezes que precisamos fazer contato com oficiais ou eletricitas e não conseguimos porque os nossos companheiros e companheiras simplesmente se esquecem de alterar seus dados no nosso cadastro.”

Marco Aurélio, Diretor-Procurador do SINDMAR

XVI Seminário do SINDMAR

Fotos: André Prado

Aprender mais sobre a profissão, busca de informação, conhecimento e orientação, melhor compreensão da mudança de realidade do mercado de trabalho, luta por uma Marinha Mercante melhor e orgulho de fazer parte do sindicato. Esses e outros objetivos foram destacados por alguns dos participantes ao final dos três dias de Seminário.



“Vim aqui no Seminário para aprender mais sobre a profissão. Eu já tenho uma base porque meu pai é da Marinha Mercante, mas eu quis vir para ter contato com outros oficiais experientes e ouvir opiniões de todos. Sinceramente, eu não sabia nada sobre sindicalismo e estou aprendendo muito sobre as áreas de atuação do nosso Sindicato. Mas tem um assunto que despertou minha curiosidade, que é sobre a marítima gestante. Quero saber como devo me portar profissionalmente para saber agir corretamente no dia em que estiver grávida. Ninguém quer ser mãe e deixar a profissão. Dá para conciliar maternidade com a nossa profissão.”

Raquel Abreu de Souza, aluna do segundo ano de náutica do Ciaga e filha do CLC Manuel Gomes de Souza



“Eu vim ao Seminário em busca de informação. Sou do Rio Grande do Sul e praticamente caí de paraquedas na Marinha Mercante. Estava estudando para concurso e percebi que este segmento tem grandes oportunidades. Me dediquei e passei na prova. A Escola é realmente muito boa, mas lá a gente vive com a cabeça fechada. A EFOMM pouco diz sobre o que a gente vai enfrentar no dia a dia da profissão. Então, quando surgiu a oportunidade de participar deste Seminário, não pensei duas vezes. Aqui é uma grande fonte de informação.”

Henrique Donato, aluno do segundo ano de náutica do Ciaga



“Este Seminário deve ser a ferramenta de aproximação entre os profissionais e futuros oficiais. É como se fosse uma criança que aprende a andar. Precisa dos pais para ensinar os caminhos e a se comportar. Neste caso, é fundamental a orientação do SINDMAR. Na época em que fui aluno da EFOMM, se eu tivesse tido este acompanhamento que o Sindicato faz com a nova geração, talvez eu seria um profissional diferente e com outras visões. E mais: é importantíssimo termos consciência de que os problemas existem. Precisamos expô-los e discuti-los, mas sempre em casa. E onde é nossa casa? É no Sindicato. Não concordo com tudo que é dito aqui; divirjo de opiniões da diretoria, mas sempre estou em debate.”

Paulo Pacheco, Capitão de Manobras da Transpetro



“O mercado mudou e é bom todos participarem para entendermos esta mudança. E aqui, neste Seminário, o SINDMAR nos dá o Norte, mostrando o melhor caminho a ser seguido.”

Carlos Eduardo Albuquerque,
Oficial Mercante da turma de 2007 do Ciaba



“Aqui eu vi a realidade do mercado de trabalho dos oficiais mercantes. As palestras foram bem dinâmicas e o que foi dito seguramente terá grande valor na minha carreira.”

Gabriela Montenegro Teixeira,
aluna do primeiro ano do Ciaba



XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado



“As palestras que assisti aqui nestes três dias de Seminário tiveram grande importância porque ainda estou conhecendo como funciona o mercado de trabalho e como está atualmente. Vi que precisamos estar unidos para que o mercado continue favorável. Caso contrário, o cenário pode mudar. Aqui, adquiri conhecimento para, junto com meus colegas, defendermos o nosso mercado de trabalho.”

Dante Filipe Alves de Albuquerque, aluno do segundo ano de máquinas do Ciaba



“Eu sou interessado, mas tenho dificuldade de receber informações sobre Praticagem e tudo mais relacionado à profissão. Aqui, o mercado de trabalho foi debatido. Vi aqui, também, a importância do Sindicato. Só quem passa por dificuldade entende a importância do Sindicato. Quem não passa, escuta, muitas vezes, que o Sindicato é ruim e nada faz. Um pensamento equivocado é: ‘Por que eu vou correr atrás de alguma coisa se eu consigo viver bem sem isso?’ Normalmente, as pessoas só recorrem ao Sindicato em momentos de dificuldade. E não pode ser assim. Por fim, sinto que preciso levar estas informações que adquiri aqui para todos os meus colegas na Escola.”

Ícaro Mendonça dos Santos, aluno do terceiro ano de náutica do Ciaba



“Já escutei conselhos dentro da Escola que não deveria me sindicalizar porque o Sindicato não é bom. Mas, depois destes dias de Seminário, percebi que não é assim. Eu gostei do que ouvi porque as palestras e os palestrantes tiraram minhas dúvidas a respeito do meio marítimo.”

Anderson Marçal Alves de Barros, aluno do terceiro ano de náutica do Ciaba





Toque feminino da Nova Geração na delegacia de Aracaju

Durante o XVI Seminário do SINDMAR, a Oficial Symone Soares foi apresentada como a nova Delegada Regional do Sindicato em Aracaju.

Com pouco mais de dez anos de formada – Symone é da turma de 2002 do Ciaba –, a nova Delegada construiu sua carreira navegando na cabotagem e no offshore.

A escolha da companheira, referendada pelos presentes ao Seminário, é parte da estratégia do SINDMAR, que, neste caso, privilegiou uma mulher da nova geração, uma vez que o efetivo feminino na Marinha Mercante brasileira tem crescido bastante nos últimos anos.

Aos 32 anos, a nova Delegada do SINDMAR mostrou determinação, característica presente nos trabalhadores marítimos brasileiros, e consciência sindical, com pensamento no coletivo, em seu discurso.

“Estou muito feliz e orgulhosa por ter esta oportunidade. E bastante motivada em trabalhar para vocês e para todos os oficiais e eletricitas mercantes brasileiros, embarcados e desembarcados”, disse na frente dos mais de 150 presentes ao Seminário do SINDMAR.

“Cheguei aqui com uma opinião sobre o nosso Sindicato. Depois das palestras e debates, tive a certeza de que estava enganado. O SINDMAR defende a classe e briga por muita coisa para a gente. Pode ter certeza que mudei minha visão.”

Antonio Watler Martinez, Oficial Mercante

“Muitos assuntos relevantes foram debatidos neste Seminário. Sei de toda luta para termos uma legislação específica para as gestantes. Não estamos nem na metade do caminho desta questão. Precisamos seguir em frente! O mar está revolto, mas precisamos navegar e vencer este desafio.”

Karen Galvão Sampaio Watler, Oficial Mercante

“Não podemos desistir quando encontramos dificuldades. Se escolhemos esta profissão, tivemos de nos mudar para a Escola de Formação e nos adaptarmos à nova realidade. Ali, fazemos amigos e, juntos, passamos por dificuldades, como estar longe da família. Agora, temos de fazer o melhor pelas nossas carreiras. Vamos lutar por uma Marinha Mercante melhor para todos!”

Layd’Izís Nunes da Silva, Oficial Mercante

“Tenho orgulho em fazer parte deste Sindicato. A tripulação que está à frente do SINDMAR é qualificada para nos conduzir. Muitas vezes, percebo que outras categorias esperam a opinião do SINDMAR para se posicionarem em relação a algum assunto. Divulgar, multiplicando as informações colhidas aqui, deveria ser um compromisso de todos que estiveram aqui presentes. Temos de estar fortes e unidos. Os desafios são duros, mas precisamos da participação de todos.”

Wilson de Medeiros Pedrosa, Eletricista



XVI Seminário do SINDMAR

Fotos André Prado





Assim na Europa como no Brasil

O SINDMAR participou de debate em fórum internacional, cujo tema “Análise da crise e seus impactos diferenciados, a situação política e econômica da União Europeia” despertou opiniões contundentes. Neste encontro, que aconteceu em 21 de agosto no Anhembi, em São Paulo, sindicalistas de países europeus e de outros continentes discutiram a situação dos trabalhadores na Europa.

O encontro internacional contou com a participação do Coordenador da Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses (CGTP-IN), João Torres, do representante da Frente de Todos os Trabalhadores Militantes (PAME), Zarianopoulos Sotiris, do membro da Central Sindical LAB, Igor Urrutikotxea, e do Secretário Geral do Sindicato, Odilon Braga. A moderação do debate ficou com a Coordenadora do Centro nacional de Estudos Sindicais e do Trabalho (CES), Gilda Almeida.

No fórum, houve calorosos debates sobre as contradições do sistema capitalista, o poder das

multinacionais e a galopante desvalorização do trabalhador. No encontro, os participantes trocaram suas experiências e buscaram sugestões para a melhoria da relação laboral.

Durante a discussão, o Coordenador da CGTP-IN, João Torres, afirmou que um dos principais motivos que levou à crise europeia foi a subordinação da política, deixando de lado os interesses nacionais.

O sindicalista Igor denunciou a privatização do setor público e as mudanças nas leis trabalhistas em alguns países da Europa. A consequência disto é que “mesmo doentes, os trabalhadores tenham que ir trabalhar, prejudicando, assim, sua saúde. Na Europa, a expectativa de vida está diminuindo”.

O representante da Frente de Todos os Trabalhadores Militantes (PAME), Zarianopoulos Sotiris, lembrou que seu país natal, a Grécia, teve 32 greves apoiadas pela PAME.

Diretor do SINDMAR, Odilon Braga destacou a importância da união dos trabalhadores. “É essencial estarmos organizados. Somente assim poderemos enfrentar os patrões e os governos neoliberais, que não cansam de tentar precarizar as condições laborais e os salários dos trabalhadores”, disse Braga. ■

O Diretor-Secretário do SINDMAR Odilon Braga (à direita) destacou a importância da união dos trabalhadores. “É essencial estarmos organizados. Somente assim poderemos enfrentar os patrões e os governos neoliberais, que não cansam de tentar precarizar as condições laborais e os salários dos trabalhadores”



English
version on
page 38



VOITH

WILLKOMMEN

EFOMM

SINDMAR apoia alunos em pesquisa para monografia em empresa alemã

Annie Prado



Assim que voltaram da viagem, Armelin, Rodrigo e Bonfadini estiveram no SINDMAR e deram entrevista para a revista UNIFICAR

E tudo começou durante a conferência Oil & Gas Rio, ano passado, no Riocentro, no Rio de Janeiro. Ricardo Cardoso Armelin, aluno do terceiro ano de Náutica da EFOMM, manteve contato com o representante da empresa Voith Turbo – Divisão Marine, Johannes W. Luyten.

“**Onde fica o centro** de pesquisas da divisão naval da Voith?”, perguntou Armelin.

“Fica na Alemanha”, respondeu Johannes.

“Existe a possibilidade de visitar?”

“Se vocês pagarem a passagem, lá a gente garante tudo; fica tranquilo.”

A partir daquele dia, Armelin começou a trabalhar para alcançar esse objetivo. Promoveu uma aproximação entre a empresa e a EFOMM, que resultou em uma palestra na escola, proferida por um engenheiro alemão da Voith, Torsten Moltrecht

“No ano seguinte, tentei contatar o Johannes em meados de janeiro para combinar a negociação da viagem em julho; recebi a notícia de que ele tinha se des-

ligado da empresa. Era a única coisa que eu não esperava. Esse foi o primeiro de muitos obstáculos”, lembra Armelin.

Assim que recebeu a informação, o estudante pensou: “Tenho que reverter essa situação de alguma maneira.” Foi então que entrou em contato com dois colegas de escola, Rodrigo da Silva Souza, encarregado do Curso de Máquinas, e Amauri Philippe Bonfadini de Souza, cujo orientador é o mesmo que o seu. Estava convencido de que sozinho não conseguiria viabilizar um patrocínio para a viagem.

“Não dá para abraçar o mundo sozinho. Então selecionei uma equipe para me ajudar nos pontos em que sou fraco e em que eles são fortes.”





Os três juntaram seus conhecimentos na parte de náutica e de máquinas e passaram a enfrentar os muitos desafios que iriam surgir até o dia da viagem para a Alemanha.

Armelin, Rodrigo e Bonfadini visitaram o SINDMAR no início de agosto, pouco depois da volta da Alemanha, para conversar com o editor da UNIFICAR, Paulo Cezar Guimarães. Ele estava com conjuntivite, mas, mesmo assim, fez questão de participar da entrevista, para temor do entrevistador, do fotógrafo André Prado e de Bianca Rodrigues, Assistente do Presidente Severino Almeida.

“Até na hora de embarcar tivemos problemas”, conta o estudante.

O primeiro obstáculo era reverter a situação na empresa, pois o profissional com quem eu tinha estabelecido contato se desligara; o segundo conseguir um patrocínio para viabilizar a pesquisa; o terceiro obter autorização do comando da EFOMM para poder viajar.

Como esses obstáculos foram vencidos?

“Por ter feito a aproximação da empresa com a escola, conhecido os alemães pessoalmente, trocado ideias, telefones e

Continua na próxima página



Rodrigo, Armelin, Dirk Juergens, Sandra Lichtfuss, Eszter Schmidt, Henrique Vaicbergue, Sebastian Singer, Bonfadini e Michael Palm na sede da Voith



Foto: arquivo pessoal

No primeiro dia os estudantes e o professor chegaram a ser acompanhados por um funcionário da empresa (Rudolf Beisswanger, ao centro) que tinha morado no Brasil e falava fluentemente o português, mas que depois foi liberado, uma vez que os brasileiros sabiam falar inglês

e-mails, ganhamos a simpatia de Johannes, que levou o engenheiro Torsten para conversar com a gente na palestra realizada no CIAGA. Fizemos uma apresentação do nosso projeto e o engenheiro alemão aprovou: 'Gostei de vocês e, como irei para Alemanha em breve, vou levar a ideia para meus colegas'".

Assim, recebi a mensagem por e-mail do Vice-Presidente de Pesquisa e Desenvolvimento da empresa."

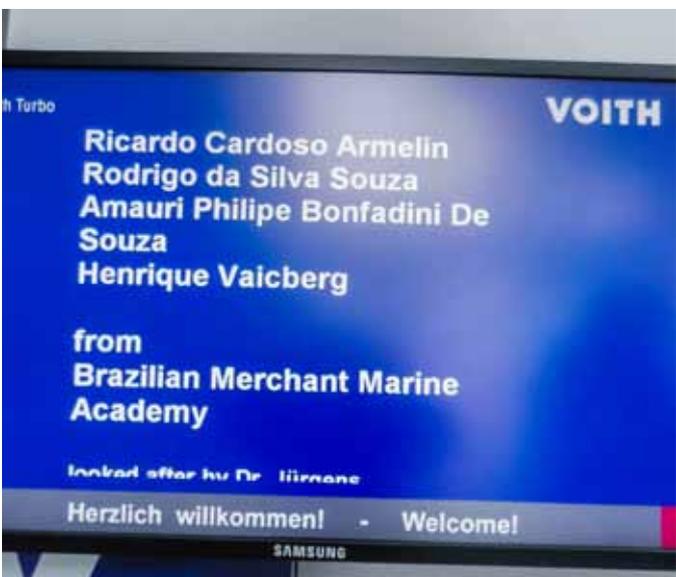
O acesso à Voith estava garantido. Incluindo traslado do aeroporto de Munique para Heidenheim, sede da empresa, com direito a dois dias e uma noite no hotel, com café da manhã e almoço. Faltava conseguir as passagens aéreas.

STATUS FINANCEIRO VERSUS STATUS ACADÊMICO

Armelin lembrou do Seminário do SINDMAR em Rio das Ostras, em 2012, onde conheceu o presidente do SINDMAR, Severino Almeida. Depois participou de outros eventos como o DP Brasil, Conapra e o Brasil-Dinamarca.

"No seminário de Rio das Ostras con-

versei com o Presidente Severino. Isso ajudou a criar uma boa relação entre nós da escola e o Sindicato. Fomos ao SINDMAR, conversamos inicialmente com o Diretor Serra e depois tivemos uma reunião de quase quatro horas com o Presidente. Conseguimos mostrar que queremos mudar a situação de como as pessoas veem os alunos. Lembramos que foi mostrado no seminário em Rio das Ostras que o oficial da Marinha Mercante já tem um status financeiro. Mas mantê-lo não é toda a categoria que consegue. É preciso mais. E esse mais é o status acadêmico. Isso eleva permanentemente o status de uma classe. O Presidente do Sindicato concordou que é preciso desenvolver um trabalho científico sério, aprimorado, que nunca foi feito antes. O que impressionou muito a gente é que tanto na conversa com o Diretor Serra quanto num papo rápido com o segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, que encontrei em um casamento, ficou claro que eles tinham entendido a importância do nosso trabalho. Até que na conferência Brasil-Dinamarca tive a oportunidade de



Arquivo pessoal

falar dois ou três minutos com o Presidente Severino.”

“VOU ACREDITAR EM VOCÊS”

É Bonfadini quem lembra:

“Eu estava com o laptop aberto e com poucos minutos para mostrar nossa ideia ao Presidente do SINDMAR na saída do Auditório do CIAGA. No final, ele disse: ‘Gostei. Vamos marcar uma reunião’”.

Isso aconteceu em uma quinta-feira. No dia seguinte, às 6h30, Bianca ligou para Rodrigo e marcou uma reunião no Sindicato.

“Conseguimos uma liberação na escola e viemos conversar com o Presidente Severino. Apresentamos o projeto e respondemos todos os pontos questionados por ele. Após alguns prós e contras, ele comprou a nossa ideia e disse: ‘Vou acreditar em vocês’”, finaliza Bonfadini.

Em troca, Severino Almeida fez três exigências aos estudantes: que obtivessem a autorização do Comandante da EFOMM, que o conhecimento adquirido fosse publicado e que na volta relatassem a experiência para a revista UNIFICAR.

Ferrou!

Professor exigente quase impede viagem de um dos alunos

Reverter a situação na Voith com o desligamento dos dois primeiros contatos, conseguir patrocínio para viabilizar a pesquisa e obter autorização do comando da EFOMM para poder viajar não foram os únicos obstáculos do grupo. Armelin teve que se virar para conseguir viajar.

“Existe uma matéria lá na escola chamada TTM (Técnica de Transporte Marítimo). O professor é gente boa, muito legal, mas é muito... muito exigente. Se você passar por esse professor, estará formado. Infelizmente eu fui pra prova final com ele. E precisava tirar 5.2 pra passar direto e não ficar em recuperação. Se eu ficasse não poderia viajar. Passei dias imaginando a situação de ter que chegar para o Presidente do SINDMAR e dizer que aquela passagem eu não poderia mais usar. Seria mais fácil me jogar na Baía de Guanabara e desaparecer. Na semana anterior, o professor avisou que iria marcar a prova para sexta-feira. A viagem seria na quarta. Pensei: ferrou! O Bonfadini foi lá e conversou com ele. Falamos sobre o nosso desempenho nas aulas. Felizmente ele concordou em dar um jeito. Fiz a prova na quarta-feira, de 8 da manhã ao meio-dia. Tinha que estar no aeroporto às 20h para viajar às 22h. Estudei tanto que passei acordado a noite de terça para quarta. Acabei ficando mais de 24 horas acordado e às 2 horas da tarde passei na sala do professor.

‘Acabei de corrigir a prova. Você tirou 5,6’, disse o professor. Caraca! Passei por pouco. Saí pra comer alguma coisa e voltei preocupado. Eram ainda 4 e meia da tarde e tinha que estar no aeroporto às 8h. Não podia nem me sentar para descansar. A escola estava vazia, tinha poucos alunos. Fiquei preocupado com a possibilidade de dormir e perder o voo. Fiquei andando pela escola, joguei bola. Tomei banho, me arrumei e peguei carona com os pais do Rodrigo para o aeroporto. No avião dormi 12 horas direto. Antes, chegou a ter um problema com as passagens no aeroporto do Rio, mas nem soube direito o que aconteceu. Só acordei na escala em Londres.”



English version on page 38

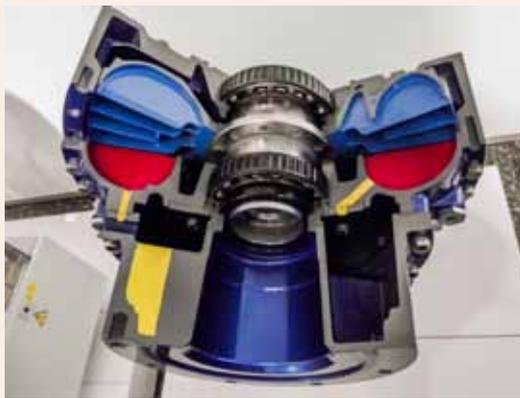


VOITH

O equipamento alemão é um sistema de propulsão cicloidal que tem o mínimo de partes móveis possíveis e é totalmente mecânico, tendo dois servomotores que são utilizados para controlar o propulsor. Por ser robusto, tem maior durabilidade e confiabilidade. O design é inovador, minimizando diversos problemas hidrodinâmicos como cavitação e ventilação. É um sistema de fácil controle e que não necessita de manutenção específica, a não ser as programadas para o período de docagem. Está de acordo com todas as normas ambientais de prevenção contra poluição, sendo certificada por sociedade classificadora



Fotos Arquivo pessoal



Preocupação com a preservação ambiental e menor custo de manutenção a longo prazo

Depois de dias de visitas às instalações, inclusive a um tanque de provas em que nem puderam tirar fotos por questões de segurança e sigilo, Armelin, Rodrigo e Bonfardini constataram o desempenho do propulsor alemão. Foi a bordo de um ferryboat no Lago Constance, na fronteira da Alemanha com a Áustria e a Suíça, que os estudantes observaram a operação do sistema propulsor produzido pela Voith. “Nas águas cristalinas do Lago Constance navegam algumas embarcações com esse sistema. Qualquer vazamento naquele lugar seria o fim da empresa e daquelas embarcações. Não existe a preocupação com cabos e objetos flutuantes que eventualmente entrem em contato com o propulsor. O sistema ainda é inofensivo em contato com a fauna aquática, porque as pás repelem os corpos dos animais ao invés de cortá-los como o propulsor convencional ou azimutal, como já comprovados por testes”, destaca Rodrigo. E complementa: “A precisão é muito maior do que os barcos atuais têm. Mas é muito mais cara. Por isso não vingou no Brasil. O investimento inicial é o dobro do que a propulsão normal com que os armadores estão acostumados. Só que a longo prazo é muito mais barato. A manutenção não é um bicho de sete cabeças como a da propulsão com eixo”.





Que sindicato é esse?

Alunos saem para jantar com executivo da Voith que fica impressionado com a atuação do SINDMAR

Armelin, Rodrigo e Bonfadini viajaram para a Alemanha na companhia do professor Henrique Vaicberg, que substituiu o professor Herman Rezzazi, que não pode ir. Foram três dias de muita atividade, de manhã à noite. Logo na chegada foram recebidos pelo Vice-Presidente de pesquisa e desenvolvimento da Voith, Dirk Juergens, representantes de diversas diretorias e engenheiros. No primeiro dia chegaram a ser acompanhados por um funcionário da empresa que tinha morado no Brasil e falava fluentemente o português.

“Sentimos que éramos avaliados a cada dia. Pensaram que a língua seria dificuldade para nós. Ao fim da programação do primeiro dia, ele foi dispensado de nos acompanhar. Sentimos que estávamos evoluindo. A fábrica não funciona num espaço fechado com muros. É como se fosse a UFRJ aqui no Rio. Vários prédios. No primeiro dia, nos levaram pra almoçar no refeitório dos funcionários, o rancho. Comida boa. À tarde tivemos um encontro com o chefe de desenvolvimento de tecnologia, que começou às 13h30. Era para durar até 15h30; e acabou terminando às 21h30. Fizemos muitas perguntas. Atropelamos”, lembra Armelin.

E complementa Bonfadini: “Eles perguntavam, ad-

mirados: ‘Como é que vocês aprenderam isso?’ ‘Como é que sabem isso?’. Ficaram impressionados de saber da existência de um sindicato no Brasil apoiando alunos de formação acadêmica. Que sindicato é esse? Como eles fazem isso? Como ocorreu? Acharam muito interessante. Falamos do trabalho do sindicato. E um elogio de um país com um dos mais altos índices de sindicalização do mundo, a Alemanha, é muito positivo. Acho que ficaram tão impressionados com a gente que, no segundo dia, nos levaram para almoçar no restaurante dos executivos, que é menu à la carte. Coisa mais refinada. Comparando com o ambiente de Marinha seria o equivalente a Praça D’Armas. Tivemos uma evolução.”

Rodrigo conta que nesse mesmo dia, à noite, o presidente da empresa convidou o grupo para um jantar com a família num restaurante. Levou a filha de oito anos, pois a esposa não pôde ir. Restaurante familiar. “Todo mundo conhecia o cara. Nesse jantar, ele queria conversar mais em particular, questionar certos pontos. Achou tudo muito positivo e profissional. Aquele jantar foi um sucesso. Deixamos material para divulgar a EFOMM na Alemanha e ficamos de mandar a revista UNIFICAR com a nossa entrevista e algumas camisas do SINDMAR.” ■

O presidente da empresa ficou tão impressionado com o trabalho que convidou os alunos para um jantar com a família num restaurante. A esposa não pôde ir, mas o executivo levou a filha de oito anos. No jantar ele questionou certos pontos, achou tudo muito positivo e profissional. Os alunos deixaram material para divulgar a EFOMM na Alemanha e combinaram de enviar exemplares da revista UNIFICAR com a matéria sobre a viagem e algumas camisas do SINDMAR



English version



VOITH

Soon after returning to Brazil, Armelin, Rodrigo and Bonfadini paid a visit to SINDMAR and gave this interview to UNIFICAR

Willkommen

EFOMM

Brazilian Merchant Marine Academy Willkommen EFOMM- Brazilian Merchant Marine Academy

André Prado



Willkommen EFOMM- Brazilian Merchant Marine Academy. It all began during Oil & Gas Conference in Rio, last year, at Riocentro, Rio de Janeiro. Ricardo Armelin, Rio Merchant Marine Academy 3rd Grade Deck Cadet made contact with Voith Turbo - Marine Division Representative , Johannes W. Luyten.

“Where is Voith Marine Division Research Center located?” asked Armelin.

“In Germany”, answered Johannes.”

“Any chance to visit it?”

“In case, you pay for your air tickets, we arrange all there; be at ease.”

From that day on Amelin started to work for reaching this goal. He worked for closing the gap between the Company and the Academy and this resulted in a presentation at the Academy led by Voith German Engineer, Torsten Moltrecht.

“The following year I tried to get in touch with Joahannes in the middle of cab January to arrange the negotiation for the trip in july; I was told that he had left the Company. This was all I did not expect. And it was the first of many other obstacles,” reminds Armelin.

As soon as he got this information, the cadet thought: “I have to revert this situation somehow.” And then he got in touch with two Academy colleagues, Rodrigo da Silva Souza, engineering cadet , and Amauri Philipe Bonfadini Souza, deck cadet, whose tutor is also Armelin´s. He was convinced that by himself he would stand no chance to get a sponsorship for the trip.

“Nobody can embrace the world alone. Then I chose

a team to help me in issues I am week and they are strong. They brought their knowledge of nautics and engineering together and put forth facing several challenges that would arise till the day to fly to Germany.”

Armelin, Rodrigo and Bonfadini paid a visit to SINDMAR in early august soon after their return from Germany to talk to Paulo Cezar Guimarães, UNIFICAR´s editor. Armelin underwent a conjunctivitis but even so he demanded to partcipe in the interview, notwithstanding the worries of photographer André Prado and Bianca Calenzo, President Severino Almeida´s assistant.

“Up to the departing time we faced problems,” says the cadet. “The first obstacle was to revert the situation in the Company as the professional with whom I had established contact had quitted; the second, to get a sponsorship to enable the research; the third one, to obtain an authorization from the Academy Command to travel abroad. How could these difficulties be overcome?”

For having promoted the approximation between the Academy and the Company, having met personally the Germans, having exchanged ideas, phones and e-mails, we won Johannes´ simpathy and he brought engineer Torsten to meet us during the presentation at the Academy. We displayed our project and the German engineer ap-



proved; “I liked you and, as I am going to Germany very soon, I’ll submit the idea to my colleagues.”

“Thus I received the message by e-mail from Vice President for Research and Development of the Company.”

The access to Voith was granted, including the transfer from Munchen airport to the Company’s headquarters in Heidenheim plus two days and one night at the hotel, breakfast and lunch. Then, only the air tickets were still missing.

“ I WILL BELIEVE IN YOU”

Armelin remembered SINDMAR’s Seminary in Rio das Ostras, 2012, where he got in touch with Severino Almeida SINDMAR President. After, he took part in other events as DP Brasil, CONAPRA and Brasil-Denmark. “At Rio das Ostras Seminary I talked to President Severino. This contributed to establish a good relationship between us, from the Academy, and the Union. When we went to SINDMAR headquarters, we initially applied to Director Serra and afterwards we held an almost 4 hours meeting with the President. We succeeded in showing that we want to change the way people see cadets . We remembered that it was demonstrated in Rio das Ostras that merchant officers had already achieved a financial status. But not all the category is able to keep this status. A lot more is needed. This plus happens to be the academic status. This heightens the status of a category. The Union President agreed that it is needed to develop a serious scientific work, optimized, as never performed before. What most impressed us was that just as in the dialog with Director Serra as in a quick interview with SINDMAR Second President Joe Valido – whom I met at wedding ceremony - both had clearly understood the importance of our work. Then, at the Brazil – Denmark Conference I had the chance to meet President Severino.”

BONFADINI REMINDS:

“I had my laptop open and a few minutes to present our idea to President Severino at the exit of the Academy Auditorium. At the end he said “I liked it. Let’s book a meeting”.

It was Thursday. Next morning, at 6:30 a.m. Bianca called Rodrigo and booked the meeting at SINDMAR. “We got a ‘shore pass’ at the Academy and headed for the meeting with Severino Almeida. We presented him the project and answered all questions he posed. After some pros and cons, the President bought our idea and said: ‘I’ll believe in you.’”

In return, he put three exigencies: that we should get the authorization from the Command of the Academy; that all the knowledge we’d acquire should be published and as we returned to Brazil we should report our experience to UNIFICAR.



It is all blown up!

Exigent teacher almost hinders travel for one of the cadets

Reverting the situation at Voith after dismissal of both their employees previously contacted; getting the sponsorship to enable the research and getting the authorization from the Command of the Academy for travelling abroad... these were not the sole obstacles for the group. Armelin had to dig his own way to start his travel.

“There is a subject at the Academy called ‘Maritime Transportation Technique’. The teacher is a good man, very ‘cool’ but extremely exigent. One who manages to pass him, will surely reach graduation. Unfortunately I was left for final examination in his subject. And I had to obtain 5.2 points to be approved without being submitted to retrieval examination. Should I be left for retrieval examination no travel would happen. I spent a couple of days considering the situation of applying to SINDMAR President to inform that I wouldn’t be able to use the air tickets. The teacher had informed in the previous week he would schedule the examination for a Friday. The travel would happen on a Wednesday. I thought ‘it is all blown up!’ Bonfadini talked to the teacher. We spoke about our performance in his class. Fortunately he agreed to arrange a solution. I underwent examination on Wednesday from 8 to 12. I had to be at the airport at 20:00 to fly at 22:00. I studied so much that from Tuesday evening to Wednesday I had no sleep at all. I had been awake for more than 24 hours when, at 2:00 p.m. I walked into the teacher’s office.

‘I just finished correcting the examination. You got a 5.6,’ said the Teacher. Holy cow! That was close! I went out to eat something and I got back in anxiety. I could not even sit and rest. The Academy was empty and there were a few cadets aboard. I was concerned with the possibility of falling asleep thus missing the flight. I kept walking in the Academy, I played soccer. I took a shower, got dressed, got a ride from Rodrigo’s parents to the airport. I slept, continuously, for 12 hours aboard. We had had a problem with the tickets at Rio’s airport, but I didn’t even get to know what it was all about. I only awoke in London.”



English version



VOITH

What kind of Trade Union is this?

Cadets go out for dinner with Voith's executive who remains impressed with SINDMAR's actuation

Armelin, Rodrigo and Bonfadini travelled to Germany accompanied by Professor Henrique Vaicberg, who replaced Professor Herman Regazzi that could not travel. It was a three days period of much activity, from sunset to night. Just upon arriving they were received by Voith's Vice President for Research and Development, Dirk Juergens and by representatives of the Direction Board. In the first day they were escorted by a Company officer who had lived in Brazil and could speak Portuguese fluently. We felt that we were being evaluated each day. They thought that the language would be a difficulty for us. But at the end of our first day program, the translator was released. We felt we were making progress. The factory does not function in a closed area, inside walls. It is more alike Rio's Federal University, with several buildings. The first day they took us to have lunch at the functional restaurant. Good food.

In the afternoon we had a meeting with the Head of the Technology Development Department, starting at 13:30. Said meeting was to end at 13:30; but it ended only at 21:30. We asked a lot of questions. "We ran them down". They asked, in surprise: 'How come

have you learned this?' How come do you know this? They were impressed as they took notice of the existence of a trade union in Brazil that supports students while they still are in academic life. What kind of trade union is this? How they get to do this? How did it happen? They found it very peculiar. We told about the Union activities. And such a praise from a country that displays one of the highest indexes of unionization in the world, as Germany, is very positive. I think they got so deeply impressed that in the second day we were invited for the executive restaurant, with a a la carte menu. Fine stuff. Comparing to naval ambiances, a sort of officers' mess. We had experienced some progress.

That very evening Voith's President invited us for dinner in a restaurant. He took his 8 years old daughter as his wife could not go. Familiar restaurant. Everybody knew the guy. At this dinner he wanted to talk more personally and question certain issues. He found it all very positive and professional. This dinner was a success. We left some material to divulge the Academy in Germany and we promised to send UNIFICAR with our interview and some SINDMAR shirts.

Concern with environment protection and lowest maintenance costs at long term

After days visiting the plants, including a test tank where photos were not allowed for safety and secrecy, Armelin, Rodrigo and Bonfadini witnessed the performance of the German propeller. On board of a ferryboat in Lake Constance, on the border of Germany, Austria and Switzerland the cadets observed the operation of the propulsion system produced by Voith. "Some vessels equipped with this system sail in the crystal clear waters of Lake Constance. Any leakage in that place would mean the end of the company and of these vessels. There is no concern with ropes and floating objects that may eventually contact the propeller. The system is harmless to the water fauna because the blades repel animal bodies instead of chopping them as a conventional or azimuthal propeller might, as tests have already proved", says Rodrigo. And he adds: "The precision is far greater than present vessels have. But it is also much more expensive. That is why it has not succeeded in Brazil. Initial investment is twice the one of normal propulsion shipowners are used to. But in a long term it is more economical. Maintenance is not a big deal as it is for shaft propulsion system." ■



Arquivo pessoal





O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

A CONTTMAF – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos, integra-se à organização internacional dos trabalhadores através de sua filiação à ITF (International Transport Workers' Federation). Contribui no cenário nacional e internacional, para a promoção da solidariedade e da defesa dos interesses comuns aos trabalhadores, independente de nacionalidade, raça, sexo ou religião. Prioriza ainda, a defesa do interesse do trabalhador brasileiro, seja na cabotagem, seja na atividade pesqueira, ambos setores fortemente afetados pela participação do armador e trabalhador estrangeiros.

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegá-

veis para o escoamento de nossa produção, indiscutivelmente a opção mais eficaz e econômica de transporte, além de ser a menos agressiva ao meio ambiente.

Cobrando os necessários investimentos para uma verdadeira modernização portuária, resistindo ao desmonte das organizações dos trabalhadores nos portos e o aviltamento de suas relações de trabalho, combatendo o trabalho inseguro e denunciando a exploração do homem pelo homem, inclusive pela utilização das cooperativas de mão-de-obra, que desempregam e aviltam as condições de trabalho, a CONTTMAF é o porto seguro e a interlocutora indispensável dos trabalhadores do setor e seus representantes.



CONTTMAF

filiada à





English
version on
page 48



Versión en
español en la
página 50



“Tem cara de jacaré, tem couro de jacaré, tem boca de jacaré, como é que não é jacaré?”

(Leonel Brizola, ex-governador do Rio de Janeiro, quando desconfiava de seus adversários e suas atitudes).

Documentações a que o SINDMAR teve acesso provam a ação inescrupulosa da Elcano, que contrata estrangeiros para trabalhar a bordo de suas embarcações de bandeira brasileira, orientando-os a informar as autoridades brasileiras que vêm a negócios.

SINDMAR denuncia práticas da Elcano, que tenta burlar autoridades brasileiras

ILEGAL E IMORAL

De nacionalidade espanhola, o electricista Manuel Varela Rego foi convidado pela matriz da Elcano, na Espanha, a trabalhar em um navio da companhia que ostenta a bandeira brasileira e opera em águas nacionais. Com visto para negócios, o marítimo atravessou o Atlântico para trabalhar na filial brasileira da Elcano. O electricista foi deportado após ser flagrado trabalhando sem visto de trabalho a bordo do navio Castillo de Maceda, em operação da Polícia Federal do Brasil, que aconteceu em 2 de abril, no porto do Rio de Janeiro. A vexatória situação e a completa falta de apoio da empresa que orientou o trabalhador a agir de forma ilícita motivaram o electricista a denunciar a Elcano.

Assim, o trabalhador entrou em contato com o SINDMAR, em junho deste ano, para contar os detalhes deste caso. De acordo com a denúncia, o cidadão espanhol Luis Alberto Velazquez Aja, Diretor de Frota da Empresa de Navegação Elcano, em documento timbrado, datado de 5 de fevereiro de

2013, veicula convite para que Manuel Varela Rego venha ao Brasil participar de simuladas “reuniões de negócios”, a serem levadas a cabo entre 19 de fevereiro e 19 de maio de 2013. A fraude fica, por fim, caracterizada pela existência de um contrato de embarque firmado no primeiro dia de fevereiro do ano corrente para o navio Castillo de Herrera, de bandeira brasileira.

Ao analisar tais documentos, o SINDMAR denunciou imediatamente a empresa de navegação Elcano ao Ministério Público do Trabalho, Ministério da Justiça, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério das Relações Exteriores, Polícia Federal, Conselho Nacional de Imigração e Coordenação Geral de Imigração, expondo ilícitos laborais, cíveis, tributários e penais. A Elcano, através de empresas de recrutamento na Espanha, seleciona marítimos para tripularem seus navios que operam em

A fraude fica, por fim, caracterizada pela existência de um contrato de embarque firmado no primeiro dia de fevereiro do ano corrente para o navio Castillo de Herrera, de bandeira brasileira

Continua na próxima página





English
version on
page 48



Versión en
español en la
página 50



Montagem sobre fotos: Ernesto Sá e Diogo Freitas

O SINDMAR tem certeza da seriedade dos agentes políticos e administrativos que, neste episódio, se sentem agredidos pela ousadia inescrupulosa de empresários estrangeiros que se instalam no Brasil para colocar em prática suas ações delituosas e propagar abusos trabalhistas

águas brasileiras. Driblando a legislação brasileira, a companhia emite documentos que selecionam estes trabalhadores para entrarem em nosso país com visto de negócios. Na verdade, como são deslocados para embarcarem em navios, é exigido o visto de trabalho.

A nefasta ação da Elcano pode ser a ponta de um obscuro iceberg. Há suspeita de que este não é o único caso. Existe a possibilidade de outras companhias de navegação, que operam em setor brasileiro, estarem praticando esta ilegalidade.

Não é difícil concluir que a reunião de negócios não passou de mera fachada para justificar a entrada do estrangeiro no Brasil, a fim de trabalhar embarcado a bordo dos navios Castillo de Herrera,

Castillo de Maceda e Forte de Copacabana. O profissional espanhol deportado afirma ser prática recorrente da Elcano ao convocar cidadãos espanhóis para entrevista em Madri e instruí-los a declarar que viajam a negócios, com o claro objetivo de burlar as autoridades brasileiras.

O SINDMAR tem certeza da seriedade dos agentes políticos e administrativos que, neste episódio, foram agredidos pela ousadia inescrupulosa de empresários estrangeiros que se instalam no Brasil para colocar em prática suas ações delituosas e propagar abusos trabalhistas. Há de se saber que, em muitas vezes, a luta coletiva pode começar com pequenas atitudes, que poderão desaguar em ações contundentes na defesa da classe.





EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO, S.A.

Rio de Janeiro, 05 de fevereiro de 2013.

A
BEREINCUA
Alameda de Mazarredo, 9
48001 - Bilbao - Espanha

Att. Sr. Manuel Varela Rego
Passaporte nº AAD382241

Assunto: Viagem ao Brasil para Reunião de Negócios

Prezado Senhor,

Empresa de Navegação Elcano S.A., empresa constituída sob as leis brasileiras, com sede na Praia de Botafogo nº 440 - 12º andar, Rio de Janeiro (RJ), CEP 22250-040, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.616.210/0001-60, representada neste ato pelo seu Diretor abaixo-assinado, tem o prazer em convidá-lo, para viajar ao Brasil para visitar as instalações de nossa empresa e participar de reuniões de negócios no sentido de equacionarmos nossas operações.

Assim, confirmamos as nossas reuniões agendadas no período de 19/02/2013 à 19/05/2013, em nosso escritório no Rio de Janeiro, na Praia de Botafogo 440 / 12º andar.

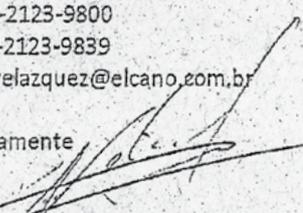
Informamos ainda que nossa empresa se responsabilizará por todas as despesas decorrentes dessa viagem, inclusive repatriação, se for o caso.

Na expectativa de vosso atendimento, manifestamos nossos agradecimentos e expressamos nossa elevada consideração, e nos colocamos a disposição para eventuais dúvidas.

Certos de sua atenção, solicitamos seu maior empenho em estar presente, para que possamos juntos equacionar as soluções desejadas.

Tel: 021-2123-9800
Fax: 021-2123-9839
Email: avelazquez@elcano.com.br

Atenciosamente


Luis Alberto Velazquez Aja
Diretor de Frota
Empresa de Navegação Elcano S.A.

189 Ofício de Notas - Tabelião Luis Vitoriano Vieira Teixeira
Av. Presidente Vargas, 435 12. andar - RJ - Tel. 2507-6151 - NG 966902
Reconheço por semelhança a (s) firma(s)
LUIS ALBERTO VELAZQUEZ AJA 336764-5
35. #
Rio de Janeiro, 6 de Fevereiro de 2013 às 10:57:14
1 - Em Testemunho da verdade
VINICIUS ALCAIDE DE QUEIROZ - Autorizado - FRG - 1487
Firma 0,98 + Dados 3,60 + FETJ 0,91 + Fundos 4,52 = R\$6,11



Praia de Botafogo, 440, 12º andar - 22250-040 - Rio de Janeiro, RJ - Brasil
Tel.: +55-21-2123-9800 Fax: +55-21-2123-9839



English version on page 48



Versión en español en la página 50



OF. Nº SAF/mb – 0543/2013

Excelentíssimo Senhor
DELEGADO LEANDRO DAIELLO COIMBRA
DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL

Ref.: Trabalho ilegal de estrangeiros arregimentados

pela **Navegação Elcano S/A**

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante-SINDMAR, Entidade Sindical com sede na Avenida Presidente Vargas 309, 13º u 16º. andar, Rio de Janeiro, RJ, CEP 200040-010, representado por seu Presidente, **Severino Almeida Filho**, cumpre encaminhar a presente **NOTÍCIA DE ILÍCITOS LABORAIS, CÍVEIS, TRIBUTÁRIOS E PENAI**S perpetrados pelos prepostos da **Empresa de Navegação Elcano S/A**, sediada na Praia de Botafogo, 440, 11º. Andar, Rio de Janeiro, CEP 22250-040, CNPJ 04.616.210/0001-60, pelas razões que passa a aduzir:

1. A Entidade Sindical em epigrafe, recebeu a denúncia, por correio-eletrônico (**anexo 2**), do Eletricista espanhol **Manuel Varela Rego**, na segunda metade do corrente mês de junho de 2013.



Severino Almeida Filho
SINDMAR
Presidente

OF. Nº SAF/mb – 0539/2013

Ilustríssimo Senhor
PROCURADOR MAURÍCIO COENTRO PAIS DE MELO
COORDENADOR DA COORDENADORIA NACIONAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO (CONATPA) - MPT

Ref.: Trabalho ilegal de estrangeiros arregimentados

pela **Navegação Elcano S/A**

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante-SINDMAR, Entidade Sindical com sede na Avenida Presidente Vargas 309, 13º u 16º. andar, Rio de Janeiro, RJ, CEP 200040-010, representado por seu Presidente, **Severino Almeida Filho**, cumpre encaminhar a presente **NOTÍCIA DE ILÍCITOS LABORAIS, CÍVEIS, TRIBUTÁRIOS E PENAI**S perpetrados pelos prepostos da **Empresa de Navegação Elcano S/A**, sediada na Praia de Botafogo, 440, 11º. Andar, Rio de Janeiro, CEP 22250-040, CNPJ 04.616.210/0001-60, pelas razões que passa a aduzir:

1. A Entidade Sindical em epigrafe, recebeu a denúncia, por correio-eletrônico (**anexo 2**), do Eletricista espanhol **Manuel Varela Rego**, na segunda metade do corrente mês de junho de 2013.

*Recebido no Procuradoria
em 08/06/2013
Maurício Pais de Melo
MPT*

Ofício Nº 41 DIM/CVIS

Brasília, em 07 de agosto de 2013.

Senhor Presidente,

Em resposta ao Ofício SAF/MB - 0542/2013, pelo qual o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante transmitiu denúncia sobre tripulantes marítimos estrangeiros que estariam trabalhando irregularmente no Brasil, informo que o Senhor Odilon dos Santos Braga, Diretor Secretário desse Sindicato, foi por mim recebido, no dia 3 de julho do corrente.

2. Na referida reunião, foi mencionado o caso do cidadão espanhol Manuel Varela Rego, que possuía contrato de trabalho como inspetor elétrico com a companhia de nome "Empresa Naviera Elcano de Madrid", mas que veio ao Brasil ao abrigo da isenção de VITEM II, sob alegação de que participaria de reuniões de negócios por aquela empresa. Conforme acordado no encontro, cópia do dossiê da denúncia feita pelo Senhor Rego, bem como do Ofício 0542, foram encaminhadas para os Postos do Brasil na Espanha, para conhecimento.

Atenciosamente,

Rodrigo do Amaral Souza

(Rodrigo do Amaral Souza)
Diretor do Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos

Senhor Severino Almeida Filho
Presidente do SINDMAR

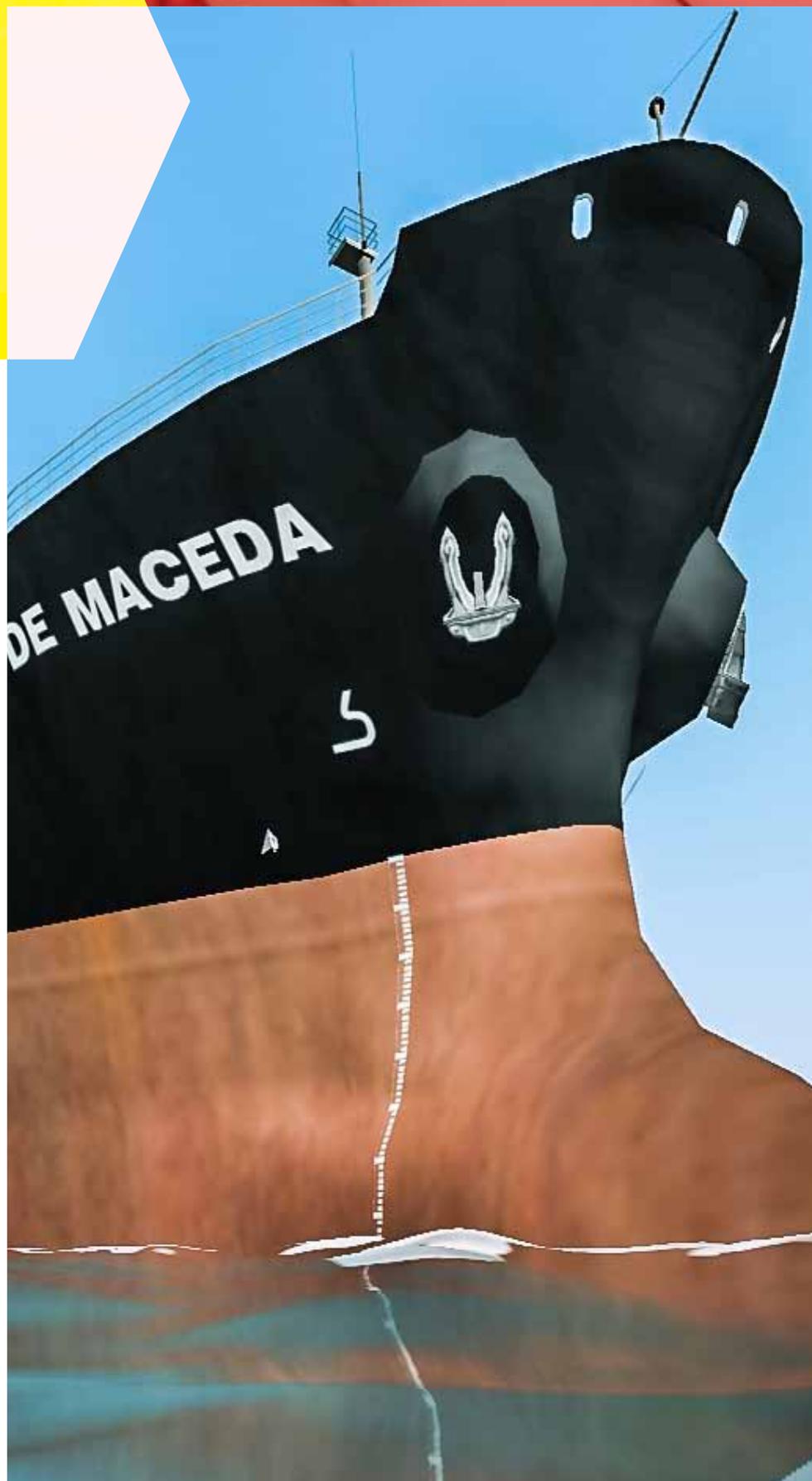
Um extenso dossiê com troca de mensagens entre representantes da Elcano e entre o SINDMAR e as autoridades do governo comprovando as ações ilícitas da empresa está em poder do Sindicato





MAIS IRREGULARIDADES

Manuel Varela Rego contou ainda que a espanhola Vanessa Lloret, além de outros, estava trabalhando no Brasil há mais de um ano e sem visto. Impedida de voltar à Espanha, pela certeza de sua situação irregular no Brasil, vivia em constante receio de perder seu trabalho. O marítimo contou que a Elcano teve indeferidos os pedidos de visto para Vanessa em 2012. O eletricitista garante veracidade em sua afirmação, como consta na página 66, seção 1 do Diário Oficial datado de 26/10/2012, e na página 55 do Diário Oficial de 13 de março de 2013. Segundo Manoel, a situação era a mesma para mais de dez trabalhadores, alguns, inclusive, já deportados. Em sua denúncia, o eletricitista citou nomes de companheiros que se sujeitaram à ação inescrupulosa da Elcano e entraram ilegalmente no Brasil. ■





English version



SINDMAR denounces illicit practices of Elcano for defrauding Brazilian Authorities

Illegal and imoral



“The beast has crocodile’s face, crocodile’s leather, crocodile’s mouth, how come isn’t it a crocodile?”

(Leonel Brizola, former governor of Rio de Janeiro, when suspecting of their opponents and their attitudes)

SINDMAR had access to documents that prove the unscrupulous action of Elcano to hire foreigners for crewing their Brazilian Flag vessels by instructing them to inform Brazilian Authorities that they enter the country for business meetings.

A Spanish electrician, Manoel Varela Rego was invited by Elcano Headquarters, in Spain, to work on board of a company ship flying Brazilian flag in Brazilian Waters. The (The) seafarer crossed the Atlantic to work for the Brazilian branch of Elcano with a business visa. The electrician was deported after being caught without a working visa on board of MS Castillo de Maceda, during an operation waged by Brazilian Federal

Police, in April 2, 2013 in the harbor of Rio de Janeiro. The vexatious situation and the absolute lack of support by the company that had instructed the worker to act illegally motivated him to denounce Elcano.

Therefore the worker got in touch with SINDMAR, last June, to report all details concerning the case. According to the denounce, the Spanish citizen Alberto Velazquez Aja, Fleet Director of Elca-

no Shipping Co., in a company official document dated February 5, 2013 expresses the invitation for the Electrician to head for Brazil to hold “business meetings” to be appointed between February 19 and May 19, 2013. The fraud is clearly characterized by the existence of an embarkment contract to signed in February, the first, this very year of 2013, to be carried on board of the Brazilian Flag MS Castillo de Herrera.

Upon analysing such documents, SINDMAR immediately denounced the Company to the Ministry of Labor, the Ministry of Justice, the Ministry of Foreign Affairs, the National Council of Immigration and General Coordination for Immigration, the Federal Police, and to the National Labor Prosecuting Attorneys, Council, exposing all laboral, civil, fiscal and criminal illicit. Elcano by means of employment companies in Spain select seafarers to crew ships operating in Brazilian Waters. The company issues documents for these workers to enter Brazil with business visa thus cheating Brazilian Legislation. As a matter of fact as they are meant to crew Brazilian vessels a working visa is required.

The nefarious attitude of Elcano may be the tip of an obscure iceberg. There is a Strong possibility possibility that other shipping companies to be practicing this very illegality in the Brazilian Territory.

It is not difficult to conclude that the “business meeting” was a mere façade to justify the entrance of the Foreigner in Brazil, with the scope of working on board of the vessels Castillo de Herrera, Castillo de Maceda and Forte de Copacabana. The deported Spanish professional assures to be a current practice of Elcano to call Spanish citizens for interview in Madrid and to instruct them to declare that they are travelling for business with the clear intent to cheat Brazilian Authorities.

SINDMAR is sure of the seriousness of political and administrative agents that were aggressed, in this episode by the unscrupulous audacity of foreign executives to put forth their delictual activities and spread laboral abuses. One has to know that, most times, it is possible to start the collective struggle by small attitudes that may lead to sharp actions on behalf of the working class.



MORE ILLICITS

Manuel Varela Rego said that a Spanish Crew Woman, among other seafarers, had been working in Brazil for more than one year without a visa. Restrained from returning to Spain by the certainty of her illicit situation in Brazil, the woman lived in constant fear of losing her job. The seafarer also reported that Elcano had visa requests for the crew woman denied in 2012. The veracity of his statement is confirmed in page 66, section 1 of the Republic Official Diary dated October 26, 2012 and page 55 of Republic Official Diary dated March 13, 2013. According to the Electrician, the same situation involved more than ten workers and some of them were deported. In his denounce the Electrician named all companions that were subjected to the unscrupulous actions of Elcano to enter, illegally, in Brazil

The fraud is clearly characterized by the existence of an embarkment contract to signed in February, the first, this very year of 2013, to be carried on board of the Brazilian Flag MS Castillo de Herrera





Versión en español



SINDMAR denuncia las prácticas de Elcano, que intenta burlar las autoridades brasileñas

Illegal e Inmoral



“Tiene cara del cocodrilo, tiene cuero del cocodrilo, la boca del cocodrilo, cómo no es el cocodrilo?”

(Leonel Brizola, ex gobernador del Estado de Río de Janeiro, cuando desconfiaba de sus adversarios y de sus actitudes).

Documentación a que tuvo acceso SINDMAR demuestra la acción inescrupulosa de Elcano, que contrata a extranjeros para trabajar a bordo de sus buques de pabellón brasileño, instruyéndoles a informar a las autoridades brasileñas que llegan a negocios.

De nacionalidad española, el electricista Manuel Varela Rego fué invitado por el Grupo de Elcano, España, a trabajar en un buque de la empresa bajo el pabellón de Brasil, operando en aguas nacionales. Portando una visa de negocios el profesional cruzó el Atlántico para trabajar en la filial brasileña de Elcano. El electricista fue deportado tras ser pillado trabajando sin una visa de trabajo a bordo del buque Castillo de Maceda, en una operación de la Policía Federal de

Brasil, que tuvo lugar el 2 de abril, en el puerto de Río de Janeiro. La situación vejatoria y la completa falta de apoyo de la compañía que le instruyó el trabajador electricista a proceder de manera ilícita motivaron al electricista a denunciar Elcano.

Así, el trabajador se puso en contacto con SINDMAR, en junio de este año, para contar los detalles de este caso. En consonancia a la denuncia, el ciudadano español Luis Alberto Velazquez Aja, Director de Flota de la

Empresa de Navegación Elcano, en documento con logotipo de la empresa y hecha de 5 de febrero veicula invitación para que Manuel Varela Rego venga a Brasil participar de simuladas “reuniones de negocios”, a ser llevadas a cabo entre el 19 de febrero y el 19 de mayo de 2013. El fraude resta patentado por la existencia de un contrato de embarque firmado en el primer de febrero del corriente año para el Buque Castillo de Herrera, de bandera brasileña.

Al examinar estos documentos, SINDMAR denunció inmediatamente la naviera Elcano junto al Ministerio Público del Trabajo, el Ministerio de Justicia, Ministerio de Trabajo y Empleo, Ministerio de Relaciones Exteriores, la Policía Federal, Consejo Nacional de Inmigración y a la Coordinación General de Inmigración, demostrando los ilícitos laborales, fiscales, civiles y penales. Elcano, a través de empresas de reclutamiento en España, selecciona marítimos para tripular sus navíos que operan en aguas brasileñas; para que estos tripulantes adriblando la legislación brasileña, la compañía emite documentos para que estos trabajadores adentren nuestro país munidos de visa de negocios. En verdad, como se desloca para embarque en buques, se requiere una visa de trabajo.

La nefasta acción de Elcano puede ser la punta de un oscuro iceberg. Hay sospecha de que este no sea el único caso. Existe la posibilidad de que otras compañías navieras que operan en el sector de Brasil, estén a practicar la misma ilegalidad.

No es difícil concluir que la reunión de trabajo no era más que una mera fachada para justificar la entrada de extranjeros en Brasil, con el fin de trabajar embarcado a bordo de los buques Castillo de Herrera, Castillo de Maceda e Forte de Copacabana. El profesional español deportado afirmó ser una práctica recurrente de Elcano la de llamar ciudadanos españoles para una entrevista en Madrid y instruirlos a declarar que viajan a negocios, con el claro objetivo de burlar las autoridades brasileñas.

SINDMAR seguro de la seriedad de los agentes políticos y administrativos, los cuales, en este episodio, fueran agredidos por la inescrupulosa osadía de empresarios extranjeros que se instalan en Brasil para poner en práctica sus acciones criminales y para propagar abusos laborales. Uno tiene que saber que, a menudo, la lucha colectiva suele empezar con pequeñas acciones, que pueden resultar en contundentes acciones en la defensa de la clase.



MÁS IRREGULARIDADES

Manuel Varela Rego también dijo que la española Vanessa Lloret, además de otros, estaba trabajando en Brasil desde hace más de un año y sin una visa. Sin poder volver a España, por la certeza de su situación irregular en Brasil, vivía en constante temor de perder su trabajo. El marino dijo que Elcano había tido rechazada la solicitud de visa para Vanessa en 2012. El electricista garantiza la veracidad de su declaración, como se indica en la página 66 la sección 1 del Diario Oficial de fecha 26/10/2012 y en la página 55 del Diario Oficial del 13 de marzo de 2013. Según Manoel, la situación era la misma de diez otros, empleados, algunos, incluso, que resultarían deportados. En su denuncia, el electricista citó los nombres de los compañeros que han sido sometidos a la inescrupulosa acción de y adentraron Brasil de manera ilegal.

El fraude resta patentado por la existencia de un contrato de embarque firmado en el primer de febrero del corriente año para el Buque Castillo de Herrera, de bandera brasileña.



Mais um navio do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) da Transpetro foi lançado. Desta vez, o suezmax Dragão do Mar deixou o dique seco do Estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco. A cerimônia de lançamento da embarcação aconteceu em 23 de agosto e contou com a presença de executivos da unidade que construiu o navio e da companhia.

Agência Petrobras



Dragão lançado ao mar ainda não pode navegar

Este navio integra uma série de dez petroleiros encomendados ao Estaleiro Atlântico Sul. O Dragão do Mar foi o terceiro navio construído na região Nordeste: antes, o Atlântico Sul entregou o João Cândido e Zumbi dos Palmares.

O lançamento ao mar de uma embarcação não significa que o navio entrará imediatamente em operação. Após esta solenidade, o Dragão do Mar inicia uma fase de acabamentos e testes para começar a navegar.

Em todo cronograma de construção de navios,

existe um intervalo entre o lançamento e a efetiva entrega do navio ao armador. É fato que no Brasil este tempo tem sido exageradamente longo. A história recente conta que este tempo pode ser superior a dois anos.

O petroleiro suezmax tem 274 metros de comprimento, 51 metros de altura e 48 metros de largura, com capacidade para transportar um milhão de barris de petróleo.

Na solenidade, capitaneada pelo Presidente da empresa subsidiária para transporte marítimo da Pe-



OS OITO NAVIOS LANÇADOS PELO PROMEF

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, o navio foi entregue em 17 de janeiro de 2013

José Alencar:

lançado em 12 de dezembro de 2011, essa embarcação ainda não foi entregue

Zumbi dos Palmares:

lançado pelo estaleiro Atlântico Sul em 23 de novembro de 2012, também não foi entregue

Anita Garibaldi:

lançado no dia 27 de novembro de 2012 pelo estaleiro Mauá, ainda não tem data para sua entrega

Dragão do Mar:

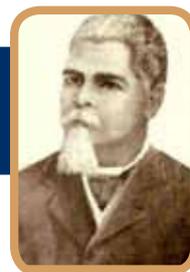
lançado pelo Atlântico Sul em 23 de agosto de 2013.

trobras, Sérgio Machado, os marítimos ficaram a ver navios. Apesar da justa homenagem à Imediata Vanessa Cunha, que tripula o Rômulo Almeida, a Transpetro e a Petrobras demonstram total descaso com seus empregados do quadro de mar.

“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”, alertou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida.

O líder dos marítimos não parou por aí. “Torcemos para que todos os projetos do Promef sejam transformados em navios. No começo deste programa, existia a previsão de que teríamos 20 navios incorporados à frota da Transpetro em 2014. Com o lançamento do Dragão do Mar, que não é colocar o navio em operação, já são oito. Será que até o final do ano que vem teremos mais 12 para confirmarmos a tal previsão?”, declarou Severino Almeida. ■

DRAGÃO DO MAR (1839-1914)



Francisco José do Nascimento é a identidade do herói cearense historicamente conhecido como Dragão do Mar. O líder jangadeiro, também chamado de Chico da Matilde e Navegante Negro, chefiou os jangadeiros que se engajaram na luta abolicionista, recusando-se a transportar para os navios negreiros os escravos vendidos para o Sul do país. Foi participante ativo do Movimento Abolicionista Cearense. Símbolo da resistência popular cearense contra a escravidão, foi homenageado merecidamente pelo governo do Ceará, dando seu nome ao Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, fundado em 1999.

Um homem do mar na toca do lobo

Apoiado pelo SINDMAR, CMT Muller é escolhido para assumir cadeira na primeira eleição do Conselho de Administração da Transpetro

O ano de 2013 foi um marco para os trabalhadores que integram o quadro de mar da Transpetro. Um trabalhador marítimo foi eleito para o Conselho de Administração da empresa. O processo eleitoral, realizado nos segundo e terceiro trimestres, culminou com a eleição do Comandante Carlos Augusto Muller para a vaga de trabalhador no órgão que dita os rumos da subsidiária para transporte marítimo da Petrobras.

A eleição do CMT Muller para o Conselho de Administração da Transpetro é fundamental para a classe ter um marítimo na cadeira destinada aos trabalhadores. Com um companheiro de mar no C.A. da Transpetro, o marítimo será mais valorizado e seus interesses serão defendidos com mais afinco

Escolhido pela força de trabalho marítima após consulta feita pelo SINDMAR a seus representados, o CMT Muller recebeu a esmagadora maioria dos votos (mais do dobro do segundo colocado) dos eleitores no primeiro turno da eleição para a vaga de trabalhador no Conselho de Administração da Transpetro. No segundo turno, o Comte Muller teve 1.135 votos contra 799 do outro candidato.

A eleição do CMT Muller para o Conselho de Administração da Transpetro é fundamental para a classe ter um marítimo na cadeira destinada aos trabalhadores. Com um companheiro de mar no C.A. da Transpetro, o marítimo será mais valorizado e seus interesses serão defendidos com mais afinco.

Mais do que esta emblemática vitória – afinal, esta será a primeira vez que um trabalhador marítimo integrará o importante órgão da empresa –, a eleição de Carlos Augusto Muller, que contou com apoio irrestrito do SINDMAR, é traduzida na força e união de homens e mulheres do mar em prol de um objetivo.

A participação das categorias de mar foi essencial para a vitória nas urnas. As visitas ao pessoal de bordo feitas pelo SINDMAR foram importantes para esclarecer dúvidas e dar orientações a respeito de procedimentos de como votar na eleição, uma vez que era imprescindível os trabalhadores



terem chave e senha válidas para acessar o ambiente HAREM e o canal CAEL (Conselho de Administração de Eleições) e se manifestarem a favor do CMT Muller.

Mesmo com as inúmeras dificuldades encontradas, principalmente no processo de comunicação das embarcações, ficou evidente que a vitória só foi alcançada após uma inequívoca concentração de esforços em torno do objetivo comum.

O resultado deste processo eleitoral é a senha para a Transpetro reconhecer a força que vem do mar. O SINDMAR sentiu orgulho com a participação ativa de seus representados. A eleição do companheiro Muller foi fruto de força, união e organização.

Com esta tríade, é possível transformar as reivindicações em direitos conquistados. Esta postura deve ser mantida para as próximas lutas que os trabalhadores irão travar com o patronato. Concentrando esforços, os marítimos brigarão pela necessária conquista do regime de trabalho 1x1.

O Comandante Muller, escolhido pela força dos trabalhadores marítimos, e apoiado pelo SINDMAR, reafirmou os compromissos assumidos durante sua campanha com todos os empregados de terra e de mar da Transpetro:

- Ser transparente e aberto ao diálogo;
- Trabalhar para barrar as iniciativas de privatização ou alienação (venda) de ativos da empresa, tais como terminais, dutos (OSBRA e IOSUB) etc.
- Valorização dos trabalhadores e trabalhadoras na estrutura da Transpetro;

Continua na próxima página



Ser vigilante contra decisões que possam prejudicar os interesses estratégicos dos empregados, sejam eles petroleiros, marítimos ou administrativos, foi um dos compromissos assumidos pelo Comandante Carlos Augusto Muller em sua campanha

- Ser vigilante contra decisões que possam prejudicar os interesses estratégicos dos empregados, sejam eles petroleiros, marítimos ou administrativos;
- Priorizar a primeirização de toda força de trabalho que está prestando serviço à Transpetro;
- Defesa da manutenção e ampliação do PROMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota);
- Defender que a Transpetro priorize o conteúdo nacional em seus investimentos, buscando a geração de empregos e melhoria da economia do Brasil;
- Defender ações da Transpetro com foco em sustentabilidade, ampliação e diversificação da matriz energética e inovação, objetivando a sobrevivência da empresa em médio e longo prazo;
- Valorização das CIPAs (Comissões Internas de Prevenção de Acidentes);
- Priorizar e valorizar as ações que contemplem segurança, saúde e meio ambiente, que envolvam a empresa e sua força de trabalho;
- Fortalecimento da Transpetro dentro da estrutura logística do Sistema Petrobras, aumentando sua participação no transporte por navios, dutos e hidrovias;
- Defender e priorizar investimentos em manutenção de unidades operacionais nos terminais e embarcações da Transpetro;
- Atuação independente não atrelada à orientação político-partidária;
- Defender a ampliação das ações da Transpetro garantindo equidade de gênero e maior inclusão de portadores de necessidades especiais na força de trabalho;
- Defesa da manutenção da Frota Transpetro com navios de bandeira brasileira, construídos no Brasil, com tripulantes brasileiros;
- Representar com dignidade os legítimos anseios e interesses dos empregados e empregadas da Transpetro dentro do CA (terra e mar). ■



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



*Investindo
em pessoas*

Filiado a





Mario Calixto
Coordenador Geral do
Centro de Simulação
Aquaviária

Além do horizonte

Fundação Homem do Mar e CSA implantam inovador simulador de VTS para treinar futuros operadores

O movimento de mercadorias por via marítima tem apoiado o comércio mundial ao longo dos séculos, dando origem a uma necessidade de navios para navegar de forma segura e eficiente. Para este efeito, as autoridades de todo o mundo deram ajuda à navegação e em torno de suas águas costeiras. O mais antigo auxílio à navegação eram faróis e beacons em terra, seguidos pela introdução de boias. Ao longo dos anos, estes auxílios à navegação foram melhorando; com melhor visibilidade e maior alcance, tiveram a adição de sinais audíveis.

Não muito tempo depois da Segunda Guerra Mundial, tornou-se claro que curto alcance, meios audiovisuais para a navegação eram insuficientes para permitir a plena utilização das instalações portuárias em todas as condições de visibilidade e aumento da densidade de tráfego. Condições climáticas adversas e congestionamento resultaram em atrasos de movimento do tráfego de navios, que por sua vez criou uma grave perturbação para as operações portuárias com consequências para outros modais de transporte.

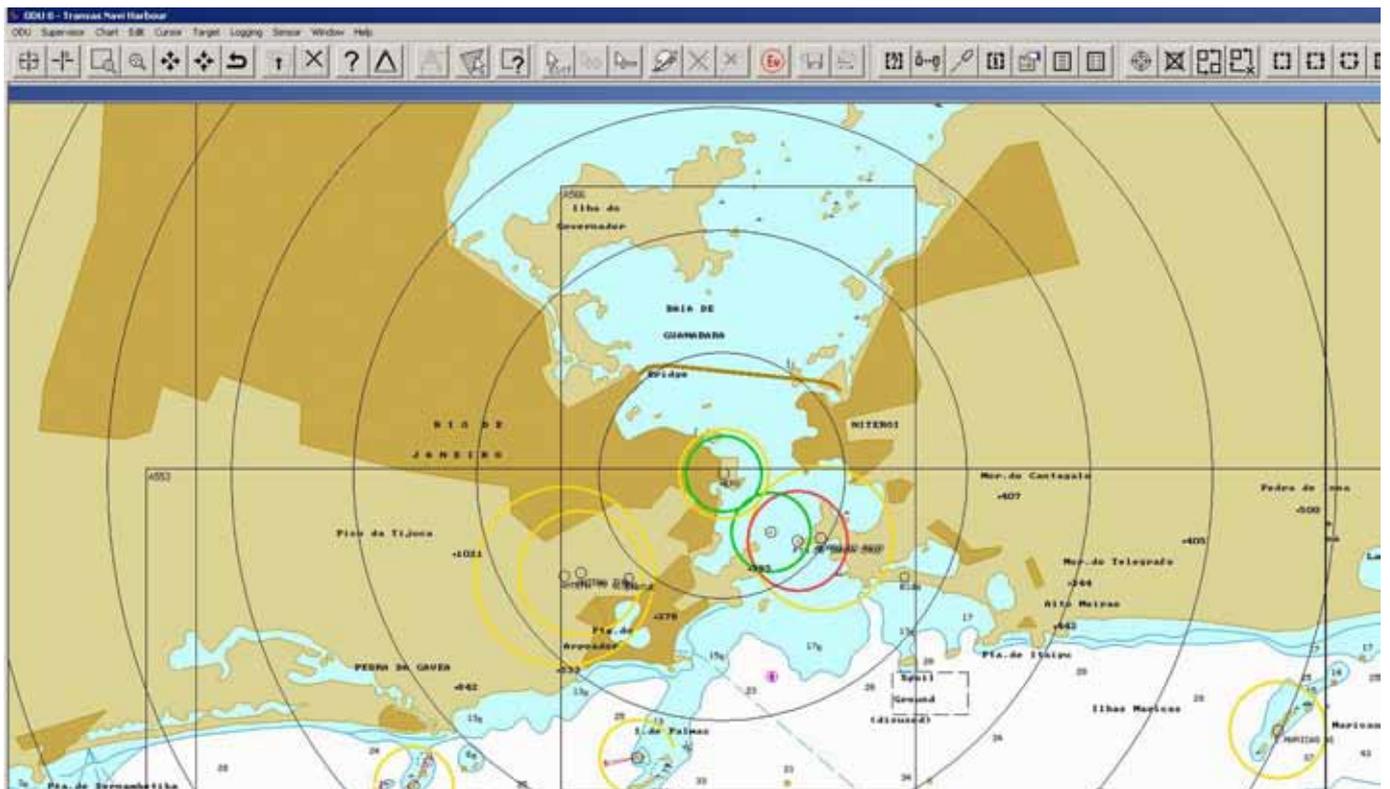
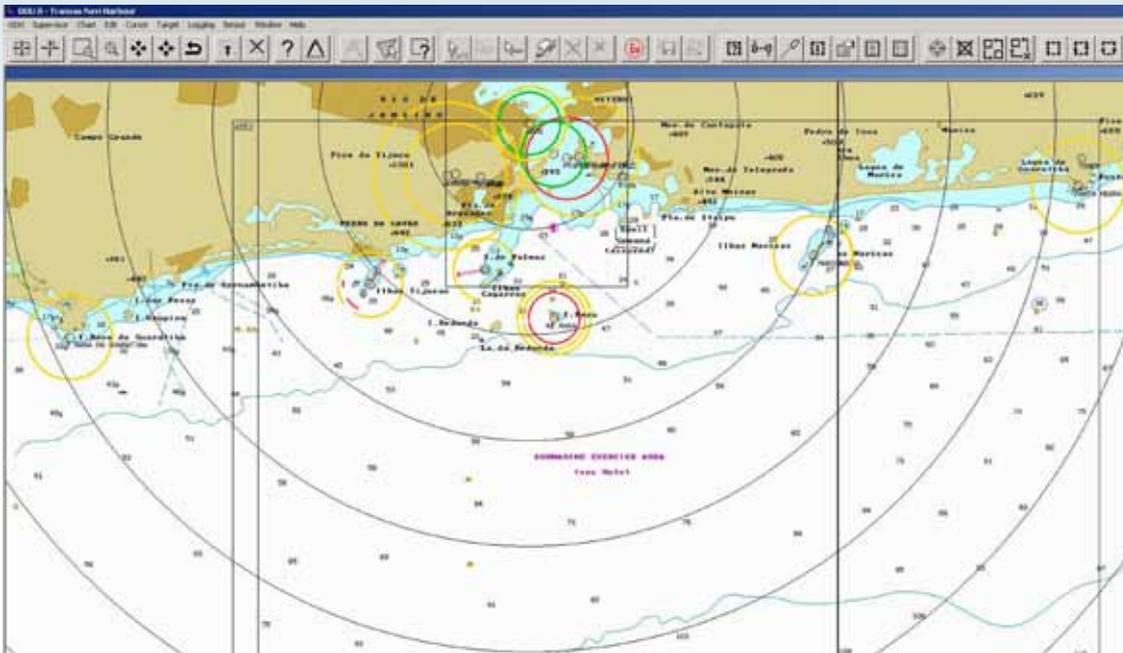
Um consenso entre os especialistas marítimos que o monitoramento do tráfego, usando um radar em terra combinado com a comunicação, poderia ser aplicado para melhorar a segurança e a eficiência em áreas portuárias e suas abordagens. A primeira estação-radar para controle portuário foi criada em Douglas, Ilha de Man, em 1948. Mais tarde, no mesmo ano, o porto de Liverpool estabeleceu um local com uma estação-radar e testes semelhantes ocorreram em Roterdã. Na década de 1950, uma série de estações-radar em terra foi estabelecida em todo o mundo, bem como nos portos europeus, incluindo as aproximações para o porto de Amsterdã em 1952 e toda a área do porto de Roterdã, em 1956.

Embora esses sistemas mais antigos fossem destinados a minimizar os atrasos no tráfego e aumentar a eficiência do fluxo de tráfego em geral, tam-

Continua na próxima página



Na década de 1950, uma série de estações radar em terra foi estabelecida em todo o mundo, bem como nos portos europeus, incluindo as aproximações para o porto de Amsterdã em 1952 e toda a área do porto de Roterdã, em 1956



Nestes primeiros dias de gestão do tráfego, a visão sobre a forma de prosseguir foi muito debatida entre as várias autoridades portuárias, incluindo Práticos e Comandantes. O exercício da gestão regulatória sobre o transporte de terra era um fenômeno novo e logo se tornou evidente que alguma forma de harmonização internacional dos serviços emergentes de tráfego de navios era necessária

bém foi dada a atenção para o número de acidentes de transporte e as formas em que estes poderiam ser reduzidos. Foram realizados estudos para ver o efeito que esses serviços de tráfego marítimo rudimentares estavam tendo na redução do número de acidentes em áreas portuárias, utilizando “vigilância radar”. Os estudos concluíram que, além de aumentar as horas de funcionamento, proporcionando deste modo uma melhor utilização da capacidade de um porto, o número de acidentes também estava sendo reduzido.

Nos anos de 1960 e 1970, as grandes catástrofes marítimas, incluindo Torrey Canyon, Metula e Amoco Cadiz, fizeram o público ficar ciente do dano ambiental que um acidente de transporte no mar poderia causar. O clamor público que se seguiu para a proteção do meio ambiente marinho trouxe uma pressão considerável sobre as autoridades para implementar medidas para melhorar a segurança da navegação. A preocupação de que tais desastres podem acontecer nas proximidades dos portos e zonas portuárias expandiu ainda mais o uso de “vigilância radar” e gestão do tráfego de navios.

Nestes primeiros dias de gestão do tráfego, a visão sobre a forma de prosseguir foi muito debatida entre as várias autoridades portuárias, incluindo Práticos e Comandantes. O exercício da gestão regulatória sobre o transporte de terra era um fenômeno novo e logo se tornou evidente que alguma forma de harmonização internacional dos serviços emergentes de tráfego de navios era necessária.

Em 1968, a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO agora IMO) examinou a Recomendação A.158 – Port Advisory Services, que recomendou aos governos que considerem a criação de tais serviços nos portos e suas proximidades. A Recomendação aprovada pelo Comitê de Segurança Marítima justifica-se pela importância e natureza do seu tráfego, especialmente em terminais de petróleo e os portos onde as cargas nocivas ou perigosas são carregadas e descarregadas.

Em 1985, a Organização Marítima Internacional aprovou a Resolução, A.578 (14) – Guidelines for Vessel Traffic Service. Em geral, essas diretrizes descreveram os procedimentos operacionais e de planejamento

para VTS. As diretrizes não abordaram obrigação ou responsabilidade, que precisava ser considerada pela autoridade que estabelece um VTS, nem criavam novos direitos para promulgar legislação sobre os requisitos para o transporte. Com relação ao pessoal, as diretrizes não abordaram especificamente o recrutamento, qualificação e formação de operadores VTS. Os requisitos para VTS foram considerados pela IALA e um estudo de follow-up foi realizado em conjunto com a Associação Internacional dos Práticos (IMPA) e com a Associação Internacional de Portos (IAPH). A Resolução IMO original no VTS foi revisada e atualizada em 1997, em Assembleia da Resolução IMO A.857 (20) – Guidelines for Vessel Traffic Service, que é o documento atualmente reconhecido internacionalmente por VTS.

O desenvolvimento da tecnologia moderna foi muito importante para a concepção técnica do VTS. O conceito desenvolvido a partir de um simples radar e sistema de rádio de voz, com o objetivo de melhorar a navegação em baixa visibilidade, é hoje um moderno sistema que utiliza múltiplos sensores, sempre melhorando a eficiência do tráfego marítimo, a segurança da navegação e protegendo o ambiente marinho. As realidades de transporte moderno, com navios maiores e menos manobráveis, o congestionamento do tráfego nos portos e vias navegáveis, as cargas perigosas e o potencial de dano ambiental exigiram que fossem tomadas medidas sofisticadas para reduzir os riscos. Estabelecer um VTS foi, e ainda é, uma resposta significativa a essa demanda. Quando estabelecido, implementado e estiver operando dentro do contexto das leis internacionais, convenções e práticas marítimas e com a cooperação de operadores de navios, um VTS pode contribuir substancialmente para a segurança e a eficiência de tráfego marítimo, a proteção do ambiente, bem como a segurança na zona portuária.

Estamos próximos de iniciar todos os preparativos para nascer o VTS no Brasil. Atualmente, alguns portos, como os do Rio de Janeiro, Vitória e Santos, já estão se preparando para o tão falado serviço do Sistema de Gerenciamento do Tráfego Marítimo, o qual será em conformidade com a NORMAM 26, que é a norma que trata de toda essa questão aqui no Brasil. Muitas perguntas ainda são feitas sobre como efeti-



vamente irá funcionar este serviço, que já está implementado e em funcionamento em outros países.

Conhecendo esta história e com pensamento nesta questão, a Fundação Homem do Mar (FHM), juntamente com o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), saiu mais uma vez na frente ao implementar um simulador de VTS capaz de treinar os futuros operadores de VTS, conforme condições estabelecidas no Anexo E da NORMAN 26 e seguindo os padrões da IALA.

O simulador de VTS do Centro de Simulação Aquaviária é capaz de conduzir treinamentos em diversos portos brasileiros. Atualmente, o CSA possui 16 portos brasileiros desenvolvidos por sua própria equipe. Dentre os principais estão os portos do Rio de Janeiro, de Santos, de Vitória, da Ponta da Madeira, de Suape e de Mucuripe, todos estão exatamente na fase de licitação.

O simulador de VTS do CSA tem a funcionalidade completa de um VTS verdadeiro do operador no local de trabalho, possuindo informações sobre a atual situação de navegação simulada com base no radar, ECDIS, VHE, Estação GMDSS, AIS, RDF e outros dados, com detecção de violação de regras de tráfego local através de alarmes sonoros, gravação/reprodução do exercícios (que após cada exercício pode ser feito um debriefing sobre toda a evolução do simulado), dados de sensores, CCTV simulado, que fornece uma

visão precisa da área monitorada. Há, ainda, a possibilidade de tudo isso interagir com a simulação que está acontecendo nos Passadiços, dentro do mesmo cenário. Desta forma, pode-se compor uma situação complexa de tráfego, que hoje é realidade em alguns portos no Brasil, como Santos, Ponta da Madeira e Rio de Janeiro.

O mais interessante desta integração do VTS com os Passadiços Full Mission é que, com esta configuração, podemos treinar, por exemplo, os futuros operadores de VTS para uma situação na qual o porto possui uma estação controlando todo o tráfego portuário, variando as condições climáticas e densidade de tráfego ou até mesmo simulando uma situação com até três estações atuando no mesmo porto e da mesma forma, com condições climáticas predominantes no local ou condições climáticas adversas, no intuito de condicionar o operador a situações emergenciais.

Os cursos-modelo foram elaborados com base na Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto de Marítimos (Convenção STCW, de Standards of Training, Certification and Watchkeeping), de 1978, revista em 1995, e no Código para Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto de Marítimos (Código STCW), a partir dos quais a IALA adotou sua Recomendação V-103 sobre Padrões de Treinamento e Certificação de Pessoal VTS. ■

O simulador de VTS do Centro de Simulação Aquaviária é capaz de conduzir treinamentos em diversos portos brasileiros. Atualmente, o CSA possui 16 portos brasileiros desenvolvidos por sua própria equipe. Dentre os principais estão os portos do Rio de Janeiro, de Santos, de Vitória, da Ponta da Madeira, de Suape e de Mucuripe, todos que estão exatamente na fase de licitação

APMA se forma no Ciaga



A solenidade de formatura dos 32 oficiais de máquinas da turma do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA) aconteceu no auditório do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga). A cerimônia reuniu autoridades civis e militares, familiares e amigos dos 27 homens e cinco mulheres do mar. **No dia 14 de junho de 2013.**



SINDMAR palestra para futuros tecnólogos em logística

Alunos e alunas do curso superior de Tecnologia em Logística da Faculdade Ipiranga se reuniram no auditório da Unidade de Cabanagem para assistir à palestra “Transporte Marítimo Internacional”, proferida pelo SINDMAR. Neste encontro com futuros profissionais, o Delegado Regional do Sindicato em Belém, Darlei Pinheiro, apresentou a Marinha Mercante para todos os que assistiam e expôs questões pertinentes ao nosso setor.

Durante a palestra, Darlei apresentou as diferenças dos mercados de trabalho internacional e brasileiro para os oficiais mercantes. O representante sindical ainda abordou assuntos como a RN-72, RN-80 e os Decretos 6.964, que tratam do Mercosul. No final, o nosso Delegado na capital paraense destacou a importância de todos estarem dispostos para lutar na defesa dos postos de trabalho. **No dia 10 de junho de 2013.**



Trinta anos de muitas alegrias e histórias

Uma solenidade que vai ficar para sempre nas corações dos oficiais mercantes que formaram a turma de 1983 do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar. Em cerimônia envolvida com muita emoção e alegria, os marítimos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Ciaba celebraram as bodas de pérola da turma. Trinta anos depois, não faltaram abra-

ços, risadas e lembranças do tempo da EFOMM.

A solenidade que marcou os 30 anos desta turma aconteceu no salão de eventos do Pará Clube e juntou velhos amigos mercantes, além de familiares e diferentes gerações.

O SINDMAR, representado nesta cerimônia pelo nosso Delegado Regional em Belém, Darlei Pinheiro, prestigiou a festividade, que ainda contou com a presença de professores da EFOMM, inclusive o professor Valdemir de Oliveira. **No dia 6 de julho de 2013**

Capitania dos Portos e SINDMAR debatem cursos

O SINDMAR se reuniu com a Capitania dos Portos de Pernambuco para discutir assuntos relacionados a cursos organizados pela Marinha do Brasil. Neste encontro, que aconteceu no setor de Ensino Profissional Marítimo (EPM) da Capitania, os Delegados Regionais do nosso Sindicato, Rosivando Viana e Isabella Costa, na Paraíba e em Pernambuco, respectivamente, debateram questões ligadas a cursos que podem vir a ser realizados em Pernambuco. Os responsáveis pelo setor, Comandantes Aristóteles José Silva Castro e Evandro Ferreira da Rocha, e a Tenente Flávia Rosana Dias Pessoa, escutaram as solicitações dos representantes dos oficiais e eletricitas mercantes. O objetivo é facilitar o acesso dos representados do SINDMAR aos cursos EBPQ (Básico para Navios Tanque Petroleiros e para Produtos Químicos) e EBGL (Básico para Navios Tanque de Gás Liquefeito) para que possam obter os certificados necessários para embarque. **No dia 28 de agosto de 2013.**



Ajuda internacional

O SINDMAR atendeu contato do Ministério de Economia e Finanças do Uruguai. O Uruguai tem o objetivo de construir um megaporto em águas profundas em Departamento Rocha, na fronteira com o Rio Grande do Sul. Ciente da magnitude e capacidade tecnológica do Centro de Simulação Aquaviária (CSA). Com larga experiência no apoio a projetos de construção de portos e de viabilidade de manobras em unidades portuárias, a Fundação Homem do Mar, entidade que administra o CSA, encurtou a distância até o país vizinho e mostrou-se à disposição do Subsecretário do Ministério



uruguaio, Alejandro Antonelli, que já ocupou um alto cargo no Sistema Nacional de Portos daquele país, para ajudar a nação no desenvolvimento deste projeto. **Nos dias 1º e 2 de julho de 2013.**

Capitania dos Portos SE apresenta projetos



O SINDMAR, representado pela nossa Delegada Regional em Aracaju, Symone Soares, prestigiou o evento em que a Capitania dos Portos de Sergipe apresentou seus projetos para a gestão 2013/2015. A apresentação, que aconteceu no auditório da Capitania dos Portos, foi liderada pelo novo Capitão dos Portos, Capitão de Fragata Clésio Misson Penoni, e pelo antigo Comandante da Capitania, CMG Eron Gantois Marçal. Na ocasião, foi apresentado um trabalho desenvolvido em parceria com a Soamar. **No dia 18 de julho de 2013.**

Passagem de Comando na Capitania dos Portos de SE

O Capitão de Fragata Clésio Misson Penoni assumiu o Comando da Capitania dos Portos de Sergipe. A solenidade de passagem de Comando do órgão da Marinha do Brasil, que reuniu autoridades governamentais, civis e militares, foi capitaneada pelo Comandante do 2º Distrito Naval, Vice-Almirante Antonio Fernandes Monteiro Dias.

Na cerimônia, que aconteceu na Sede da Capitania, a Delegada Regional do SINDMAR em Aracaju, Symone Soares, congratulou o novo Capitão dos Portos e desejou sucesso ao CF Clésio Misson Penoni em sua nova etapa da vida profissional. **No dia 26 de julho de 2013.**



Setor de inspeção da Capitania dos Portos PE debate RN-72 com Sindicato

SINDMAR



O SINDMAR se reuniu com a Capitania dos Portos de Pernambuco para discutir assuntos relacionados à importância das inspeções nos navios para verificar se a Resolução Normativa número 72 é cumprida. Neste encontro, que aconteceu no setor GVI (responsável por vistorias e inspeções) da Capitania, a Delegada Regional do nosso Sindicato, Isabella Costa, lembrou aos inspetores Milton Carlos Nunes, José Barbosa de Melo e Rubem Severino da Silva a obrigação de cumprimento do percentual mínimo de brasileiros a bordo.

“É muito importante que haja esta verificação, inclusive, nos casos previstos, de haver Comandante e Chefe de Máquinas brasileiros”, afirmou Isabella Costa. **No dia 1º de agosto.**

Nova diretoria da CTB-CE é empossada

O SINDMAR participou do I Congresso Estadual da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) no Ceará. No evento classista, a nova diretoria regional da CTB-CE, à qual o nosso Sindicato é filiado, foi empossada. O Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, congratulou Luciano Simplício, novo Presidente da CTB-CE.

A nova diretoria da CTB cearense é composta por representantes de sindicatos de diferentes segmentos da sociedade, como previdenciário, caminhoneiros, rodoviários, economistas, bancários, saúde, servidores públicos, trabalhadores rurais, agentes de endemias, vigilantes, comerciantes e professores, dentre outros. **No dia 6 de setembro de 2013.**



SINDMAR

PF e GEPOM se reúnem com SINDMAR

O SINDMAR se reuniu com representantes das Polícias Federal e Marítima para debater ações de proteção aos trabalhadores. Neste encontro, que reuniu o Delegado da PF Alexander Frederich e o representante do Grupo Especial de Polícia Marítima (Gepom), Guttemberg, a Delegada Regional do SINDMAR em Aracaju, Symone Soares, apresentou a nossa Delegacia e debateu o trabalho desenvolvido na área portuária e na estação de embarque e desembarque do aeroporto. **No dia 3 de setembro de 2013.**



SINDMAR



Debate sobre mão de obra estrangeira

O SINDMAR foi convidado a participar do Encontro de Negócios, promovido pela Câmara Brasil-Portugal, no Ceará. No evento, que contou com a presença do Coordenador Geral de Imigração do Ministério do Trabalho, Aldo Candido Costa Filho, e do Presidente da Câmara Brasil-Portugal, José Maria Zanocchi, o Sindicato participou do tema “Mão de obra estrangeira”. O encontro ainda contou com a presença do Cônsul do Uruguai, Helio Leitão, e do assessor de Assuntos Internacionais do governo do Ceará, Francisco Brandão.

“Foram colocados vários posicionamentos sobre o assunto. É claro que destaquei a posição do SINDMAR sobre a importância da RN-72”, contou Rinaldo Meideiros, Delegado Regional do Sindicato em Fortaleza. **No dia 4 de setembro de 2013.**



Tripulantes da CBO e Sindicato debatem questões trabalhistas

O SINDMAR se reuniu com tripulantes do CBO Campos para debater ações sindicais. No encontro, que aconteceu na reunião de pré-embarque, a Delegada Regional do SINDMAR em Aracaju, Symone Soares, salientou a importância de todos participarem do dia a dia do Sindicato. “Esta é uma maneira de trazer maior proximidade do Sindicato com nossos representados, que trabalham aqui no polo de Sergipe”, contou Symone. **No dia 4 de setembro de 2013.**

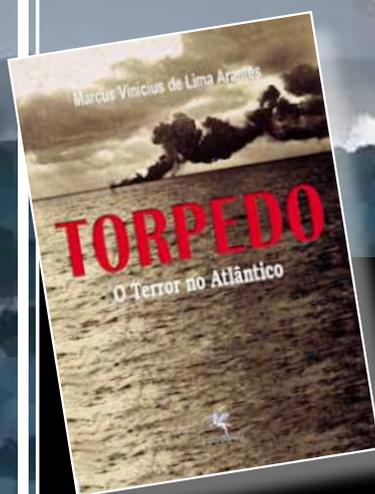
Conatpa e SINDMAR debatem setor marítimo

O SINDMAR se reuniu com a Coordenação Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (CONATPA) para discutir questões ligadas ao setor marítimo. Neste encontro, que aconteceu no Ministério Público do Trabalho, a Delegada Regional do nosso Sindicato em Aracaju, Symone Soares, destacou as ações do SINDMAR para o Procurador Maurício Coentro Pais de Melo, atual chefe da CONATPA. O Coordenador Nacional entende que é grande a importância de uma atuação do Sindicato em Sergipe, como já acontece, uma vez que a nossa Representação Sindical possui delegacia naquele estado. “Há uma grande quantidade de marítimos trabalhando ou morando aqui. Além disso, podemos ajudar em questões peculiares do setor marítimo”, disse o Procurador. **No dia 18 de setembro de 2013**

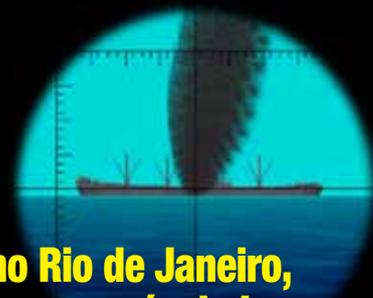


Os ataques que colocaram o Brasil na guerra

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



English
version on
page 72



Artigo



Nilson José Lima

Representante da
CONTTMAF na
RPB-IMO, em Londres

Montagem sobre foto de André Prado



MLC 2006 entra em vigor e um novo Código contra a pirataria é adotado

Entrada em vigor da Convenção MLC 2006, a qual é considerada o 4º pilar dos regulamentos marítimos mais importantes do transporte internacional, complementando os três outros pilares, ou seja, as Convenções IMO, SOLAS, MARPOL e STCW. Adoção de um código que, ao se juntar ao Código de Djibouti, estará protegendo os marítimos e os navios contra atos de pirataria e roubo armado na região Africana. Tratamento justo aos marítimos na eventualidade de um acidente marítimo e por último, a importância em se manter atualizados os softwares dos equipamentos ECDIS.



Prestação de Garantia Financeira em caso de abandono, lesão corporal ou morte de marítimos em função da entrada em vigor da Convenção da OIT sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006).

A MLC 2006 entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, após ratificação de 30 Estados Membros da OIT (Organização Internacional do Trabalho), representando 33% da arqueação bruta mundial. Entre os preparativos para a entrada em vigor da Convenção, o Conselho Administrativo da OIT adotou procedimentos para o estabelecimento de um Comitê Tripartite Especial, que deverá manter a Convenção sob constante revisão. A primeira reunião do Comitê Tripartite foi programada para o início de 2014 para discutir, entre outras coisas, as emendas propostas ao Código da Convenção abordando a questão de segurança fi-

nanceira para os membros da tripulação/marítimos e seus dependentes, no que diz respeito à compensação em casos de danos pessoais, morte e abandono. Estas propostas de emendas foram baseadas nas recomendações do Grupo Conjunto de Peritos IMO/OIT sobre responsabilidade e compensação em caso de reivindicações referentes à morte, lesão corporal e abandono de marítimos.

Novo Código para aplicação de lei marítima contra a pirataria e roubo armado na África Ocidental e Central

O Código de conduta sobre a prevenção da pirataria, roubo armado contra navios e atividades ilícitas nas áreas Oeste e Central da África foi assinado por 22 Esta-

Continua na próxima página

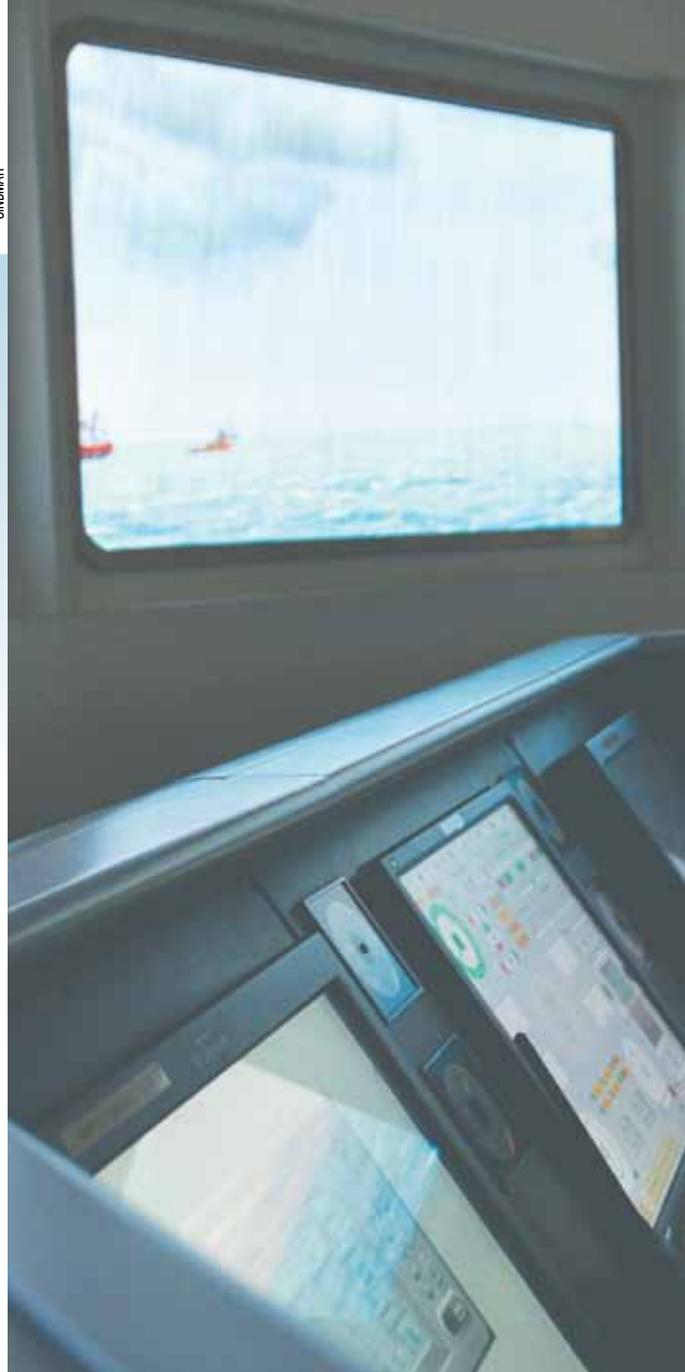
Um total de 3.480 questionários foram respondidos e submetidos pelos marítimos de 68 diferentes nacionalidades. Os resultados indicaram que os direitos dos marítimos, como apresentado nas orientações sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo, adotados pela IMO e pela OIT, estão frequentemente sujeitos a violações

dos, sendo eles: Angola, Benin, Camarões, Cabo Verde, Chade, Congo, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, São Tomé e Príncipe e Togo. O Código foi adotado formalmente no dia 25 de junho de 2013 em Yaoundé, República dos Camarões. Os Estados que assinaram o Código pretendem cooperar o máximo possível para a prevenção e repressão da pirataria e roubo armado contra navios, o crime organizado transnacional no domínio marítimo, o terrorismo marítimo, a pesca ilegal não declarada e não regulamentada e outras atividades ilegais no mar. O Código reconhece os princípios de igualdade soberana e integridade territorial dos Estados e a não-intervenção nos assuntos domésticos de outros Estados.

TRATAMENTO JUSTO DOS MARÍTIMOS EM CASO DE UM ACIDENTE MARÍTIMO

A Federação Internacional do Trabalho em Transporte (ITF) e a Federação Internacional da Associação dos Comandantes (IFSMA) informaram na IMO os resultados de uma pesquisa realizada pela SRI (Direitos Internacionais dos Marítimos), em relação ao respeito dos direitos dos marítimos quando enfrentam processos criminais. A pesquisa foi feita em oito idiomas e realizada durante um período de 12 meses, terminando em fevereiro de 2012. Um total de 3.480 questionários foram respondidos e submetidos pelos marítimos de 68 diferentes nacionalidades. Os resultados indicaram que os direitos dos marítimos, como apresentado nas orientações sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo, adotados pela IMO e pela OIT, estão frequentemente sujeitos a violações. Entre os resultados mais importantes, deve-se enfatizar o seguinte: frequente falta do devido processo legal para os marítimos que enfrentam acusações criminais; tratamento injusto, intimidação e falta de representação legal; e serviços de interpretação e relutância em colaborar com a vítima do enquérito devido a uma falta de confiança nas autoridades. A

SINDMAR



cópia completa do relatório está disponível no site da SRI no seguinte link: www.seafarersrights.org.

Anomalias com o ECDIS

Este é um sistema de navegação por computador que obedece às regras da IMO (Organização Marítima Internacional), e que pode substituir a utilização das cartas náuticas em papel. O sistema integra informações de posicionamento, através do uso de satélites artificiais com cobertura global interligado com outros sistemas de navegação tais como, o radar, a sonda e os sistemas de identificação automática (AIS). A função principal do ECDIS é auxiliar na segurança da navegação.

A partir de 1º de julho de 2012 o ECDIS se tornou obrigatório pela emenda à regra V/19.2.10, da Convenção SOLAS.

Durante a sessão do Comitê de Segurança Marítima (MSC 88), em 2010, foram identificadas anomalias em alguns ECDIS, relacionadas com as configurações de sistema, exibições na tela e alarmes. Nesta ocasião, o Comitê emitiu a Circular MSC.1/Circ.1391 “Operating anomalies identified within ECDIS”, onde convidou as Administrações ou outros órgão designados para coletar, investigar e disseminar informações sobre as anomalias com o ECDIS.

Em fevereiro de 2011, a IHO (Organização Hidrográfica Internacional), entidade responsável pela criação de diversos padrões de cartas náuticas, cartas eletrônicas de navegação e de ECDIS, organizou um workshop para discutir as questões levantadas durante o MSC 88. Em maio do mesmo ano, o MSC 89 encaminhou estes problemas operacionais para a 57ª sessão do Subcomitê de Segurança da Navegação (NAV 57), que ocorreu em junho de 2011 e foram identificados três temas de anomalias, sendo eles: que os padrões IMO, IHO e IEC (Comissão Eletrotécnica Internacional) não estavam totalmente harmonizados, deixando os produtores de cartas náuticas, fabricantes de equipamentos e testadores com problemas de interpretação; erros na elaboração das cartas náuticas e na fabricação do ECDIS; e atualização de software ECDIS, onde a versão mais recente do software não estava em conformidade com as últimas edições das regras IMO, IHO ou IEC. Ficou também demonstrada a necessidade de se estabelecer uma lista de anomalias do ECDIS e publicá-las em nível mundial. A lista deveria ser distribuída a todos os centros de treinamentos do ECDIS, fabricantes de equipamentos, escolas náuticas e prestadores de formação (terceiros), incorporando as informações e advertências aos cursos-modelo do STCW e cursos específicos. A distribuição desta mesma lista aos fabricantes de equipamentos seria para que eles publicassem as informações necessárias aos usuários de seu sistema e realizassem as ações corretivas.

Na página da IHO encontramos as versões atualizadas sobre Cartas de Navegação Eletrônicas e ECDIS: http://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=331&Itemid=430.

Em maio de 2012, durante a sessão do MSC 90, a maioria das delegações optou em manter a data de im-

plementação obrigatória do ECDIS (julho de 2012). Entretanto, havia necessidade de aumentar a conscientização entre os marítimos sobre as anomalias encontradas. Uma delegação opinou que os navios com equipamento ECDIS, cujo software não possa ser atualizado para resolver as anomalias operacionais, também deveriam estar dotados com as cartas náuticas em papel. Em julho de 2012, durante o NAV 58, foram discutidas as questões das anomalias com o ECDIS a fim de chamar a atenção dos marítimos e armadores para os problemas; então foi emitida a Circular de Segurança da Navegação SN.1/Circ.312, que possui uma lista de anomalias operacionais que foram reportadas. A IHO informou que a maioria dos fabricantes tinha produzido ajustes para resolver os problemas de compatibilidade de software dos antigos equipamentos ECDIS.

A IHO também informou sobre o status da verificação dos dados, observando que os fabricantes estavam cooperando plenamente para solucionar os problemas. Em conclusão, destacou-se o esforço efetuado em resolver as questões pendentes sobre as anomalias de funcionamento do ECDIS. As delegações que são parte dos Estados Membros da IMO devem acompanhar as anomalias encontradas até 2015, quando o treinamento dos marítimos alcançará o seu pico. Conforme o cronograma, a maioria dos navios existentes, sob regra específica, terá que estar equipada com o ECDIS até 2014.

Para o NAV 59 (02 a 06 de setembro de 2013) está sendo apresentada uma minuta de circular que consolidará todas as informações importantes, existentes nas diversas circulares IMO, que tratam do ECDIS. Este documento de orientação tem como objetivo ajudar a esclarecer os requisitos do ECDIS, evitar erros de interpretação dos regulamentos e melhorar a segurança da navegação. O público-alvo são os marítimos, os fabricantes de equipamentos, as autoridades de homologação, os produtores de cartas eletrônicas, os prestadores de serviço de dados, os armadores e operadores, as administrações marítimas e os instrutores de formação. É vital que todos tenham uma compreensão clara e comum dos vários assuntos relacionados ao sistema, para garantir uma transição segura e eficiente das cartas náuticas em papel para o ECDIS. Esta minuta de Circular MSC denominada ECDIS – Orientações para Boas Práticas, deverá ser adotada pelo NAV 59 e encaminhada para a 93ª sessão do Comitê de Segurança Marítima, em 2014, para aprovação. ■

O público-alvo são os marítimos, os fabricantes de equipamentos, as autoridades de homologação, os produtores de cartas eletrônicas, os prestadores de serviço de dados, os armadores e operadores, as administrações marítimas e os instrutores de formação





English
version



MLC 2006 entry into force and a new Code against piracy is adopted

Entry into force of the MLC 2006 Convention, considered the 4th pillar of the most important maritime regulations covering international shipping, complementing the other three pillars, namely the SOLAS, MARPOL and STCW IMO Conventions. Adoption of a Code which, added to the Djibouti Code, will protect the seafarers and ships alike against acts of piracy and armed robbery in the African region. Fair treatment of seafarers in the event of maritime accidents and finally, the importance of keeping the software of ECDIS equipments updated.



Montagem sobre foto de André Prado

Provision of financial security in cases of abandonment, personal injury to, or death of seafarers in the light of the progress towards the entry into force of the ILO Maritime Labour Convention (MLC 2006).

The ILO Maritime Labour Convention (MLC 2006) entered into force on 20 August 2013, after ratification by at least 30 Members, with a total share in the world gross tonnage of ships of 33%. In the context of the preparations for the entry into force of the Convention, the ILO Governing Body had adopted Standing Orders for the Special Tripartite Committee, a body mandated to keep the Convention under continuous review. The first meeting of the Special Tripartite Committee was scheduled for early 2014 to discuss, inter alia, proposed amendments to the Code of the Convention, to address the issue of financial security for crew members/seafarers and their dependants, with regard to compensation in cases of personal injury, death and abandonment. These proposed amendments were based on the recommendations of the joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers.

New West and Central Africa piracy and maritime law enforcement Code

The Code of conduct concerning the prevention of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in West and Central Africa was signed by 22 States: Angola, Benin, Cameroon, Cape Verde, Chad, the Congo, Cote d'Ivoire, the Democratic Republic of the Congo, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Equatorial Guinea, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Sao Tome and Principe and Togo. The Code was adopted formally on 25 June 2013 in Yaoundé, Republic of Cameroon. The States that signed the Code intend to co-operate to the fullest possible extent in the prevention and repression of piracy and armed robbery against ships, transnational organized crime in the maritime domain, maritime terrorism, illegal, unreported and unregulated fishing and other illegal activities at sea. The Code recognizes the principles of sovereign equality and territorial integrity of States and that of non-intervention in the domestic affairs of other States.

FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENT OF A MARITIME ACCIDENT

The International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA) reported at IMO the results of a survey conducted by SRI (Seafarers Right International) concerning respect for the rights of seafarers facing criminal prosecution. The survey, conducted in eight languages, was carried out over a 12-month period, ending in February 2012. A total of 3,480 completed questionnaires have been submitted by seafarers from 68 different nationalities. The findings suggested that the rights of seafarers, as presented in the Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident, adopted by IMO and ILO, are often subject to violation. Among the most important findings, the following should be emphasized: frequent lack of legal process for seafarers who face criminal charges; unfair treatment, intimidation and lack of legal representation; and lack of interpretation services and reluctance to cooperate with casualty enquiries due to a lack of trust in the authorities. A copy of the full report is available on the SRI website at the following link: www.seafarersrights.org.

ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) anomalies

This is a computerized navigation system that follows the rules of IMO (International Maritime Organization) and that can replace the use of paper charts. The system gathers position information through the use of artificial satellites with global coverage interconnected with other navigation systems such as radar, sensor and automatic identification systems (AIS). The main task of the ECDIS is to assist navigation safety. From July 1st 2012 the ECDIS is mandatory according to an amendment to the SOLAS Rule V/19.2.10

During a session of the Maritime Safety Committee (MSC 88), in 2010, anomalies related to system settings, on-screen displays and alarm were identified in some ECDIS. On that occasion, the Committee issued the Circular MSC.1/Circ.1391 "Operating anomalies identified within ECDIS" which invites administrators or another designated body, to collect, investigate and to disseminate information about ECDIS anomalies.

In February 2011, the IHO (International Hydrographic Organization), the entity responsible for creating various standards to nautical charts, electronic nautical charts and ECDIS, organized a workshop to discuss the issues raised during the MSC 88. In May of the same year, the MSC 89 forwarded these operational prob-

A total of 3,480 completed questionnaires have been submitted by seafarers from 68 different nationalities. The findings suggested that the rights of seafarers, as presented in the Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident, adopted by IMO and ILO, are often subject to violation.





English version



Montagem sobre foto do SINDMAR



The target audiences are seafarers, equipment manufacturers, the approval authority, the producers of electronic charts, the data service providers, owners and operators, maritime administrators and training instructors.

lems to the 57th session of the Subcommittee on Safety of Navigation (NAV 57), which occurred in June 2011, and there were identified three themes of anomaly, such as: IMO, IHO and IEC (International Electro Technical) standards were not fully coordinated, leaving producers charts, equipment manufacturers and testers with interpretation problems; genuine errors in charting and ECDIS manufacture were found; software updates for ECDIS, where the latest version of the software did not conform to latest issues of the IMO, IHO and IEC standards. It was also shown that it was necessary to establish a list of ECDIS anomalies and then to publish it worldwide. The list should be distributed to all ECDIS training providers, equipment manufacturers, nautical colleges and third party training providers, incorporating appropriate information and warnings on the relevant STCW Model Course and type-specific courses. The distribution of the same list to equipment manufactures that they would publish the appropriate information to their system users and inviting corrective action.

At the IHO web page we can find the latest standards that apply to ECDIS and Electronic Nautical Chart: (http://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=331&Itemid=430).

In May 2012, during the MSC 90, the majority of the delegations opted for keeping the date for mandatory implementation of ECDIS (July 2012). However, there was a need to increase awareness among seafarers on the anomalies found. One delegation suggested that vessels with ECDIS equipment with software that could not be updated to resolve operational anomalies should also be equipped with paper charts. In July 2012, during the NAV 58 the issues of anomalies with ECDIS and outdated software were discussed in order to draw the seafarers and ship owners attention to the

matter, it was produced a Navigation Safety Circular SN.1/Circ.312 which has a list of operational anomalies that have been reported. The IHO has informed that the majority of the manufacturers had produced adjustments to solve software compatibility of the old ECDIS equipment.

The IHO has also reported on the status of data checks, mentioning that the manufacturers were fully cooperating to solve problems. In conclusion, it was highlighted the efforts in solving the outstanding issues on ECDIS malfunctions. The delegations that are part of the IMO Member State must track any anomaly detected until 2015, when the training of seafarers reach its peak. According to the schedule, the majority of the existing vessels under specific rule will have to be equipped with ECDIS by 2014.

For NAV 59 (02 to 06 September 2013) it will be presented a draft circular that consolidates all the important existing information in the various IMO circulars concerning ECDIS. This guidance document aims to help clarifying the requirements of ECDIS, to avoid misinterpretations of the regulations and to improve the navigation safety. The target audiences are seafarers, equipment manufacturers, the approval authority, the producers of electronic charts, the data service providers, owners and operators, maritime administrators and training instructors. It is vital for everyone to have a clear and common understanding of the various issues related to the system to ensure a safe and an efficient transition from paper charts to ECDIS. This draft of MSC Circular entitled ECDIS - Guidelines for Good Practice, should be adopted by NAV 59 and forwarded to the 93rd session of the Maritime Safety Committee in 2014, for approval. ■



Unifique-se.

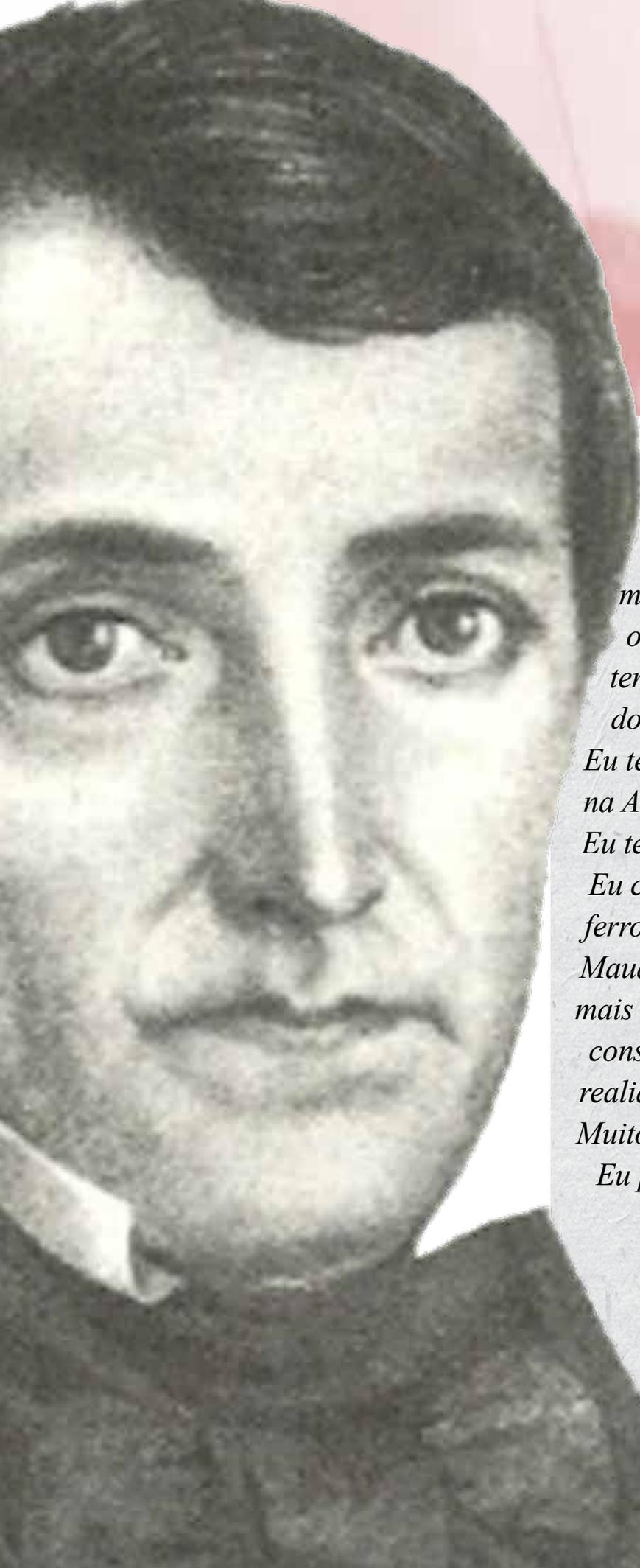


Blog-se.

Clique:

revistaunificar.blogspot.com.br





“Eu estive pensando: se eu morresse hoje, agora, poderia me considerar realizado. Eu sou o homem mais rico do País. Eu tenho 12 milhões de libras, mais do que o orçamento do Império. Eu tenho 400 mil hectares de terra na Amazônia, 160 mil no Uruguai. Eu tenho 130 mil cabeças de gado. Eu construí a primeira estrada de ferro do Brasil. Eu sou o Barão de Mauá e tenho apenas 40 anos. Que mais ainda eu tenho pela frente? Eu consegui transformar projetos em realidade, mas ainda tenho sonhos. Muitos sonhos. Eu não posso parar. Eu preciso construir um Império que dure séculos.”

(Frase do personagem Mauá interpretado pelo ator Paulo Betti no filme “Mauá, o Imperador e o Rei”).

28/12/1813, Arroio Grande (RS)
21/10/1889, Petrópolis (RJ)

200 anos do Visconde de Mauá

Mercador de sonhos, patrono dos mercantes



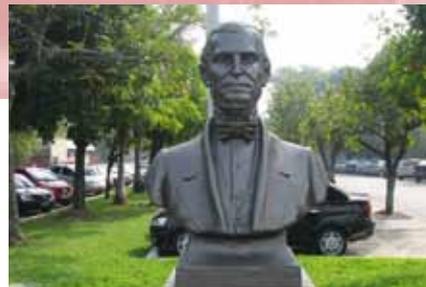
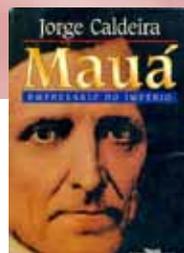
Está lá em uma das páginas do livro *Mauá, empresário do Império*, do escritor Jorge Caldeira: “Irineu às vezes cometia gafes, em geral porque estava muito distraído. Nas festas a que comparecia, volta e meia cumprimentava com a maior cordialidade as criadas da casa, que nunca vira, como se falasse com velhas conhecidas. Também respondia perguntas com frases que nada tinham a ver com a conversa – coisas como ouvir a notícia do cancelamento de uma reunião social e retrucar aéreo: ‘Que pechincha, que pechincha...’ . Nesses momentos, se estava por perto, May (sua esposa) sorria. Ela sabia bem que tipo de marido tinha arrumado. Lembrava-se de cenas

como a do dia em que o arrancou do escritório para ir ao teatro. Irineu pediu desculpas pela demora no trabalho e jurou que não haveria atraso porque se vestiria num minuto. De fato, não demorou. Apareceu logo na sala de casaca, gravata de seda bem enlaçada, sapatos brilhantes, luvas brancas, chapéu alto de feltro – e uma ceroula comprida, de cadarço nas canelas, impecavelmente à mostra. A maioria das pessoas se apegava a essas pequenas distrações para fazer seu julgamento sobre o personagem que não entendiam direito: Irineu logo ganhou fama de excêntrico.”

Continua na próxima página



Reproduções



Visconde de Mauá é nome de cidade turística na serra fluminense e Barão de Mauá, nome de estação de trem. As casas onde morou em São Cristóvão, no Rio de Janeiro, e em Petrópolis continuam preservadas. Irineu foi biografado em livros e interpretado no cinema pelo ator Paulo Betti. Foi tema de enredo de escolas de samba (Portela em 1963 e Acadêmicos do Cubango no ano passado). Na data do seu nascimento, é homenageado no CIAGA, onde se encontra o seu busto.

NA SEQUÊNCIA DO TEXTO, O AUTOR CONCLUI:

Essa explicação corriqueira, no entanto, deixava escondido o principal. Os que se contentavam com as aparências perdiam a oportunidade de perguntar sobre os motivos dos lapsos – e uma boa oportunidade de enriquecer. Naquele primeiro semestre de 1852, Irineu andava muito distraído em sociedade porque fazia planos para multiplicar seus empreendimentos e seus lucros na velocidade estonteante do crescimento da economia brasileira.

Empresário, industrial, banqueiro, político e diplomata brasileiro, símbolo e inspiração do que se chama hoje de empreendedores, Irineu Evangelista de Sousa nasceu em 28 de dezembro de 1813. No final desse ano o Brasil irá comemorar os 200 anos do seu nascimento, uma efeméride, uma data “redonda”, como gosta de destacar a Imprensa. A revista UNIFICAR se antecipa às comemorações e presta hoje uma homenagem ao patrono da Marinha Mercante.

Em sua extensa biografia, destaca-se o fato de ela ter iniciado o ousado empreendimento de construir os estaleiros da Companhia Ponta da Areia, fundando a indústria naval brasileira (1846), em Niterói. Em um ano já tinha a maior indústria do país, empregando mais de mil operários e produzindo navios, caldeiras para máquinas a vapor, engenhos de açúcar, guindastes, prensas, armas e tubos para encanamentos de água. Na letra do samba-enredo “Barão de Mauá e suas realizações”, da escola de samba carioca Portela, em 1963, vale destacar a frase: “Desenvolveu e protestou contra a navegação

em trânsito livre no rio Amazonas por outra nação”. Era um nacionalista.

Segundo o oficial mercante e professor do CIAGA Marcus Vinicius de Lima Arantes, “o espírito empreendedor e o pioneirismo respaldam a escolha de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, como patrono da nossa Marinha Mercante”. Marcus Vinicius lembra que foram dele as iniciativas que se constituíram no embrião da atividade marítima e de construção naval no Brasil. Gaúcho de nascimento, o jovem Irineu, aos 32 anos de idade chefiou a construção dos estaleiros da Companhia Ponta da Areia, dando início à implantação da nossa indústria naval. Com embarcações construídas na Ponta da Areia, fundou a Companhia de Rebocadores Barra do Rio Grande, em 1849.

Seu empreendimento seguinte na área marítima seria a Cia. de Navegação a Vapor do Amazonas, fundada em 1852. Como empresário dotado de notável dinamismo, esteve à frente dessas empresas e de diversas outras na área de transportes. Além dos empreendimentos ligados à Marinha Mercante, o Visconde de Mauá teve participação decisiva na implantação do sistema ferroviário brasileiro. Foi ainda político e abolicionista convicto. Participou de diversos outros projetos de interesse público no país na área de transporte urbano e comunicações e esteve à frente da implantação da iluminação pública no Rio de Janeiro. “Não há em nossa história nenhum outro brasileiro que tenha reunido tantas condições para receber a honraria de se tornar o Patrono da Marinha Mercante Brasileira”, finaliza Marcus Vinicius. ■



MEMÓRIA DE UM PELEGO • É o resgate de significativa parte da história da Marinha Mercante brasileira, através da visão de quem vivenciou intensamente o movimento sindical marítimo por décadas



A obra é encontrada na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro. O preço é diferenciado para associados e associadas do Sindicato. Temos, também, opção de envio postal

Informe-se na Secretaria da Sede ou de cada uma de nossas Delegacias. Mais informações pelo telefone **(21) 3125-7600**



E por falar em **Saudade**

Comunidade marítima se despede de Jorge Alves Pinto

Quando crianças, sempre ouvimos falar de heróis. Naquela época, vestiam capas e tinham superpoderes. Crescemos e percebemos que na vida há outros heróis; estes, verdadeiros. Sem capas ou superpoderes, mas com atitudes e histórias que são exemplo de vida. É certo que quem dedica sua vida ao mar já ouviu falar de heróis. E um destes nos deixou na manhã de 29 de julho de 2013, no Rio de Janeiro. O Chefe de Máquinas Jorge Alves Pinto morreu aos 91 anos, completados em 5 de março.

Conhecido por sua competência, determinação, companheirismo e disposição, o Oficial JAP, apelido criado pelas iniciais de seu nome, era um defensor ativo da categoria. Ex-combatente na II Guerra Mundial, Jorge participava diariamente da vida sindical dos representantes do SINDMAR. Nos anos em que se afastou da vida marítima ativa, o Oficial Jorge era um dos plantonistas que trabalhava no Departamento de Aposentados do Sindicato. Participava ativamente das reuniões, assembleias e mobilizações lideradas pelo representante legal da categoria. Porém, nos últimos anos, sua presença no Sindicato estava cada vez mais rara por causa da fragilidade de sua saúde.

A longa carreira deste destemido Oficial Mercante começou no Lloyd Brasileiro. Ainda Praticante, embarcou no Bagé. Em um de seus embarques, do Recife para Salvador, vivenciou a fatídica viagem daquele navio. Jorge jamais esqueceu os detalhes de 31 de julho de 1943, data em que a embarcação mista (27 passageiros e 107 tripulantes) foi torpedeada pelo submarino alemão U-185. Naufrago, salvou vidas de companheiros a bordo. Apesar da tragédia, JAP nunca apagou os horrores daquela noite, que ficaram estampados em seus olhos durante toda sua vida.

Formado pela Escola de Marinha Mercante, hoje Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, Jorge voltou quase duas décadas depois para ser professor e passar seus conhecimentos técnicos e suas experiências marinheiras para os mais jovens. Centenas de Oficiais Mercantes que navegam por águas brasileiras e estrangeiras adquiriram conhecimentos para a formação de suas carreiras com Jorge Alves Pinto.

Fora e dentro da EFOMM, a bordo ou em terra, o Oficial tinha orgulho de contar histórias do mar para quem tivesse interesse em escutá-las. E não eram poucos! Este guerreiro do mar sempre foi um árduo defensor da classe. JAP sempre enxergou no sindicalismo a única e verdadeira forma de os trabalhadores buscarem melhorias laborais e combater a exploração e os abusos da Armação.

A revista UNIFICAR lembra, com orgulho, de ter publicado o artigo do Oficial Jorge na edição número 25, intitulado “Testemunha ocular do torpedeamento do S/S Bagé”. Viúvo desde 2008, Jorge Alves Pinto deixou filhos, netos e uma imensa saudade, seguramente maior do que os mares navegáveis. ■



“Exemplo de profissional, foi classista e sindicalista até o fim de seus dias. Nunca refutou de lutar pelo coletivo. Tive a felicidade de ter conhecido e convivido com ele nestes anos de luta sindical. Sem dúvida, um grande homem!”

Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR



“Ele fez parte da formação de milhares de oficiais mercantes que passaram pela Escola de Formação do Rio de Janeiro. Sua consciência sindical sempre foi inspiração para todos.”

José Válido, Segundo Presidente do SINDMAR



“Um grande companheiro! Uma pessoa com ideias contundentes e formador de opinião. Expresso pêsames e meus mais profundos sentimentos por esta perda.”

Comandante Raimundo Nonato, suplente do Conselho Fiscal da Diretoria do SINDMAR e plantonista do Departamento de Aposentados do Sindicato



“Uma perda imensurável. Meu pai, Urbano Gondar, foi grande admirador do mestre Jorge Alves Pinto.”

Francisco César Monteiro Gondar, CLC que recentemente completou 25 anos de Comando na Marinha Mercante



“Estou consternado. Como integrante da grande família marinheira que Jorge Alves Pinto formou ao longo da vida, meu sentimento não poderia ser outro.”

Edson Martins Areias, ex-Presidente do antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante e Consultor Jurídico da CONTTMAF



Enio Domingos Costa de Almeida
(12/05/1929 – 06/08/2013)

O dia 6 de agosto ficou mais triste. Árduo defensor dos trabalhadores marítimos, o Capitão de Longo Curso Enio Domingos Costa de Almeida faleceu no Rio de Janeiro, deixando uma grande saudade não só em seus familiares, mas, também, nos companheiros de profissão e em todos aqueles com quem construiu sólidas amizades ao longo dos anos.

Com participação ativa no SINDMAR, sempre em defesa da classe, Enio foi Presidente da Junta Governativa do antigo Sindináutica entre junho e dezembro de 1963. O Oficial ocupou a presidência após Serapião do Nascimento ter se afastado, menos de dois anos após ter sido eleito, para presidir a Associação Náutica Brasileira.

Contemporâneo de Enio, Romulo Augustus Pereira de Souza, que assumiu a presidência do Sindináutica em maio de 1967 e ocupou esta liderança por mais de duas décadas, lembrou o companheiro Enio em seu livro Memórias de um Pelego, reeditado em 2011.

“No Sindicato de Náutica, extinguiu-se o mandato de Serapião do Nascimento, que se afastava para presidir a Associação Náutica Brasileira, proprietária da nova sede. Retirava-se invicto, sem ter nunca perdido uma eleição. Ingressava em uma faculdade para estudar Direito, última paixão de quem por muito tempo militou em órgão sindical. Deixava a náutica órfã de liderança efetiva. E em vigor, nosso novo Regulamento Interno, a partir de 18 de março. E por não ter sido convocada eleição em tempo hábil em virtude de movimento grevista, realizou-se no dia 24 de junho uma assembleia para eleger uma junta governativa, que deveria gerir o Sindicato até a posse de nova diretoria que seria eleita, conforme disposto na CLT. Cinco foram os candidatos e o resultado foi o seguinte: Comandante Ênio Domingos: 50 votos; Tácito: 46; Iolando: 39; Daltro: 38; e Morales: 29. Os três mais votados formaram a Junta.”

Como não havia tempo hábil para convocar novas eleições por conta de um movimento grevista, Enio foi eleito em assembleia após a saída de Serapião.

Nascido no Rio de Janeiro, o Capitão de Longo Curso foi da turma de 1950 do EMMPA. Em sua longa carreira marítima, tripulou navios da Docenave, Libra e Fronape.

Enio morreu no Rio de Janeiro, mesma cidade em que nasceu, em 1929. O CLC completou 84 anos no último 12 de maio e deixou esposa, quatro filhos e netos. ■

Capitão de Longo Curso, companheiro de longas caminhadas



O que é bom para a Petrobras não é bom para a Petros

Conselheiro da Fundação palestra no SINDMAR e alerta associados

“A pressão não tem fim. A Petrobras não cansa de se insinuar para os participantes e assistidos do Plano Petros a abrirem mão de seus direitos, conquistados há anos. Repactuar significa jogar as garantias na lixeira.” A afirmação é do Conselheiro da Fundação Petrobras de Seguridade Social (Petros), Paulo Teixeira Brandão, que palestrou para mais de meia centena de funcionários, aposentados e da ativa, no dia 17 de setembro na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro. Brandão discursou sobre as práticas da companhia que colocam em risco os direitos adquiridos por participantes e assistidos.

O Conselheiro lembrou que o grande benefício do Petros é a forma de correção. “Este é o único plano no país que tem correção pelo salário. Ou seja, desta forma, sempre teremos ganho real. Este é o valor de não repactuar. Não podemos abrir mão disso.” E acrescentou: “Com o tempo, a empresa achou por bem achar os benefícios. Mas isso não é bom. Temos de lutar pelos nossos direitos.”

Brandão também esclareceu dúvidas e mostrou a realidade em que se encontra o Plano Petros. Durante a apresentação do Conselheiro da Petros, o Sindicato, mais uma vez, se mostrou fervorosamente contrário à repactuação. A defesa do Petros de Benefício Definido (BD) é uma posição histórica do SINDMAR. A Representação Sindical valoriza estes direitos adquiridos e novas conquistas. Obviamente que o SINDMAR não pactua com o desejo maléfico da Petrobras em esvaziar o Plano Petros, provocando a perda de benefícios. ■

“Com o tempo, a empresa achou por bem achar os benefícios. Mas isso não é bom. Temos de lutar pelos nossos direitos.”

(Paulo Teixeira Brandão,
Conselheiro da
Fundação Petrobras
de Seguridade
Social-Petros)

Visitas a Bordo

Fotos SINDMAR



Diva



Itajubá



Lages



Guarujá



Lavras



Guarujá



Norsul Camocim



Ivan Barreto



Norma



Guaporé



Itaituba



Gurupá



Lages



Rancho Crusaded



Itamonte



O capitão da indústria na luta contra o Estado



Oswaldo Munteal Filho é Doutor em História Social pela UFRJ e Pós-Doutor em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas. É professor adjunto da UERJ, FACHA e PUC/RJ. Coordenador do Núcleo de Pesquisa e Extensão sobre a Identidade Brasileira e a História Contemporânea (NIBRAHC/UERJ). Escreveu os livros “O Brasil em Evidência: A Utopia do Desenvolvimento”, “Francisco Falcon - O Ofício de Historiador”, “O Brasil de João Goulart: Um Projeto de Nação”, entre outros.

A **modernização** que o Barão de Mauá projetou para o nosso país no século XIX foi confrontada por uma pesada máquina administrativa imperial e pelas oligarquias cafeeiras. Mauá enfrentou e foi derrotado pela história de um país profundamente comprometido com uma visão de mundo tradicionalista e conservadora, por um projeto de nação arcaico. O baronato à brasileira, diferentemente dos congêneres do velho continente, não apoiou a transformação, modernização proposta pelo empresário fluminense. Ao contrário, a nossa nobreza não foi capaz de oferecer um projeto integrador baseado nos princípios do desenvolvimento e da identidade nacional que afinal rompesse com o estatuto da escravidão.

Mauá tentou ser um ponto fora da curva desta tradição e perdeu. Quebrado e falido, o capitão de indústria que o Brasil pôde ter chegou a propor um banco nacional, indústria nacional e autonomia administrativa na gestão dos negócios.

O modelo de industrialização subsidiada pelo Estado, que inundou o século XIX da Ibéria até o Japão, não atravessou o Atlântico. Cada Estado-Nação à sua maneira se armou como foi possível para os desafios do século XX. A guerra, o alto padrão de competitividade e a crise da liberal-democracia, todos estes elementos reunidos representaram um brutal desafio para os empresários-de-miurgos de inspiração schumpeteriana. A economia política do desenvolvimento previa uma participação ou intervenção direta do Estado na economia, deixando a iniciativa privada livre para criar e produzir as mercadorias necessárias ao mercado consumidor. Schumpeter defendia que a emergência do novo presupunha a destruição do antigo. A este processo, em síntese, podemos chamar de “destruição criativa”.

Mauá não ficou atrás nesta luta, pelo menos no campo das ideias. Homem à frente de seu tempo,

procurou, paradoxalmente, soluções ajustadas a sua própria época. A mudança da mentalidade, entretanto, é um processo complexo e demanda tempo. A Era Mauá corria atrás de um relógio da história, cujo controle escapou à capacidade decisória do Barão. Mauá foi sendo desacreditado, sabotado e, finalmente, traído em seus pleitos. A burocracia imperial, sob a pilotagem das velhas e corroídas elites imperiais, lhe faltou e o mercado não aceitou seu pioneirismo.

O Barão perdeu num primeiro momento e o Brasil patina até hoje em seu fado de país agrário exportador de matérias-primas. O salto é duro, cheio de sacrifícios e privações. Esta conta a elite política imperial não quis pagar, e a República, que teve como herança o passado escravista, tampouco enfrentou o desafio do Brasil potência.

O “sentido da colonização”, como dizia Caio Prado Júnior, deixou raízes profundas no modelo de desenvolvimento brasileiro até os dias de hoje. Ao contrário do que Mauá imaginava, o Estado se tornou um espaço de loteamento de cargos e sinecuras. A escravidão foi o outro lado da moeda. O projeto de um país com mão de obra

livre não estava nos planos da elite imperial e, no plano internacional, o Brasil pertencia à galeria de abastecedores primários.

Mauá não foi herói nem vilão como filmes, novelas e séries para a TV tentaram estereotipá-lo. Seu legado nos remete a uma sensação de um projetista que não foi ouvido. A burguesia nacional não teve depois muitos “Mauás”, pelo contrário, contou com um Estado sem empresas e empreendedores sem estímulo. Vargas, JK, Jango, FHC ou Lula trilham caminhos que aqui e ali bordejaram os problemas nacionais. Mas será que o Barão de Mauá teria um lugar na sucateada indústria nacional? ■



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

“Sonho
que se
sonha só
é só um
sonho
que se
sonha só

Mas sonho
que se
sonha
junto é
realidade”

(Raul Seixas)

28 de
dezembro
de 2013

200
anos de

PATRONO
DA MARINHA
MERCANTE

Mauá

CORTESIA MUSEU IMPERIAL / IBRAM / MINC.





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



Investindo em pessoas

