

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR • Nº 39 • maio de 2014

unificar

- Comandante Ventura: o marítimo que virou “jornalista”
- Algo de novo no front: as Delegacias do SINDMAR
- Terror no Mar: os Cruzeiros marítimos

ENGLISH VERSION

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA

O Mercante Marco Junqueira é o primeiro Oficial de Máquinas a fazer o curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra, e vibra com a oportunidade: “Estou procurando honrar essa indicação.”

Chegamos lá!



SEMINÁRIOS DO SINDMAR



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

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

Filiado a



Investindo
em pessoas



Sumário

CAPA

Conheça Marco Junqueira, o primeiro Oficial de Máquinas a fazer o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), da Escola Superior de Guerra. Ele afirma que jamais esperou ter este tipo de oportunidade em sua carreira, possível graças à movimentação do SINDMAR junto ao comando da Escola..... 72

DE OLHO NA MÍDIA

A Seção “De olho na Mídia” comprova que o SINDMAR está sempre ligado em tudo de relevante para a categoria que é veiculado em rádio, televisão, jornal, revista e web..... 10

VIVA O TRABALHADOR BRASILEIRO

Em artigo para jornal carioca, Severino Almeida escreve: “Não estamos contra os estrangeiros. Mas também não podemos estar contra os brasileiros.”12
ENGLISH VERSION 13

COMANDANTE VENTURA

A história do “Capitão” da Revista Eletrônica do Centro de Capitães da Marinha Mercante, cuja vida deu um programa de televisão e um filme..... 14

CSA NAS OLIMPÍADAS

O Centro de Simulação Aquaviária vai emprestar sua tecnologia para fazer a dragagem de canais da Barra da Tijuca que vão abrigar competições Olímpicas em 2016..... 23

JOSÉ VÁLIDO

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, dissecou o Departamento de Acordos Coletivos e muito mais em entrevista especial 26

QUEM FAZ O SINDMAR

O primeiro de vários personagens que ajudam a fazer o SINDMAR é Ede- mir Ramos da Silva, Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho..... 32

SEMPRE PRONTOS PARA AJUDAR

As Delegacias do SINDMAR, os braços avançados localizados próximos aos principais portos do País, que estão sempre prontas para ajudar os Oficiais Mercantes por todo o Brasil..... 38

MISSÃO CUMPRIDA

Um exemplo do importante trabalho das Delegacias do SINDMAR, no caso de um estrangeiro que ocupava uma vaga de Oficial Eletricista em um navio de bandeira brasileira 46
ENGLISH VERSION 52

CHEGA DE MÃO DE OBRA BARATA

A convite do SINDMAR, o Comandante C.A. Muller foi à reunião da Organização Internacional do Trabalho (ILO, na sigla em inglês) e faz um relato de tudo o que viu e descobriu..... 54

BRASIL SEGUE NO CONSELHO DA IMO

Nilson Lima, representante da CONTTMAF no Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), fala da reeleição do Brasil para o Conselho e das resoluções tomadas 62
ENGLISH VERSION 64

DE NOVO NA TOCA DO LOBO

O Comandante Carlos Augusto Muller é reeleito como representante dos trabalhadores no Conselho Administrativo da Transpetro e fala das propostas para o segundo mandato..... 66

O FUTURO DA PETROS

Um importante artigo de Paulo Teixeira Brandão, que é Conselheiro Deliberativo da PETROS eleito, preocupado com a atual gestão e com notícias na mídia que ameaçam o futuro da entidade 80

RATIFICANDO A CONVENÇÃO

O trabalho da Comissão Tripartite Marítima, composta por Ministério do Trabalho, Anvisa e Trabalhadores, que têm como membro Odilon Braga, Diretor Secretário do SINDMAR 84
ENGLISH VERSION 86

O TERROR POR TRÁS DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

Detritos químicos que vazam e intoxicam banhistas e flagras de trabalho escravo estão entre os problemas causados pelos Cruzeiros Marítimos 88
ENGLISH VERSION 94

HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE - PARTE 1

A partir desta edição vamos conhecer a primeira parte da longa e emocionante história da Marinha Mercante no Mundo e no Brasil 98

70 ANOS DO DIA “D”

Conheça a história da participação dos Mercantes na Segunda Guerra Mundial, quando 51% dos brasileiros que morreram no conflito eram da Marinha Mercante 102

ELES VÃO FAZER FALTA

O Sindicalismo Marítimo perde dois líderes: no Brasil, José Tavares de Lima, Presidente do Sindconvés, e na Inglaterra, Bob Crow, do RMT 118
ENGLISH VERSION 122

E MAIS

Editorial 4
ENGLISH VERSION 6
Cartas 24
Acordos Coletivos 31
Diário de Bordo 110
Última Página 126



Editorial

Made in Europe às avessas

Severino Almeida
Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF



English
version on
page 6



Mais e mais procura-se demonstrar que existe o cidadão europeu, seja em seus deslocamentos entre países ou seja mesmo em seus acessos ao mercado de trabalho na região. Mais recentemente agregou-se aos produtos tal demonstração. Os produtos “Made in Europe” florescem e esta denominação alcança até mesmo as simples sacolas onde os produtos são entregues aos compradores.

Que não se diga o mesmo no que se refere à imigração de nacionalidades fora do conjunto dos países que não integrem o bloco. Mais e mais as populações demonstram menos entusiasmo com facilidades para a imigração e autorizações para trabalho em terras europeias. Diga-se de passagem que a crise financeira mundial detonada em 2008 agravou tal sentimento em um cenário em que na Espanha, por exemplo, ultrapassou a casa dos trinta por cento de desempregados. A Grécia e, em pouco menor escala, a Itália, produziram cenários em que a dor do desemprego levou a perceptíveis mudanças de sensibilidade quanto à questão. Não importa onde esteja no velho mundo, se você não tem aparência nem comportamento identificável com o europeu tra-

dicional, o olhar de curiosidade, que não raro nos brindavam, foi alterado para um olhar de incômodo pouco disfarçado. Comporte-se como turista e salve-se de maiores dissabores.

No nosso Brasil, estupidamente existem setores dentro do próprio governo dedicados a nos colocar na contramão do que se observa por lá. E não sejam ingênuos de pensar que tal ocorre porque o partido locomotiva do governo seja o PT. Esta agenda está longe de ser partidária e a estupidez também. Recompensas a elas seguramente não estão limitadas a devaneios quanto a cores partidárias.

Sem a menor dúvida, o troféu maior para o contrassenso que nos oferecem está localizado na Secretaria Nacional de Justiça do Ministério da Justiça, mais precisamente em seu Departamento de Estrangeiros. Lá, onde provavelmente existe um Brasil já livre de desemprego, dor e fome, pulula o COMIGRAR. Desconhecida para o brasileiro comum, esta Conferência Nacional sobre Migrações e Refúgio é o paraíso para todos que têm interesses na mudança de nossa legislação sobre migrações, representados por dezenas de entidades pomposamente defini-



Qualquer um que tenha oportunidade de viagens para o chamado velho mundo pode observar, sem esforço, algumas mudanças nos últimos anos decorrentes da política de integração do continente europeu.

das como organizações não governamentais voltadas para a defesa, claro, de imigrantes e refugiados.

Neste porto de águas turvas, há calado suficiente para interessar empresas ávidas por mão de obra barata em substituição a brasileiros organizados em defesa de seus interesses e mercado de trabalho. Seus esforços são e serão cada vez mais o desaguadouro natural de interesse dos empregadores em nosso setor marítimo. Como se sabe, não lhes faltam marítimos brasileiros em busca de empregos, mas não é esta a mão de obra que de fato lhes interessa, e, sim, aquelas nacionalidades que já recebem deles investimentos em formação, aperfeiçoamento, qualificação e treinamento, dispostas a trabalhar por remuneração e condições sociais muito inferiores a nós, que, contudo, representam condições satisfatórias considerando as realidades sociais de seus países de origem.

Se a tais empresas não lhes faltam marítimos brasileiros, a nós nos faltam empresas originalmente nacionais em nossa Marinha Mercante.

Ainda navegamos em nossas águas, mas, proporcionalmente cada vez menos em

empresas de capital nacional. Somos o que mais resta do pouco de nacionalidade de fato brasileira em nosso setor, com a morte, nas duas últimas décadas, de nossas empresas privadas tradicionais e com o sistema de transporte da Petrobras atrofiado, numa Transpetro que está com sua frota drasticamente sendo reduzida, principalmente por atrasos em seu programa de construção de novos navios, mas, não só por causa disto.

Aviso aos Navegantes: o COMIGRAR é um derrelito perigoso à navegação de sobrevivência em nossas águas e representa, para os mais antigos, um risco de retorno indesejável ao que vivemos nos anos noventa, e, para os mais jovens, a porta de um inferno que faria com que as atuais dificuldades e os dissabores com o aguardo do ansiado embarque para a praticagem não passe de uma lufada de ar quente na sala de visitas do verdadeiro inferno.

Como de hábito, nossa fé inabalável em vitórias perdurará e, enquanto isto, deliciem-se com mais uma primorosa edição de nossa UNIFICAR, que mais e mais expõe a confiança em nós mesmos, e em nosso futuro.

Deixo-lhes com as nossas já tradicionais e orgulhosas saudações marinheiras. ■



Editorial

Made in Europe in reverse

Severino Almeida

President of SINDMAR and CONTMAF



Each time more it is tried t to demonstrate the existence of an European citizen, either in their travels among countries or even in their access to the labor market of the region. Most recently such demonstration was extended to manufactures. The “Made in Europe” products are thriving and this denomination reaches even simple bags used to deliver products to consumers.

The same can not be said as to immigration of citizens from countries that are not members of the European block. More and more populations demonstrate less enthusiasm with facilities for immigration and work permits in European lands. By the way, the global financial crisis that started in 2008 worsened such a feeling in a scenario as in Spain, for instance, where unemployment surpassed the thirty percent mark. Greece and in, a slightly minor extent, Italy, had scenarios where the grief for unemployment induced significant changes of sensibility on this issue. No matter where you are in the old world, if you do not have the traditional European aspect or behavior, the look of curiosity that

we were once bestowed, has changed into a look of thinly veiled annoyance. Do behave as a tourist to save yourself from greater unpleasantness.

In our Brazil, idiotically, there are sectors of our Government dedicated to place us on the wrong way as to what is happening there, in Europe And we should not be naive to imagine that this happens because PT – the Labor Party – is the locomotive of our Government. This agenda is far from being a partisan guideline and so is the stupidity. Rewards to them are certainly not limited to daydreams about partisan colors.

Without a shadow of doubt, the major nonsense trophy offered to us is located at the National Justice Secretariat of the Ministry of Justice, more precisely, in its Foreign Department. There, probably Brazil is already liberated from unemployment, hunger and pain where COMIGRAR pullulates. Unknown to the average Brazilian, the National Conference on Migration and Refuge is a paradise for all who have an interest in the changes of our legislation concerning migration, represented by dozens of entities pomp-

Anyone who has had the opportunity to travel to the so-called old world may easily observe the changes in recent years resulting from the policy for integration of the European continent.

ously defined as non-governmental organizations for the defense of, obviously, immigrants and refugees.

In this port of murky waters, there is enough space to generate the interest of companies that are eager for cheap labor in lieu of Brazilians who are organized in defense of their interests and labor market. Their efforts are and will increasingly be the natural estuary of the interest of the employers in our maritime industry. As it is known, there is no lack of Brazilian seafarers in search for jobs, but they are not the hands that these companies are looking for; employers want those seafarers of other nationalities that already receive, from these companies are looking for; investments in education, qualification and training; people willing to work for remuneration and social conditions far below ours, which, nevertheless, turn to be satisfactory conditions for those people due to the social realities of their countries of origin.

If these companies do not lack Brazilian seafarers, we are in lack of originally national companies in our Merchant Marine.

We still sail our own waters, but

each time less with national capital companies. We are what is left from the little real Brazilian industry after the extermination, in the last two decades, of our traditional private companies; Petrobras' transport system is limited to Transpetro, standing with a drastically reduced fleet, due to delays in its program for building new vessels, but not only because of it.

Warning to Mariners: COMIGRAR is a dangerous derelict to the navigation of survival in our waters and COMIGRAR represents for the veterans a risk of unwanted return to what we experienced in the nineties and, for the youth, the door to a hell that would turn the current difficulties and troubles of the long wait for embarkment as cadets, into nothing else than a breath of warm air in the living room of hell.

As usual, our unbendable faith in victory will endure; meanwhile enjoy another excellent edition of our UNIFICAR, which exposes more and more the confidence in ourselves and in our future.

I leave you with our already traditional and proud maritime greetings. ■





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) 3025-0556
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) 3242-5951
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 Barão de Souza Leão, 425, sala 906
Boa Viagem, Recife, PE
(Empresarial Pontes Corporate Center)
CEP: 51030-300
Tel.: (81) 3019-0294
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

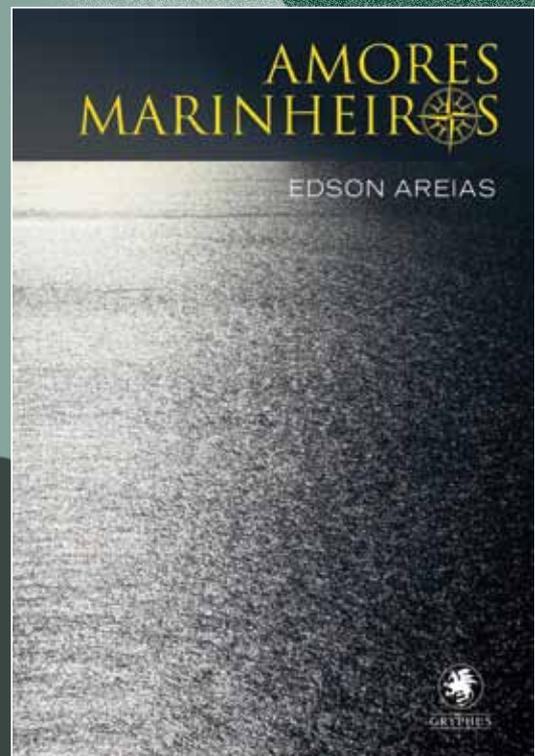


EXPEDIENTE

EDIÇÃO Assessoria de Comunicação do SINDMAR JORNALISMO • **Editor-executivo e repórter:** Paulo Cezar Guimarães • **Repórteres:** João Theodoro e Priscila Buares • **Fotos:** André Prado • **Edição de arte e diagramação:** Sylvio Tiriba • **Arte:** Cláudio Duarte • **Revisão de texto:** Shirlei Nabarrete Nataline • **Versão em inglês:** Edson Areias • **Capa desta edição:** André Prado • **Impressão:** Edigráfica • **Tiragem** de 13 mil exemplares
Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores



Divirta-se com as histórias de personagens como o Comandante Kleber e o macaco Miguel, Aloísio Jacaré, também conhecido como Papagaio das Antilhas ou Jacaré sem Rabo, e ainda Mauro Boca de Sandália, Pinto Sujo e muitos outros, em saborosas histórias pelos mares do mundo.



Edson Areias



De olho na Mídia

Nossa força, nossa voz

Os assuntos dos mais variados, relacionados à Marinha Mercante e que estão em voga na mídia, seja ela TV, rádio, jornal, revista e web, contam com a presença da sua Diretoria como formadora de opinião, como líder em atuação sindical, como experiência quando o assunto é mostrar a verdade dos fatos

Um sindicato mobilizado não se limita apenas às quatro paredes de sua sede. Não se fecha em discussões internas que pouco ou nada refletem no dia a dia do trabalhador. Um sindicato mobilizado vai além, possui extensões participativas em diversos estados da sua federação e em dimensões mundiais, é atuante em todas as frentes, envolve os trabalhadores em suas lutas e conquistas, age em prol das mais satisfatórias condições de trabalho aos seus Associados e Representados.

O SINDMAR é isso e muito mais. Os assuntos dos mais variados, relacionados à Marinha Mercante e que estão em voga na mídia, seja ela TV, rádio, jornal, revista e web, contam com a presença da sua Diretoria como formadora de opinião, como líder em atuação sindical, como experiência quando o assunto é mostrar a verdade dos fatos. Não é à toa que a presença do Sindicato na mí-

dia é intensa, e os pedidos para mostrar a posição, quanto aos temas e fatos são contínuos, pertinentes e relevantes.

É isso que o trabalhador Associado e Representado quer: um Sindicato de qualidade, que seja voz diante de toda problemática existente em sua área de atuação, que seja posicionado e que, além de preocupar-se com as questões, lute para solucioná-las.

E é através da seção **De olho na Mídia** que podemos comprovar o que estamos dizendo. As ideias sindicais não ficam somente no papel. Tornam-se o norte para a definição de medidas fiéis à atividade marítima. E como dizem as boas línguas, “que espécie de sindicato seria esse que aceitaria um ‘sim, eu resolvo’ ou um ‘eu aceito’, assim de imediato, sem ponderações, nem modificações? Sindicato que se preza gosta de discutir, e não de se impor”.

A imprensa como ringue

Não é exagero dizer que mais de 98% das notícias que lemos nos jornais, ouvimos no rádio ou assistimos na televisão tiveram origem numa assessoria de imprensa. A rigor, os meios de comunicação nada mais são do que um palco de confronto de ideias. Vamos além: os meios de comunicação nada mais são do que um ringue de embate de interesses.

Lidas assim, de primeira, as afirmações acima podem parecer exageradas e ferir os mais românticos ou ingênuos. Contudo, elas sintetizam uma visão realista do papel desempenhado por jornais, revistas, TVs, rádios e, mais recentemente, portais, blogs e sites jornalísticos.

E é exatamente por isso que toda instituição, seja pública ou privada, deve procurar ocupar o seu espaço na “mídia”, fortalecendo a sua imagem e, com isso, fazendo a legítima defesa de seus interesses e do segmento que representa.

Com esses esclarecimentos, já fica mais fácil entender por que se tornou tão relevante – por que não dizer decisivo? – para uma entidade sindical estabelecer um dispositivo de ação estratégica na área de comunicação.

Se indivíduos têm interesses diversos, nada mais natural que empresas e entidades de classe também tenham divergências quanto a políticas públicas, projetos governamentais, marcos regulatórios etc.

O embate, na verdade, nada tem de excepcional ou constrangedor – ele faz parte da vida democrática e, desde que travado dentro da lei, é bom que ocorra, porque contribui para o esclarecimento da sociedade. Mais que isso, pode contribuir para o aperfeiçoamento da sociedade.

O próprio governo – ou os governos, em suas diferentes esferas e instâncias – saberá também, por meio dos instrumentos e sistemas de comunicação de que dispõe, participar das discussões, jus-

tificando, para a opinião pública, a decisão tomada. É claro que o embate seria ainda mais construtivo – e democrático – se hoje, no Brasil, houvesse maior pluralidade de meios: os leitores, ouvintes e telespectadores brasileiros mereceriam ter mais (e melhores) opções.

Afinal, concentração, em qualquer setor, tende a ser prejudicial. Se abordarmos a questão pelo enfoque estritamente econômico, considerando que vivemos num sistema capitalista, podemos até dizer que o segmento de mídia no país está precisando de um forte choque de mercado que garanta aos “consumidores” um leque maior de escolhas.

Mas, como não podemos viver no mundo ideal (que, no caso, seria a plena diversificação de meios e, por consequência, de visões do mundo), essa é mais uma razão para não deixarmos de expressar nossas opiniões e nos posicionarmos politicamente (na acepção ampla, mas também na estrita do termo) junto à opinião pública.

Neste ponto, um alerta se faz necessário: quanto mais pró-ativa for a instituição, no sentido de se esforçar para ocupar um espaço positivo na mídia, divulgando suas atividades e conquistas, mais sucesso terá em defender os seus interesses, sejam eles institucionais ou mesmo comerciais, sobretudo nos momentos críticos, com noticiário adverso. Ou seja, não se pode deixar de participar desta “briga” e de se estar permanentemente pronto para ela. Até porque os adversários não abandonarão o ringue – não deixarão o palco onde exibem suas “ideias”.

Na página anterior, reproduzimos reportagens, notas e artigos em que o SINDMAR procurou manifestar a sua posição diante de determinadas questões do interesse de seus representados ou divulgou suas atividades, ações e realizações, o que, a rigor, também contribui para a consolidação de sua imagem institucional e a defesa de seus interesses. ■



A favor do trabalhador brasileiro

Abaixo, a reprodução do texto publicado no jornal O Globo, na página de Opinião, no dia 22 de abril e transcrito nesta edição

O projeto de lei de número 5.655, encaminhado pelo Executivo ao Legislativo em 2009, não deixa dúvidas quanto às suas intenções — e quanto ao seu equívoco. Pretende estabelecer novos parâmetros para o trabalho de estrangeiros em solo pátrio, alterando de forma profunda a atual legislação.

“A política migratória objetivará, primordialmente, à admissão de mão de obra especializada adequada aos vários setores da economia nacional...” Sem a tímida referência no texto à proteção do trabalhador nacional, não há necessidade de ser bom entendedor para vislumbrar as consequências das mudanças propostas.

Não se tem notícia de que, no cé-

lere processo de globalização, países vizinhos ou aqueles que pertencem à “centralidade do capitalismo” venham alterando as suas leis para ampliar a oferta de empregos para brasileiros, em detrimento dos trabalhadores locais.

Não se trata aqui de ufanismo, mas puro exercício de bom senso. Notem que não estamos especificando trabalho para marítimo. Eis que o projeto em questão abrange a totalidade dos setores de nossa economia. Por que flexibilizar ainda mais o mercado de trabalho aos estrangeiros, se nossos profissionais não encontram a mesma reciprocidade alhures? Não há justificativa legal, nem mesmo moral, para adotarmos tal iniciativa em prejuízo de profissionais brasileiros.

Neste sentido, é preciso ressaltar que nós do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante mantemos com entidades congêneres de outros países programas de intercâmbios e parcerias de grande importância e que, no âmbito de nossa entidade sindical, acolhemos e representamos todo e qualquer oficial mercante estrangeiro que esteja legalmente trabalhando em nosso país. E nem poderia ser diferente, porque profissional estrangeiro que trabalha legalmente no Brasil goza dos mesmos direitos que

A favor do trabalhador brasileiro

SEVERINO ALMEIDA

O projeto de lei de número 5.655, encaminhado pelo Executivo ao Legislativo em 2009, não deixa dúvidas quanto às suas intenções — e quanto ao seu equívoco. Pretende estabelecer novos parâmetros para o trabalho de estrangeiros em solo pátrio, alterando de forma profunda a atual legislação.

“A política migratória objetivará, primordialmente, à admissão de mão de obra especializada adequada aos vários setores da economia nacional...” Sem a tímida referência no texto à proteção do trabalhador nacional, não há necessidade de ser bom entendedor para vislumbrar as consequências das mudanças propostas.

Não se tem notícia de que, no célebre processo de globalização, países vizinhos ou aqueles que pertencem à “centralidade do capitalismo” venham alterando as suas leis para ampliar a oferta de empregos para brasileiros, em detrimento dos trabalhadores locais.

Não se trata aqui de ufanismo, mas puro exercício de bom senso. Notem que não estamos especificando trabalho para marítimo. Eis que o projeto em questão abrange a totalidade dos setores de nossa economia. Por que flexibilizar ainda mais o

mercado de trabalho aos estrangeiros, se nossos profissionais não encontram a mesma reciprocidade alhures? Não há justificativa legal, nem mesmo moral, para adotarmos tal iniciativa em prejuízo de profissionais brasileiros.

Neste sentido, é preciso ressaltar que nós do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante mantemos com entidades congêneres de outros países programas de intercâmbios e parce-

Não se tem notícia de que, no célebre processo de globalização, outros países venham alterando as suas leis para ampliar a oferta de empregos para brasileiros

rias de grande importância e que, no âmbito de nossa entidade sindical, acolhemos e representamos todo e qualquer oficial mercante estrangeiro que esteja legalmente trabalhando em nosso país. E nem poderia ser diferente, porque profissional estrangeiro que trabalha legalmente no Brasil goza dos mesmos direitos que os brasileiros. Entendemos que é assim que deve ser.

Contudo, deve haver condições para a abertu-

ra, não importa em que segmento econômico. A estruturação de uma legislação que, sem qualquer justificativa, desmancha as condicionantes para o ingresso de profissional estrangeiro é algo que ultrapassa os limites da razoabilidade.

No que toca o mercado de oficiais mercantes, é preciso lembrar que o cenário é preocupante. Hoje a oferta de profissionais está acima da demanda de mercado, a despeito dos cenários falaciosos que, na última década, propalavam um suposto “apagão marítimo”. O que temos hoje é a falta de emprego para oficiais mercantes.

Vale dizer que o número de formandos decuplicou nos últimos dez anos, sem a contrapartida em novas embarcações. A propósito, o que aconteceu com a Marinha Mercante de longo curso brasileira? Por que nossa navegação de cabotagem continua representando ridículo 1% (ou pouco mais) da matriz de transporte nacional? São perguntas que devem ser formuladas aos armadores brasileiros e também ao governo. Não estamos contra os estrangeiros. Mas também não podemos estar contra os brasileiros. •

Severino Almeida é presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante



On behalf of Brazilian workers

Presidential Decree number 5655, submitted by the Executive to the National Congress in 2009, leaves no doubt as to its scopes – and mistakes. It aims to set new parameters for the work of foreigners on Brazilian soil, thus changing the current legislation in a profound way.

“The migratory policy will seek, primarily, to help the admission of skilled labor as fit for the various activities of the national economy...” Without the palest reference to the protection of national workers in the legal text, one does not need to be very intuitive to foresee the consequences of the proposed changes.

During the rapid process of globalization, there is no report of neighbor countries – or those of the centrality of capitalism – to be changing their laws to increase job offers to Brazilians in detriment to their own national workers.

It is not a matter of “boosterism”, but the pure exercise of common sense. See that we are not singling out jobs for seafarers as said project concerns all activities of our economy. Why then to make labor market still more flexible to foreigners when our own workers do not find the same reciprocity elsewhere? There is no legal or moral justification to sponsor such an initiative at the expense of Brazilian professionals.

In this sense, it must be stressed that SINDMAR – the Merchant Marine Officers’ National Union – supports exchange and partnership programs of great importance with sister entities in other countries; as well as, within our entity, we welcome and represent each and every foreign merchant officer who is legally working in our country. Nor could it be otherwise, as the foreign professionals who legally work in Brazil are entitled to the same rights as all Brazilians. We understand it as the way it should be.

However, conditions are to be established for this opening, regardless of the economic activity. Building a legal instrument that, without any justification, dismantles the exigencies for admitting foreign professionals skips the borders of rationality.

As to what concerns to the merchant officers labor market, in particular, as well as to seafarers in general, we must warn that the scenario is to worry. Presently the supply of professionals is above market demand, despite the fallacious scenarios that, in the last decade, announced a presumed “maritime blackout”. What we register today is the lack of jobs for merchant officers.

It is worth mentioning that the number of graduates had a tenfold increase in the last decade, without the counterpart of new vessels. By the way, what happened to the Brazilian Merchant Marine in the international trade? Why does our cabotage keep ridiculous rates of 1% (or slightly above) in the national transport matrix? These are questions that should be addressed to the Brazilian ship owners as well as to the Government. We are not against foreigners. But neither can we stand against the Brazilians. ■

os brasileiros. Entendemos que é assim que deve ser.

Contudo, deve haver condições para a abertura, não importa em que segmento econômico. A estruturação de uma legislação que, sem qualquer justificativa, desmancha as condicionantes para o ingresso de profissional estrangeiro é algo que ultrapassa os limites da razoabilidade.

No que toca o mercado de oficiais mercantes, em particular, bem como marítimos de maneira geral, é preciso lembrar que o cenário é preocupante. Hoje a oferta de profissionais está acima da demanda de mercado, a despeito dos cenários falaciosos que, na última década, propalavam um suposto “apagação marítimo”. O que temos hoje é a falta de emprego para oficiais mercantes.

Vale dizer que o número de formandos decuplicou nos últimos dez anos, sem a contrapartida em novas embarcações. A propósito, o que aconteceu com a Marinha Mercante de longo curso brasileira? Por que nossa navegação de cabotagem continua representando ridículo 1% (ou pouco mais) da matriz de transporte nacional? São perguntas que devem ser formuladas aos armadores brasileiros e também ao governo. Não estamos contra os estrangeiros. Mas também não podemos estar contra os brasileiros. ■

Comandante Ventura

O Capitão da Notícia

30 anos de aventuras do Comandante Ventura. Pauteiro, repórter, redator, revisor, editor, articulista e diagramador da revista do Centro dos Capitães

PAULO CEZAR GUIMARÃES

André Prado





Formado em 1961 pela antiga Escola de Marinha Mercante do Pará – EMMPA, Luiz Augusto Cardoso Ventura, o Comandante Ventura, foi contratado um ano depois como segundo piloto pela antiga Fronape (hoje Transpetro). Foi segundo e primeiro Oficial e Imediato até chegar a Comandante. Durante 23 anos “empurrando água” navegou em torno de 2 milhões de milhas (quase 100 voltas em torno da terra). Já foi Vice-Presidente e hoje é Diretor de Comunicação Social do Centro dos Capitães da Marinha Mercante (CCMM) e editor da Revista Eletrônica. Contratado em 1962 como 2º piloto pela antiga Fronape atual Transpetro. Exerceu atividades marítimas até 1996 como 2º Oficial, 1º Oficial, Imediato e 23 anos como Comandante.

Sua vida daria um programa de televisão. E deu! Foi personagem de reportagem no “Fantástico” da TV Globo (ver página 18 e reprodução no Blog da Revista UNIFICAR).

Sua vida daria um filme. E deu! Vivenciou um caso semelhante ao do Capitão Phillips que virou filme estrelado pelo ator Tom Hanks (ver página 20).

Sua vida daria um livro. Ainda não deu. Mas pode ser acompanhada mensalmente na Revista Eletrônica do Centro de Capitães da Marinha Mercante.

Continua na próxima página

Comandante Ventura



Fotos André Prado



Com o nome de “Diário de Bordo” o boletim foi distribuído de forma impressa até 1999. Exatamente em 15 de fevereiro de 2010, o Boletim Informativo passou a ser chamado de “Revista Eletrônica do CCMM”. O Comandante Ventura geralmente trabalha em casa, mas volta e meia está no Centro de Capitães para ajudar os companheiros

Desde que se aposentou, o Comandante Ventura tem se dedicado à família, em especial à esposa, dona Edel. Nas horas de folga se dedica à pintura, à música e ao Centro de Capitães, em especial à produção da Revista Eletrônica, que faz sucesso principalmente entre os antigos companheiros. Inicialmente com o nome “Diário de Bordo” (ver box), a publicação do CCMM começou a ser produzida de forma impressa em 1995 e distribuída aos Associados e Comunidade Marítima. A edição era trimestral. De maneira tanto regular quanto possível, o “Diário de Bordo”, nesse formato, foi distribuído até 1999. De 2000 a 2006 as edições passaram a ser esporádicas, sem regularidade, devido à falta de recursos econômicos e de colaboradores disponíveis para dar continuidade à publicação.

A partir de fevereiro de 2007, o CCMM voltou a ter seu informativo com regularidade, desta vez na forma eletrônica, com o nome de “Boletim Informativo do CCMM”, sob responsabilidade do Comandante Ventura. A periodicidade inicial era semanal permanecendo assim até junho de 2007, quando passou a ser quinzenal, tornando-se mensal a partir de janeiro de 2009. Exatamente em 15 de fevereiro de 2010 o Boletim Informativo passou a ser chamado de “Revista Eletrônica do CCMM” e continua a ser editado mensalmente até hoje, estando atualmente no número 119 (maio de 2014).

“Servir ao Centro de Capitães é uma abnegação e a revista é uma das ajudas que presto a meus colegas. Ninguém tem salário e todos oferecem dedicação. Na produção da revista eu bato escanteio e cabeceio. Sou

pauteiro, repórter, redator, editor, diagramador. Até hoje me enrolo no computador, mas a Cristina (secretária) me ajuda nas tarefas de distribuir via e-mail e colocar no site. São 40 páginas em média, sem propaganda. E sai sempre no dia 25 de cada mês”.

Aos 74 anos, completados em janeiro último, Luiz Augusto Cardoso Ventura diz que se pudesse cursaria uma faculdade de Jornalismo para aprender mais.

“Dizem que não precisa mais de diploma, né? Mas gostaria de entrar numa faculdade. Quem sabe um dia!”

Vocação para jornalista? Talvez. Mas o fato de ser “leitor fanático e assíduo” facilita bastante o trabalho.

“Meu camarote, desde 2º. Oficial, sempre foi lotado de livros, uma verdadeira livraria. Com certeza a leitura de livros me ajudou bastante. Do clássico ao popular, de romances a filosofia, lia tudo que me caía nas mãos. Tempo disponível era o que não faltava. Li tudo de Eça de Queiroz. Fora jornais e revistas. Acabei criando um estilo próprio sem perceber. Quase todos os artigos publicados são traduzidos por mim com a ajuda do google. Na verdade, não domino o inglês, francês ou espanhol, traduzo a tradução do google (risos). Sabe como é, né? Fica mais fácil a tradução para quem sabe razoavelmente português e conhece os assuntos abordados. Com minha longa vivência a bordo, consigo fazer isso com alguma facilidade e distinguir o que tem maior ou menor importância para ser publicado. No início da elaboração da Revista os colaboradores eram muito poucos e eu ficava constrangido em me nomear como autor da maioria dos artigos. Para driblar essa deficiên-



cia eu me omitia como autor ou dava um nome fictício. Hoje tenho artigos aguardando vez para ser publicados. Sinto-me feliz como pinto no lixo. Nossos colegas, em sua maioria, estão se conscientizando de que precisamos de um ou mais veículos que registrem a história da Marinha Mercante para a posteridade.”

Mágoas com a profissão? Algumas.

“Não tive juventude, nem o prazer de criar e conviver com os filhos. Minha mulher Edel, além de esposa, sempre foi o pai e a mãe das crianças.”

O Comandante tem três filhos, e seis netos. Dois dos filhos moram no exterior: Henrique, o mais velho, 49 anos, é engenheiro civil e mora na Cidade do México. Sua esposa é funcionária de carreira das Nações Unidas para quem ele também presta consultoria. O mais novo, Rodrigo, 43, é arquiteto de uma grande construtora de obras pesadas e coordena obras na Venezuela, Guiana e Trinidad-Tobago. Reside em Port of Spain. Marcelo, 47, é o único que mora no Rio. É formado em economia e funcionário de carreira da GM (Gerente). É Capitão Amador.

“Dos 22 aos 53 anos trabalhei muito. Quando comecei a gente era muito explorado. Férias eram só de 30 dias por ano, quando se conseguia. A gente passava o tempo todo numa bomba flutuante. Não tinha inter-veniência sindical. Com as lutas, as greves, todas essas reivindicações, as coisas foram melhorando. Hoje já é mais humanizado graças ao trabalho do Sindicato.”

Continua na próxima página

Você sabe o que é matalote?

- “É do Instituto de Ajuda ao Alcoólatra?”
- “Sim, Senhor!”
- “Ótimo! Poderia me emprestar 10 paus para uma garrafa de pinga?”

Ainda quando era apenas um boletim impresso de oito páginas, com o nome de “Diário de Bordo”, e não circulava pela Internet, o que viria a se tornar a Revista Eletrônica do Centro de Capitães da Marinha Mercante já dava o ar de sua graça. Literalmente. Publicava uma seção chamada “Hora do riso” e outra “Curiosidades marinheiras” [assinada pelo Comandante Ruy da Cunha e Menezes, em que os leitores poderiam conhecer ou lembrar de expressões como almogama (última caverna do navio), manco (peça estrutural do carro de popa), gio (peça horizontal de armação ou reforço do carro ou painel de popa), porquete (enchimento entre os gios) e matalote (companheiro)]. Fora curiosidades (Você sabia?), pensamentos e até poesias de Fernando Pessoa (Ode ao mar). Tinha ainda muitas informações e notícias de interesse dos Marítimos, divulgação de convênios e serviços e até anúncios (de agências de viagens, gravatas, bonés e camisetas etc.). Na capa uma reprodução do discurso do Comandante Álvaro Júnior saudando durante um almoço o então mais novo sócio-honorário do CCMM, Almirante Arnaldo Leite Pereira, que terminava assim: “Seja bem-vindo Almirante Arnaldo. O nosso horizonte é infinito, a nossa inspiração são as estrelas”.

O que é, o que é?

E você? Está afinado com a linguagem marítima? Identifique os termos abaixo selecionados pelo Comandante Ruy da Cunha e Menezes e envie para o e-mail da Revista UNIFICAR (revistaunificar@gmail.com) ou para o Blog (revistaunificar.blogspot.com.br).

1) TRAMONTANA

2) ARROMBADA

3) ACHERNAR

4) TARTARUGA

5) CHUSMA

6) ACONCHEGAR

7) LASCAR





Reprodução

André Prado

Show da vida

O jornalista Chico Pinheiro da Rede Globo anuncia no programa “Fantástico”:

“Uma cinegrafista amadora registrou imagens dramáticas do resgate mostradas agora pela primeira vez na TV.”

E narra, mostrando as imagens de Cristiane Cruz de Medeiros, mulher de um dos Oficiais do Jurupema.

“Noite de 22 de julho, Oceano Índico, perto da costa da Somália. O petroleiro brasileiro Jurupema de 135 mil toneladas recebe um pedido de socorro. O navio Sundance, do Chipre, está afundando no meio da tempestade. Os 29 tripulantes estão prontos para abandonar a embarcação.”



Reprodução





“Abandonar o navio com um mar daqueles era praticamente suicídio.”

“O vento jogava água para todo lado como se fosse chuva forte. Mas pior, bem pior.”

“Antes das 3 da manhã, eles chamaram dizendo desesperadamente que não tinham mais condições de prosseguir e que estavam abandonando o navio.”

“De repente, na escuridão, o pessoal que estava no convés disse: ‘Comandante, tem uma balsa passando aqui, mas está vazia’. Quando olhei tinha a balsa vazia. De repente disseram: ‘Tem gente aqui passando dentro d’água. Pensei, uma tragédia.’”

“Infelizmente, não posso ir atrás dos dois (homens que estavam no mar). Imagine que uma manobra num navio desses é muito complicada, difícil e muito demorada. Então parti para onde vi que tinha mais gente a ser salva.”

“Com aquela baleeira dentro d’água, ao sabor daquelas valas enormes, eu tinha medo de me aproximar muito e bater nela. Se vai alguém para a água ali, a gente não consegue mais.”

“Aquela coisinha se perde no meio das águas e você não consegue ver” (ao avistar outra baleeira com outro grupo de náufragos).

“E eu fiquei me pondo no lugar daquelas duas pessoas que estavam dentro d’água. Imaginem a agonia delas. Que desespero, que morte terrível. Aquilo me chocou muito. Eu não ia conseguir encontrar eles de maneira nenhuma.”

Após mais de 30 anos de profissão e já aposentado, recebeu convite especial para comandar o O/O Jurupema e acompanhar a docagem e obra de conversão em Bahrain, no Golfo Pérsico. O mine-ropeleiro seria adaptado em navio-cisterna para operar na Bacia de Campos. Esta seria a última viagem do navio e seu último embarque. Jamais se poderia prever, entretanto, que esta última viagem lhe proporcionaria uma aventura jamais vivenciada em toda a sua carreira.

O objetivo da ida para o estaleiro era, além da docagem, adaptar o navio para operação em apoio às atividades de extração de petróleo na Bacia de Campos (Rio de Janeiro) como navio-cisterna. Os trabalhos ocorreram dentro do prazo previsto de 45 dias, destacando-se a instalação de um sistema de carregamento de proa (BLS) e uma plataforma para pouso de helicóptero. Após a obra, e para aproveitar a viagem, o navio seguiu para o Porto de Fujairah, nos Emirados Árabes Unidos, para o seu último carregamento de petróleo para o Brasil, no Porto de São Sebastião, em São Paulo. Já em viagem para São Sebastião, quatro dias após ter saído de Fujairah, foi surpreendido, sem nenhum aviso meteorológico, por uma forte tempestade, com ventos atingindo 100 km/h e vagas de 8 a 10 metros. Era o período das Monções de Verão naquela região (junho a agosto). Não demorou para que fosse recebido pelo telex (imarsat) o seguinte pedido de socorro, com todas as coordenadas: “Ships in vicinity are requested to render immediate assistance” (*Requer-se que os navios próximos promovam o imediato auxílio*). A partir daí, iniciaram-se horas de dramática operação de resgate, que acabou sendo mostrada, dias após o acidente, no programa “Fantástico” da Rede Globo. Após a operação, os náufragos foram conduzidos para o Porto de Durban, na África do Sul, onde, dez dias depois, foram desembarcados e recebidos pelo armador grego. 27 vidas foram salvas e, apesar da perda de duas vidas, a certeza do dever cumprido confortou toda a tripulação até os dias de hoje.

Arquivo



Lições aprendidas

- Treinamento é fundamental.
- Liderança e espírito de equipe. O sucesso foi fruto de um entrosado trabalho de toda a tripulação.
- As condições de segurança da embarcação naufragada e a correta manutenção de seus equipamentos poderiam ter facilitado a operação e evitado a perda de vidas.
- Responsabilidade: colocar em risco as próprias vidas e o patrimônio da empresa não é simplesmente um ato de heroísmo. Deve ser encarado com respeito aos limites da segurança.

Características do Jurupema

Ore-Oil – Transporte de minério de ferro e/ou petróleo

- Comprimento: 273,5 m
- Boca: 44,7 m
- Calado: 22,8 m
- Porte Bruto: 131.585 TpB
- Saída do Rio de Janeiro com destino a Bahrain (Golfo Pérsico)
- Tempo de viagem: 22 dias
- Docagem no Estaleiro ASRI (Arab Ship-Repairing Industries de Bahrain)

Continua na próxima página



Na edição número 85 da Revista Eletrônica de 15 de julho de 2011, o Comandante Ventura conta detalhes do dia em que foi vítima de piratas brasileiros na costa do Brasil. Uma história que se assemelha à do Capitão Philips, que virou filme estrelado pelo ator Tom Hanks. Reproduzimos alguns trechos.

“Em julho de 1983 fui surpreendido com a convocação para embarcar às pressas no O/O ‘Muriae’ da Fronape. O Comandante efetivo do navio adoeceu e precisava ser substituído. A viagem programada era carregar minério em Tubarão (ES) para descarga no Japão. A etapa seguinte seria carregar petróleo no Golfo Pérsico para descarga no Brasil, mais precisamente, em São Sebastião, litoral norte de São Paulo. A viagem redonda era estimada em quatro meses (...) Teríamos de cruzar a região, rumo ao Japão, justamente no período de máxima frequência de furacões que ocorre entre julho e outubro de cada ano. (...)”

A segunda fase da viagem (Japão x Golfo Pérsico) era preocupante. Enfrentar o ponderável (a natureza com sua previsibilidade) é uma coisa, mas enfrentar o imponderável (a possibilidade de um ataque pirata nas águas da Indonésia) é outra totalmente diferente. (...) A pirataria ainda não havia se espalhado, como hoje, pelo Mar Árabe, protagonizada pela Somália.

As duas mais difíceis fases da viagem foram cumpridas e tudo isso foi suplantado. A passagem pelo sul da África foi agitada, como sempre, mas superada; a travessia do Oceano Índico demorada, mas tranquila; a demanda do Pacífico, passando pelas Filipinas, em área e época de furacões, foi tensa, com atenção aos centros de baixa pressão atmosférica, mas sem transtornos. A passagem pelo Estreito de Malaca, com a observância de técnicas antipirataria, transcorreu sem anormalidades. A entrada, saída e operação no Golfo Pérsico, salvo por uma espera mais prolongada em um fundeadouro da Arábia Saudita, transcorreu também dentro da normalidade.

Seguiu-se a fase final da viagem: a volta para casa em mais 22 dias de navegação. Voltar pra casa é sempre prazeroso, muda o astral da tripulação e, por conseguinte, as três semanas foram rapidamente vencidas. As prioridades agora eram diferentes. Rever a mulher, os filhos, os pais, as noivas, as namoradas. Para os que desembarcariam, um alívio pela perspectiva de um período de descanso; para os que permaneceriam a bordo, o consolo de passar três ou quatro dias com seus entes queridos.

O Comandante efetivo já estava nomeado e aguardando no porto para a passagem de comando. Quarenta e oito horas antes da chegada em São Sebastião, falei com minha mulher para que não se deslocasse para lá. Não valia a pena o esforço de uma viagem tão cansativa, ainda mais com a necessidade de deixar as crianças, em fase escolar, desassistidas. Era uma sofrida decisão, mas, descobrimos, posteriormente, uma abençoada premonição.

André Prado

Minha noite de terror

(...) Chegada ao porto, Prático a bordo, atracação ao terminal da Petrobras, visita de praxe das autoridades portuárias, liberação do navio, início dos preparativos para a descarga do petróleo trazido do Golfo Pérsico. Acompanhando o agente, familiares dos tripulantes ingressam a bordo depois de uma maratona estafante de credenciamentos e licenciamentos.

Finalmente inicia-se a descarga. Era o anoitecer do dia 31 de outubro. Com tudo preparado para a passagem de comando no dia seguinte, era hora de relaxar um pouco. Voltar a ter a sensação de sentir terra sob os pés depois de quatro meses no mar. Saí de bordo acompanhado pelo meu ex-comandante e compadre José Carlos do Carmo, naquela ocasião exercendo a função de coordenador da brigada antipoluição do TEBAR. Fiquei em sua casa até uma hora da manhã quando ele me trouxe de regresso para bordo. Tinha início ali aquela que viria a ser a noite mais longa da minha vida. A minha noite de terror.

(...) Por volta das duas e meia da manhã, já em sono profundo, tive a nítida sensação de que alguma coisa estranha acontecia. Algo frio me tocava ostensivamente e vozes agitadas, proferindo palavões, mandavam que eu acordasse. Virei-me sonolento e divisei quatro vultos me apontando armas e ordenando que eu me levantasse. Acreditando ser um pesadelo, tentei voltar a dormir. Infelizmente não se tratava de pesadelo. Novos gritos ainda mais raivosos me trouxeram à realidade. Eram quatro indivíduos dentro do meu dormitório, em volta da minha cama. Três encapuzados e um de cara limpa. Um portava uma escopeta, outro um revólver, outro uma enorme faca tipo peixeira e o quarto um pé de cabra de aproximadamente um metro de comprimento, utilizado para arrombar silenciosamente meu camarote. Ao ameaçar me levantar, uma coronhada na cabeça me mostrou que aquilo não era uma brincadeira. Quando, a muito custo, consegui me sentar na cama, os bandidos partiram para me amarrar e amordaçar.

Concluindo que não conseguiriam me amarrar nem amordaçar, apesar das agressões, os piratas afastaram-se e, aos berros ainda mais irados, quiseram saber:

– Cadê o cofre, f... (palavrão) ?

O cofre, que continha apenas os entorpecentes regulamentares de bordo e uma pequena verba para a lavanderia, estava localizado no escritório contíguo ao dormitório, onde ficava embutido dentro de um armário e se encontrava trancado e com o segredo manual ativado.

(...) Se eu já estava assustado, fiquei em pânico. O que aconteceria com os tripulantes que se encontravam, quase todos, dor-

mindando com familiares nos camarotes? (...) Um plano se formou rapidamente na minha mente. Tentaria fugir. Somente fora do meu camarote é que eu poderia dar o alarme. (...) Com essa ideia e cercado pelos bandidos, levantei-me para pretensamente lhes mostrar o cofre. (...) Infelizmente não consegui atingir a escada. Um dos piratas se atirou e agarrou as minhas pernas. Caímos no corredor. (...) Despertado pelo barulho, o Imediato e sua esposa levantaram-se para ver o que se passava. Ao abrir a porta do camarote e dar o primeiro passo para o lado de fora, o Imediato mal teve tempo de entender a cena estarrecedora que vira. Um dos piratas correu em sua direção e o imobilizou imediatamente, amarrando-lhe os pulsos. Mais rápida foi sua mulher, que se protegeu trancando a porta, deixando-o para o lado de fora.

Meu objetivo, pelo menos em parte, havia sido atingido. O alarme fora dado. Se o navio estivesse fundeado, eles não teriam muito a temer, já que ninguém a bordo anda armado. Mas o navio estava atracado e o terminal da Petrobras tem sua segurança própria armada. A situação poderia se reverter a qualquer momento. Infelizmente eles pareciam não ter se intimidado muito com isso. Atiraram-me novamente para dentro do meu camarote, desta vez acompanhado do Imediato e fecharam a porta. Foi aí que eles se vingaram. Deixaram o Imediato amarrado em cima de um sofá e partiram para cima de mim. É difícil descrever o quanto fui agredido. Eram chutes, socos e coronhadas pra todo lado. Eu tinha que pagar pela ousadia de ter tentado fugir, de ter conseguido dar o alarme e ainda por cima ter revidado algumas agressões. Era também uma forma de ganhar tempo. Para quebrar de vez a minha resistência, fui agredido no saco escrotal por um dos bandidos enquanto o outro me enfiava a mão na garganta. Acho que aí desfaleci, não sei por quanto tempo. Talvez alguns segundos, que duraram uma eternidade. Tudo era muito rápido. O fator tempo era difícil de mensurar. Só me lembro de ter ouvido uma voz que parecia vir de muito longe e que dizia:

– Comandante, abre o cofre, pelo amor de Deus. Não resista mais.

Era o Imediato. Consegui balbuciar:

– Está bem. Eu abro.

Foi quando me largaram. Eles agora tinham pressa.

Continua na próxima página



Comandante Ventura

Reprodução



Reprodução



A bordo com Tom Hanks

Richard Phillips (Tom Hanks) é um Comandante naval experiente, que aceita trabalhar com uma nova equipe na missão de entregar mercadorias e alimentos para o povo somaliano. Logo no início do trajeto, ele recebe a mensagem de que piratas têm atuado com frequência nos mares por onde devem passar. A situação não demora a se concretizar, quando dois barcos chegam perto do cargueiro, com oito somalianos armados, exigindo todo o dinheiro a bordo. Uma estratégia inicial faz com que os agressores recuem, apenas para retornar no dia seguinte. Embora Phillips utilize todos os procedimentos possíveis para dispersar os inimigos, eles conseguem subir a bordo, ameaçando a vida de todos. Quando pensa ter conseguido negociar com os piratas, o Comandante é levado como refém em um pequeno bote. Começa uma longa e tensa negociação entre os sequestradores e os serviços especiais americanos, para tentar salvar o Capitão antes que seja tarde.

Fonte: site Adoro cinema.

Para abrir o cofre eu tinha que me levantar, voltar ao escritório, localizar a chave e a papeleta onde estava escrita a combinação do segredo do cofre (eu não sabia de cabeça). E finalmente agachar-me e abri-lo.

Foi o que fiz, muito lentamente, seguido de perto pelos piratas. Com muito sangue escorrendo pelo rosto e sem meus óculos de leitura, eu não conseguia abrir o cofre. Os bandidos ficavam cada vez mais nervosos. Após várias tentativas, um deles levantou o pé-de-cabra me dando a última chance para acertar o segredo e abrir o cofre. Felizmente consegui. Jogaram-me para o lado e vasculharam tudo. Para decepção deles, só encontraram um par de algemas, os entorpecentes legais para emergência e uma pequena soma de dinheiro destinada à lavanderia de bordo. Insinuando que eu seria chegado a um entorpecente daí a minha resistência, gritaram para os comparsas do lado de fora, que eu nem sabia que existiam:

– Sujou, sujou. Vamos dar o fora.

(...) Nunca mais voltei ao navio. A passagem de comando não contou com a minha presença. Perdi bens pessoais, inclusive dinheiro. Jamais alguém perguntou o que perdi ou mencionou indenização. Nem por delicadeza. Como assistência tive a presença da minha mulher e um filho (ela precisou brigar para

conseguir condução) que acompanharam o Inspetor Geral da companhia do Rio até São Sebastião.

(...) Não obstante o incompreensível desinteresse da companhia que manteve o acontecimento em sigilo (nenhum navio foi prevenido sobre o ocorrido) e não me prestou qualquer assistência moral, muito menos material, restou-me o reconhecimento dos meus Oficiais, tripulantes e de uma pequena parcela dos meus colegas que tiveram conhecimento do fato. Estes souberam aquilatar perfeitamente os acontecimentos e me foram muito solidários.

Levei dois meses para me recuperar fisicamente e o tempo acabou por curar todas as feridas. Só ficaram as cicatrizes, principalmente as cicatrizes da alma.

Os piratas jamais foram descobertos pela polícia. Ainda no hospital me mostraram algumas fotos que preferi nem olhar. Mais de dez anos depois li no 'O Estado de S. Paulo' que um tal de Mancha, procurado como líder de uma quadrilha que assaltava navios no porto de Santos, foi encontrado morto, boiando perto da ilha de Caraguatá, em Cubatão. Não sei por que, mas senti a sensação de que havia sido feita justiça. Algo me disse que esse Mancha estava em São Sebastião na noite de 31 de outubro de 1983."

Para ler na íntegra, visite o site da Revista Eletrônica ou clique no Blog da Revista UNIFICAR. ■



CSA nas Olimpíadas 2016

Tecnologia olímpica

Centro de Simulação Aquaviária é indicado para realização de projetos para 2016 e se estabelece como o Centro brasileiro mais reconhecido dos últimos 10 anos

O Centro de Simulação Aquaviária

(CSA) recebeu no dia 18 de março a visita de representantes da empresa Queiroz Galvão. Estiveram presentes o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, e Alfredo Holanda, Diretor Superintendente, Vicente Gordiano, Yoshiaki Yamabe, todos da Queiroz Galvão. “Fechamos um contrato com a Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro para dragagem e limpeza dos canais da Barra da Tijuca e Jacarepaguá. Vim verificar no SINDMAR qual o tipo de produto que poderiam nos oferecer para nos auxiliar nessa dragagem”, afirmou Alfredo Holanda.

A presença do Delegado Regional do SINDMAR, Rinaldo Medeiros, foi muito importante para dar início às conversas e possíveis parcerias entre empresa e CSA. O Delegado, que conhece a empresa Queiroz Galvão e seus representantes, indicou o Centro de Simulação Aquaviária para esse projeto, que tem como foco as Olimpíadas de 2016.

“Através de um conhecimento comum com o Dr. Alfredo Holanda, ele nos pediu ajuda, nos pediu infor-

mações e nós o encaminhamos para o CSA. Acredito que a parceria será muito positiva, mesmo porque estamos ampliando esse leque de conhecimentos, principalmente com um evento tão importante, com uma obra imprescindível que vai ser a da empresa Queiroz Galvão. O Centro de Simulação Aquaviária e o SINDMAR podem cooperar num evento como as Olimpíadas”, garantiu Rinaldo Medeiros.

As dependências do CSA foram apresentadas aos presentes pelo Coordenador e Consultor Mário Calixto. Além das salas para realização de projetos, foram apresentados também os Simuladores, os únicos para formação de profissionais marítimos no Brasil.

A visita atendeu amplamente às expectativas dos presentes e confirmou também a experiência de 10 anos do CSA no desenvolvimento de projetos. Segundo Mário Calixto, “já tem algum tempo que somos procurados com relação a todas as questões que envolvem a parte de Consultoria Portuária, porque hoje temos um dos melhores softwares de navegação do mundo voltado para estudos de manobrabilidade e treinamentos. Para nós é uma satisfação estar recebendo tais indicações, mas, ao mesmo tempo, é algo que já reconhecemos. Temos um know how de 10 anos trabalhando seriamente, sempre dedicados e focados para que isso sempre aconteça. Para nós é uma surpresa e, ao mesmo tempo, uma satisfação. É um reconhecimento de um trabalho.” ■

Representantes da empresa Queiroz Galvão apresentam, após visita, proposta de parceria com o Centro de Simulação Aquaviária. Na ocasião, Mário Calixto, Coordenador e Consultor do CSA (1º à esq.) e Rinaldo Medeiros, Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza (2º à dir.), analisam o que poderá ser mais um dos grandes projetos em que o Centro estará envolvido

Falando o bom português

Estou embarcado no RB SEA BASS, da Giro Marine, que opera no Ceará. No início do ano passado, o SINDMAR, junto com a Capitania dos Portos/CE, DRT/CE e Polícia Federal, deflagrou, a partir de denúncias, uma operação, que consistia no cumprimento radical da RN 72, com inúmeras visitas às embarcações. Mais denúncias foram feitas e, em outubro de 2013, todos os rebocadores da área já estavam cumprindo a Resolução com pelo menos um Oficial de Náutica e um Oficial de Máquinas brasileiro, inclusive com a guarnição, ou seja, o efetivo das embarcações passou a ter mais de 60% de brasileiros. Foi realizada uma inspeção no RB SEA BASS, atendendo aos pedidos do SINDMAR, e, dentre os vários itens inspecionados, foi dado uma Não Conformidade, exigindo mais um Oficial de Náutica e Máquinas brasileiros. Já havia dois Oficiais e um Praticante de Náutica brasileiros e, mesmo assim, a Petrobras-NE exigiu mais Oficiais brasileiros. A empresa já embarcou mais dois Oficiais, sendo, agora, 12 tripulantes nacionais, em um total de 16 tripulantes. Vamos estender isso a todos os rebocadores.

Douglas Machado Tavares – 2º Oficial de Náutica

Missão cumprida

Um tripulante do RB MARECHAL RONDON, da empresa Geonavegação, fez uma denúncia anônima ao MPT no Rio de Janeiro, e essa denúncia se arrastou e cresceu, envolvendo os mais diversos órgãos afins das três capitais. A denúncia foi sobre irregularidades trabalhistas. A Procuradoria também solicitou a inspeção da embarcação pela ANVISA. Eu, como representante do DRT/CE, solicitei a ajuda do SINDMAR e, em menos de 24 horas, resolvemos o problema. O SINDMAR localizou o paradeiro do Rebocador, que

estava no estaleiro INACE-CE em reparo total e sem tripulação, na condição de lay out. Falei com o Gerente Wilhelm, responsável pelo navio da empresa, o cientificando do ocorrido. Uma vitória do SINDMAR.

Marcelino Rodrigues Mendes – Coordenador do DRT/CE

Em todo lugar com o Associado

Muito obrigado pela prestimosa colaboração do SINDMAR para minha inscrição ao curso de APNT. Como associado ao Sindicato, sinto-me muito bem representado e feliz ao comprovar o nível de competência e empenho dedicados a mim para que pudesse concretizar a referida inscrição, mesmo estando embarcado.

José Orlando Viana da Conceição - ION

Direto ao ponto

Agradeço por fazer parte.
Luiz Silva – Via Facebook

Praticantes exigem

Onde estão estas vagas... O prazo já se foi há muito e o que podemos ver é uma empresa chamando Praticantes e demorando pra embarcar. A sensação que tenho é que esta empresa só quer “diminuir a fila”, mas a espera é maior para o embarque...

Davidson Silveira – Via Facebook – Sobre a matéria de capa da Unificar 38

Justiça seja feita

Parabenizo o setor jurídico do SINDMAR pelo excelente trabalho em minha defesa, na causa acionada no ano de 2009, contra a empresa LOG-IN, que foi travada no Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro.

Eli Nina de Azevedo

Maré alta para Tábua das Marés

Gostaria de parabenizar pela nota Petrobras/Transpetro: Sensibilidade especial para chapas de aço, publicada na seção Tábua das Marés.

Adolpho Balbino

Reconhecimento e elogios

Agradeço a família SINDMAR pela atenção e dedicação que tem com seus Associados. Quanto à sobrecarga do horário da escala de serviço do GIAONT Nilton Morais Monteiro, informo que já está solucionado. Aproveito a oportunidade e agradeço o envio do exemplar da Revista Unificar que faz a família do Associado ter a liberdade de expressão em se comunicar com o SINDMAR. Meu muito obrigada.

Cecília Monteiro – esposa do GIAONT Nilton Morais Monteiro

Firmes agradecimentos

Agradeço por terem postado na Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR, Número 38, de janeiro de 2014, as três reivindicações para serem discutidas nas negociações do próximo Dissídio Coletivo de Trabalho/2014, referentes às gratificações aos Oficiais possuidores da Certificação DP Full, gratificações por serviços de Praticagem efetuados em Zonas de Praticagem, por Comandante Mercante, e a exigência do critério para inscrição ao Concurso de Praticante de Prático, em nível nacional. Ficam registrados, nesta carta, os profundos agradecimentos. Aproveito a oportunidade, mais uma vez, para reiterar os meus protestos de elevado respeito, estima e consideração a esta renomada e reconhecida Entidade Marítima. Permanecemos a “Pé de Galo”, e de “Pé e à Ordem”. Muitíssimo grato.

Luiz Gonzaga Pinto Teixeira - CLC

unificar

CADA VEZ MAIS PRÓXIMA DE VOCÊ!

Marítimo, fique bem informado sobre vários temas referentes a sua carreira através das Redes SINDMAR e UNIFICAR



Na Revista Unificar você começou a conhecer a seção **MANTENDO A PROA**, que orienta Oficiais e Eletricistas Mercantes a atingir com segurança seus portos seguros.

Em breve, para ampliar a conexão e a informação de Oficiais e Eletricistas Mercantes, a seção estará disponível através do site SINDMAR, do blog UNIFICAR e das Redes Sociais Facebook e Twitter. Informação atual e de qualidade a todo instante.

ACESSE

www.sindmar.org.br

www.facebook.com/sindmar

<http://twitter.com/sindmar>

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

A atividade
de Marinha
Mercante
não se dá sem
a presença do
sindicato



Está lá no parágrafo 1º do art. 611 da CLT: “É facultado aos sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar acordos coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das empresas acordantes às respectivas relações de trabalho”. Simples assim? Não. “Para ter acordo coletivo de trabalho, em primeiro lugar tem que ter gente trabalhando”. É o que destaca o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, que durante mais de duas horas conversou com o editor Paulo Cezar Guimarães e os repórteres da Revista UNIFICAR João Theodoro e Priscila Buares, na sede do Sindicato, no Rio de Janeiro. Explicou as atividades do Departamento de Acordos Coletivos e falou também sobre as relações com a Transpetro, sobre a importância dos Seminários e sobre a polêmica questão dos cruzeiros marítimos.

Continua na próxima página



Foto: André Prado



A atividade de Marinha Mercante não se dá sem a presença do sindicato



Para ter acordo coletivo de trabalho, em primeiro lugar tem que ter gente trabalhando

“Antes de mais nada queria destacar que ...”

José Válido nem aguarda a primeira pergunta dos repórteres para ressaltar a satisfação com a divisão de tarefas no Departamento de Acordos Coletivos de Trabalho, que já existe há mais de dez anos, e tem evoluído ao longo do tempo.

“No começo o acordo coletivo não tinha uma subdivisão. Hoje tem. E bastante clara. Existe uma parte de apoio marítimo do offshore, que fica aos cuidados do nosso companheiro Jaílson Bispo.”

Destaca também a participação de Edemir Ramos e sua equipe, formada por Gisele, Patrícia e Márcia.

“Cerca de 90% do trabalho deles é cuidar dos acordos coletivos. Essa divisão de tarefas é importante porque o volume de serviço aumentou muito. Antes, as empresas não tinham plano de saúde e odontológico, previdência privada e auxílio alimentação. E algumas ainda têm a participação nos lucros e resultados, que antes não existia. Isso tudo demonstra que estamos muito bem na questão de remuneração face ao mercado internacional. Se formos comparar com outras profissões, então, a gente consegue dar um banho. Nossos companheiros Oficiais, sejam eles de qualquer categoria, têm salários que estão em níveis de diretoria, gerenciais ou acima. Mas é importantíssimo ressaltar que esses salários fazem jus à nossa especialização. Ao risco, sacrifício e esforço que nós desenvolvemos. Afinal, trabalhar no mar não é fácil.”

OUTROS PONTOS DE LIGAÇÃO

Segundo José Válido, a primeira visão que o Associado do SINDMAR tem é que o elo mais importante dele com o SINDMAR são as questões relativas a acordos coletivos de trabalho.

“Mas tem outros pontos de ligação. Tem o jurídico, por exemplo. Mas quando faz esta análise, ele não está totalmente errado, mas também não está totalmente certo. O acordo coletivo de trabalho não é causa, é consequência. Consequência de quê? Para existir acordo coletivo de trabalho, em primeiro lugar tem que ter gente trabalhando. E é aí que eu digo que existe uma visão equivocada que precisa ser corrigida. Então, a primeira luta do SINDMAR, que antecede a

isso tudo, e aí também não está muito claro na visão do trabalhador que é representado por nós, é manter e aumentar aquele número de postos de trabalho e brigar – e muito – para não perder. Exemplo: a RN 72 garante milhares de postos de trabalho e é por isto que nós brigamos tanto para não perdermos a RN 72. ‘Ah, mas isto é uma coisa natural’, dirão alguns. Não. Na maioria dos países do mundo, com tradição marítima, não são os trabalhadores daquele país que estão nas suas embarcações, ao contrário do Brasil.”

Válido destaca que a importância do acordo coletivo de trabalho é consequência de ter o posto de trabalho para o trabalhador marítimo brasileiro, no caso do SINDMAR, os Oficiais e Eletricistas.

“A luta mais importante que nós travamos, que é uma luta silenciosa. E a nossa base muito pouco participativa, ou por desconhecimento, ou por acreditar que o seu posto de trabalho está garantido *ad eternum*, o que não é verdade. Nós sofremos ataques diários. A armação, muito organizada, investe muito dinheiro para poder desmontar essa nossa disposição de garantir este mercado. E os associados pouco participam, mas se beneficiam, e cobram muito. E alguns ainda têm dificuldades de entender a verdadeira situação.”

É PRECISO ESTAR ATENTO E FORTE

Está tudo indo muito bem? Por ora, sim, mas Válido alerta que o Sindicato precisa estar atento e forte para avaliar o que pode acontecer.

“Analisando estrategicamente, a gente tem que ter o melhor e o pior cenário. Se no pior cenário os nossos companheiros perdessem seus postos de trabalho, muito dificilmente eles encontrariam, com o cabedal de conhecimento que eles têm, que não é pequeno, os mesmos cargos e as mesmas remunerações em terra. E mesmo que ganhassem essas vagas, as suas remunerações e o seu conjunto de benefícios seriam menores do que se eles estivessem embarcados. Nossos companheiros estão vivenciando uma fase boa da Marinha Mercante. A gente trabalha para que esta fase permaneça no seu pico; a fase ruim, claro, não nos interessa. Mas os nossos companheiros precisam enxergar isso e fazer esta avaliação para se unirem com o Sindicato. Porque o Sindicato

está o tempo todo trabalhando para manter e ampliar os postos de trabalho. É preciso se unir para fortalecer o Sindicato para que essas condições sejam mantidas. E uma coisa tem que ficar muito clara para todos: quanto mais forte a base da organização sindical, melhor a imagem da organização sindical, mais avançaremos nas nossas conquistas. Porque a imagem sindical é construída pela sua base, pelos trabalhadores representados. Quanto mais fraca, menos avanços são conquistados.”

DE OLHO NA TRANSPETRO

Segundo Válido, há um exemplo clássico que pode ser dado nessa questão do avanço nas conquistas, que poderia ser conquistado e ainda não foi.

“A Transpetro é uma das poucas empresas da Cabotagem brasileira que ainda não está no regime um por um. E ela alega diversos fatores. Mas o fato é que o SINDMAR vem trabalhando há pelo menos quase uma década e os companheiros de bordo ainda não tiveram a perfeita noção do que significa o um por um para eles. O que é esse regime um por um? É trabalhar um dia e ter direito a folga de um dia. O que não quer dizer que seja um mês de trabalho e folga de um mês. Pode ser dois meses por dois meses, três meses por três meses. A Transpetro alega que não teria um contingente de Oficiais e Eletricistas para fazer este regime. Esse era um discurso de até dois ou quatro anos atrás. Hoje, com o mercado abastecido de gente, ou seja, com o mercado mais do que equilibrado, eu diria que a oferta da mão de obra está sendo maior do que a demanda dos armadores por mão de obra disponível. O discurso da Transpetro não vale mais.

E por que o SINDMAR entende que este não é o discurso correto?

“Porque recentemente a Transpetro anunciou a contratação de oito navios, digamos, de porte médio a um bilhão e quatrocentos milhões de reais, o que significa dizer que se você dividir isto por oito dá cerca de 175 milhões de reais por cada um, o que é um custo sabidamente muito superior. Beira quase três vezes mais que o custo de um navio se ele fosse construído no exterior. Ou seja, aí tem um outro discurso da Transpetro que diz que este é um custo que a gente paga para aprender a fazer navio

no Brasil, para desenvolver a indústria nacional; que é um discurso que a gente não descarta. Mas claro que tem um subsídio aí para construção de navio. E um subsídio muito grande. Ou seja, nós estamos pagando três vezes mais do que se o navio fosse construído no exterior.”

MELHORIAS PARA O TRABALHADOR

E acrescenta: “Nós temos alguma coisa contra isso? Claro que não. Nada temos contra a produção nacional. Só que essa conta, na hora de se tentar fechar um acordo, na hora de tentar conseguir um avanço para o trabalhador marítimo, deveria também ter benefícios e não ser apresentada como conta. Quer dizer: eles não podem dar o benefício de um por um porque vai inviabilizar o negócio. Mas comprar um navio três vezes mais caro não inviabiliza o negócio? Nós precisamos entender isto melhor; ou seja, é claro, natural, que nós temos que preservar o trabalhador e defender os interesses do trabalhador. Então nós contra-argumentamos dizendo ‘precisamos que o homem que vai conduzir o navio, que vai gerar lucros dentro da atividade fim, também goze deste mesmo benefício’. Não podemos pensar apenas no aço. Temos que valorizar o homem que está lá dentro da embarcação. Essa é a visão que a gente tem e vamos defender isso. Alguns até dizem que nós estamos fustigando a empresa. Nada disso. Faz parte do nosso papel defender melhorias para o trabalhador.”

José Válido, entretanto, não faz apenas críticas à Transpetro.

“A Transpetro hoje tem uma prática de remuneração das melhores, tem cláusulas sociais e um pacote de benefícios dos melhores do mercado. Mas o grande equívoco dela é não querer aceitar o regime de um por um. Mais cedo ou mais tarde, a empresa vai ser obrigada a aceitar este regime. Só que para isso nós vamos precisar e muito da compreensão dos nossos companheiros. Eles precisam se unir em torno do Sindicato, que defende isso com unhas e dentes para poder avançar nesta questão. Mas o que a Transpetro ganharia se implantasse o regime de trabalho um por um? A resposta é muito clara. Hoje ela tem uma rotatividade de mão de obra muito grande, ela prepara gente para o

Continua na próxima página



A atividade de Marinha Mercante não se dá sem a presença do sindicato



O SINDMAR está ampliando e muito a participação dos jovens

mercado. Ninguém pode duvidar disso. É a empresa que abre mais vagas para Praticagem. Ela consegue trazer gente, mas tem uma falha que é não conseguir reter as pessoas dentro do quadro de funcionários dela. A pessoa fica lá um ano, dois anos, mas na primeira oferta que alguém acena com o regime um por um, debanda para outra empresa. E aí aquele investimento de treinar, atrair e pagar bons salários vai por água abaixo. Eles precisam levar isto em conta e precisam fazer esta conta. Na demissão de uma pessoa que tem três anos de casa, além da conta financeira, tem todo o investimento feito anteriormente nas pessoas.”

A IMPORTÂNCIA DE PRESERVAR O FUTURO

Tem gente que acha que a verdadeira profissão do sindicalismo é um misto de psicólogo, despachante, advogado e médico. Valido sorri e admite.

“Você tem que resolver o problema dos outros. A direção sindical tem que ter uma visão sistêmica, tem que ter experiência, tem que antever as coisas. A base da direção sindical não pode desconhecer o que aconteceu no passado, isso é a experiência. Tem que estar ligada no futuro, isso as pessoas nem imaginam. Por exemplo: Severino, eu, Jaílson, Braga... apesar de termos que acompanhar de perto, não podemos ficar focados só em acordos coletivos de trabalho. Temos que estar acompanhando legislação, temos que ficar ocupando os fóruns onde a vida do trabalhador marítimo está sendo decidida. E isso acontece desde a nível internacional até o nível nacional. Participamos do Conselho do Fundo do Profissional Marítimo, onde se decide o que se vai fazer em termos de ensino profissional marítimo, participamos da Comissão Nacional Permanente Aquaviária, do Ministério do Trabalho, que cuida da saúde e segurança do trabalhador, através da NR30 e seus anexos, participamos também do Conselho do Fundo da Marinha Mercante, que é onde é decidido onde e como vai ser investido o dinheiro do Conselho do Fundo para desenvolver a navegação. Participamos do Conselho Nacional de Imigração, onde são tomadas decisões de cunho do fundo importantíssimo para o trabalhador marítimo brasileiro, a exemplo da RN 72. E ainda participamos de inúmeros fóruns, onde somos convocados para atuar no Senado, na Câmara Federal, onde estão tangenciando os assuntos relativos à Ma-

rinha Mercante. Isso toma muito tempo; ocupar esses espaços políticos necessitam de investimentos para que se possa fazer este acompanhamento.”

E O FUTURO DO SINDICATO?

“A gente tem uma preocupação com o futuro da entidade. A entidade, praticamente, ou não tinha sede própria, no caso do antigo Sindicato dos Oficiais de Náutica, ou tinha a sede bastante acanhada, como o Sindicato dos Oficiais de Máquinas e Sindicato dos Eletricistas. Nós conseguimos, em pouco mais de uma década, crescer muito na questão de patrimônio. Aumentamos o mesmo mais de vinte vezes. Hoje nós temos quatro andares no Centro Financeiro do Rio de Janeiro, temos ainda uma Delegacia própria, a de Belém; e temos ainda a aquisição de um terreno destinado a um complexo hoteleiro e educacional que vamos construir lá em Teresópolis. Isso não se consegue sem esforço. Só com muito esforço, muito trabalho, muita dedicação e, principalmente, muita determinação. E todo este conjunto de coisas, se não for bem administrado, também vira pó em curtíssimo espaço de tempo. Então nós temos preocupação de como vai se dar esta nossa sucessão aqui na diretoria do SINDMAR. Afinal, nós não ficaremos aqui para sempre. Nós precisamos cuidar de fazer uma transição, para que se dê continuidade ao trabalho. E nós não temos preocupação só com o patrimônio da entidade. Temos preocupação com os rumos políticos e administrativos para preservar o futuro do SINDMAR.”

O Sindicato tem se esforçado para trazer os jovens para o SINDMAR. De certa maneira, os jovens muitas vezes não são muito ligados a Sindicatos, não sabem da importância dos sindicatos. Como dizer pra eles “olha, cara, a importância disso, nós seguramos a barra até aqui, o futuro é com vocês”. Como o senhor vê isso?

“Eu diria que a resposta está nos próprios Seminários. O SINDMAR está ampliando e muito a participação dos jovens. Temos que fazer o primeiro contato. Fazer com que ele desperte o interesse com essa aproximação. Para o jovem, em razão da juventude, as prioridades dele são outras, mas ele precisa entender que ele tem um futuro pela frente. Se ele está numa escola de Marinha Mercante ou se ele concluiu recentemente, tem que entender que a atividade de Marinha Mercante não se dá sem a presença do sindicato.” ■



Acordos Coletivos

APOIO MARÍTIMO

Priscilla Buaras



EMPRESA: Elcano

DE 1º de abril de 2014

ATÉ: 31 de março de 2015

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Adicional de permanência, representando gratificação pelo tempo de serviço efetivo e ininterrupto prestado pelo empregado à empresa, calculado em razão da soldada-base correspondente à função exercida pelo Marítimo a bordo dos navios, representando 4% para cada ano ininterrupto e consecutivo, de efetivo serviço, sem afastamento de folha. Quitação de valores relativos às diferenças decorrentes da assinatura do presente ACT na primeira folha de pagamento seguinte à assinatura do Acordo, fornecendo ao trabalhador aquaviário um demonstrativo detalhado dos valores. Empresas e Sindicatos estabelecem um programa de reuniões trimestrais entre seus representantes, por convocação de qualquer das partes. Equiparação de todas as frotas.

Aniré Prado



EMPRESA: Flumar

DE: 1º de setembro de 2013

ATÉ: 31 de agosto de 2014

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: O Auxílio Uniforme, antes, pago semestralmente ao trabalhador aquaviário de forma discriminada no contracheque, terá o seu valor incorporado à remuneração e recebimento mensal, incluindo os períodos de folga. Adicional

de insalubridade aos empregados da seção de máquinas, representados pelo Sindicato acordante, no valor de 40%, incidente sobre o valor de sua respectiva soldada-base.

EMPRESA: Bravante

DE: 1º de fevereiro de 2013

ATÉ: 31 de janeiro de 2015

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: Adicional de insalubridade aos trabalhadores aquaviários, representados pelo Sindicato acordante, no valor de 40%, calculado exclusivamente sobre o valor de sua respectiva soldada-base. Reposição integral do INPC acumulado no período entre 1º de fevereiro de 2013 até 31 de janeiro de 2014, acrescido do percentual de 1,50%.

CABOTAGEM

Aniré Prado



EMPRESA: Petrobras/Transpetro

DE: 1º de novembro de 2013

ATÉ: 31 de outubro de 2015

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA: A tabela praticada na Companhia até 31/12/2006 será mantida para fins de correção das suplementações dos aposentados e pensionistas que não aderiram à repactuação do Regulamento Plano Petros do Sistema Petrobras e que foram desligados até 31/12/2006. Gratificação de férias a todos os empregados, sem efeito retroativo, com pagamento em até 2 dias úteis antes do início do gozo de férias. Nos exercícios de 2014 e 2015, a Companhia pagará, até os dias 20/02/2014 e 20/02/2015, respectivamente, como adiantamento do 13º salário, metade da remuneração devida naqueles meses, aos empregados marítimos. O empregado poderá optar por receber esse adiantamento por ocasião do gozo de férias, se ocorrer em mês diferente ao de fevereiro.

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.



QUEM FAZ O SINDMAR

Investindo
em pessoas

Este é o lema que acompanha o SINDMAR desde muito antes do ano 2000, época da sua unificação. Investir em pessoas para o SINDMAR não é apenas buscar os direitos reais de Oficiais e Eletricistas Mercantes, mas também investir em pessoal qualificado para tomar as rédeas dessa grande embarcação que é o Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante. Gente que investe o seu tempo em atender e obter o melhor para os Associados e Representados. Gente que luta por uma Marinha Mercante de qualidade com o compromisso de quem sente na pele as necessidades dos trabalhadores. Nessa edição da Revista UNIFICAR começaremos a conhecer quem são essas PESSOAS que compõem o SINDMAR, quais as suas funções e o que estas representam para um melhor papel do Oficial e Eletricista dentro da Marinha Mercante Brasileira.

PRISCILA BUARES

E o primeiro nome que vamos conhecer é

Edemir Ramos da Silva, Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho (ACTs).

Foto: André Prado



De personalidade forte, mas, ao mesmo tempo, reservado e calmo, Edemir Ramos da Silva, Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho, chega ao SINDMAR, todos os dias, às 8h da manhã, e, como Coordenador da Assessoria de ACTs há 8 anos, inicia o dia repassando a agenda de negociações, propostas, contrapropostas, pautas reivindicatórias, votações e mensagens circulares, que serão submetidas às empresas e Representados que buscam o Acordo Coletivo de Trabalho, dentre muitos outros afazeres.

Em meio ao expediente normal e agitado de sempre, Edemir recebe a imprensa para a entrevista (depois de duas “fugas estratégicas”, digo, remarcações, para melhor entender os objetivos de tal edição), já avisando que responderá com entusiasmo as perguntas propostas, pois é um aficcionado pelo que faz, mas que não se sente muito bem na condição de “sabatinado”. Com muito bom humor e seriedade, responde as questões, mas se intimida um pouco com os cliques da câmera fotográfica.

Os olhares são muitos para sua sala, a curiosidade dos demais funcionários é evidente pelo seu texto, mas o Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho não se envergonha e responde com firmeza, mostrando que dá muito de si pelos Representados, utiliza de sua experiência como Psicólogo, com conhecimentos de Recursos Humanos, para administrar as negociações e faz da sua vida uma entrega durante greves históricas e direitos exigidos pelo SINDMAR.

Simpatia, carisma e educação são suas características marcantes entre os demais funcionários do Sindicato, o que o faz ter muitos amigos. Firmeza, compromisso e seriedade são seus pontos fortes que o apontam como um Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho que coloca medo em muitas empresas.

Confira a entrevista que Edemir Ramos da Silva concedeu e veja como o SINDMAR, na função do Assessor para ACTs, investe em pessoas.

Continua na próxima página



**Edemir Ramos
da Silva,**

O que faz um Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho?

O Assessor cuida de todo processo de negociação coletiva e acompanhamento do Acordo Coletivo de Trabalho. Vai desde o primeiro contato com a empresa até depois que o acordo é assinado, com o acompanhamento. A negociação tem o processo de primeiro contato, de negociar, discutir propostas. Depois, chegando num consenso, temos a assinatura do Acordo Coletivo e, em seguida, após a assinatura, a aplicação. Acompanhamos essa aplicação e fiscalizamos o cumprimento efetivo do Acordo. Nesse trabalho todo o nosso setor está envolvido, do início ao fim. Digo nós porque o setor de Acordos Coletivos é constituído, além de mim, por Gisele Andrade, Patrícia Soledade e Márcia Carvalho. Elas são muito competentes, são muito bem preparadas. Cada uma tem a sua característica. Cada uma tem o seu perfil. Mas, curiosamente, todas três têm uma história bem grande aqui no Sindicato.

Comente um pouco sobre cada uma delas...

A Gisele entrou no Sindicato pouco depois da fusão do SINDMAR. Tem um conhecimento grande da história do Sindicato, uma vivência do Sindicato. Tem formação em Administração, então, tem ferramentas muito boas. Também é especializada em Gestão de Pessoas. A Patrícia veio logo depois, entrou no Sindicato em 2006. Ela também passou por outros setores até chegar ao setor de Acordos. Quando chegou ao setor, já tinha uma vivência boa do Sindicato também. A Márcia veio antes da fusão, do Sindicato dos Oficiais de Máquinas. Ela também tem um histórico muito grande do Sindicato. Isso, somado à vivência delas, ajuda muito o trabalho do dia a dia, ajudou muito na adaptação delas ao setor. O trabalho flui muito bem, é muito entrosado.

Como você utiliza seus conhecimentos de Psicologia e RH para as negociações de Acordos Coletivos?

A negociação coletiva tem características muito peculiares. Procuo não ficar muito preso a questão

de associar Psicologia às negociações. É claro que você acaba observando a manifestação corporal, a reação de quem está à mesa, mas isso depende muito da estratégia para cada reunião, do que é acordado, do que é preparado.

Com os Representados, como é feito o contato? Qual é a relação do setor com os Representados e dos Representados com o setor de Acordos Coletivos?

É constante, contínuo, do início ao fim. Eles nos ajudam no início, para obter informações sobre a empresa, durante o processo de negociação nós trocamos informações com eles, pois são eles que nos trazem a realidade da empresa e as reivindicações deles na empresa. O Acordo Coletivo só é assinado a partir do momento que os Representados são consultados e aprovam. Depois, na fiscalização da aplicação, esse contato com os Representados é fundamental, porque são eles que vivenciam o dia a dia da empresa. São eles que vão trazer para nós se está sendo aplicado ou não o Acordo Coletivo assinado. Hoje estamos processando quase 20 empresas de Offshore por descumprimento de Acordo. Nós soubemos do descumprimento e tivemos condições de verificar isso através dos nossos Representados. Por telefone, por e-mail, pessoalmente. Os nossos associados têm um contato constante pela internet, por e-mail, redes sociais, fale conosco do site, por telefone e pessoalmente. Já tive oportunidade de conversar com Comandantes, Chefes de Máquinas e Oficiais. Com empresas, por telefone, pessoalmente. Isso é o cotidiano, é o nosso dia a dia. O contato acontece de todas as formas possíveis. Só não mandamos sinais de fumaça porque é um pouco difícil.

Com as empresas, como é o relacionamento?

De um modo geral, estamos tendo um relacionamento muito bom com as empresas. Nós temos contato com elas no momento da negociação e depois, no dia a dia, para a aplicação do Acordo. Tanto nós solicitamos informações às empresas e esclarecimentos, fazendo questionamentos sobre a aplicação do Acordo administrativamente, como elas também, as empresas fazem contato conosco, buscando informações, tiran-



do dúvidas sobre o próprio Acordo Coletivo. Às vezes ocorrem mudanças dentro da Gerência de Recursos Humanos e/ou Setores de Operação e elas se deparam com o Acordo Coletivo que não tinham conhecimento antes. Logo, nos procuram. Com algumas empresas isso acontece mais ativamente. Claro que também há empresas com quem nós não estamos tendo um relacionamento, por não haver negociação ou posicionamento político delas.

Quando há o processo de negociação e essa proposta não é aceita pelos trabalhadores, eles têm o direito de greve. Como o Assessor entra nessa atividade, quando se inicia um processo de greve?

O Assessor entra antes do processo de greve. Nós participamos intensamente do processo. Tivemos a nossa última greve em 2011 no Apoio Marítimo. A preparação para essa greve aconteceu ao longo de quase toda negociação, que começou dois anos antes da vigência do Acordo. Percebemos que a negociação não andava. Então, num dado momento, vendo que seria muito difícil, já que a empresa não estava evoluindo, muito possivelmente nós iríamos para a greve. Então, temos que começar uma preparação, começar uma mobilização. A nossa base não é um único polo, aonde a gente chega um dia, para e consegue conversar com todos. A nossa base, os nossos Representados estão espalhados pelo Brasil e pelo mundo. Temos que, diariamente, enviar e-mails explicando a situação, mantendo-os atualizados do que está acontecendo, preparando-os para essa realidade e para essa mobilização. Nós fomos a bordo das embarcações, eram várias empresas envolvidas. Fomos, ao longo desses dois anos, visitando as embarcações continuamente, o setor acompanhando a Diretoria nas visitas, fazendo a comunicação por e-mail, fazendo essa atualização. Nós participamos de todo processo de greve, porque o motivo principal da greve foi o Acordo Coletivo de Trabalho. Eles não quiseram assinar o Acordo Coletivo de Trabalho. Nós estivemos envolvidos no processo em todas as instâncias, o tempo todo.

Houve greves marcantes, alguma história?

Há greves que são realmente do histórico. Que a Assessoria de ACTs tenha participado efetivamente foi essa de 2011. Antes dessa teve a de 2002 e a de 2005 na Transpetro, mas que tenhamos vivenciado foi a de 2011 no Apoio Marítimo. Foi uma experiência sensacional. Você vê uma categoria mobilizada, as pessoas envolvidas, o trabalho da Diretoria, 24 horas por dia, literalmente. Participei efetivamente dessa greve. Ao longo de toda preparação, toda negociação, as visitas a navios. E acho que o ponto fundamental que mais me marcou é que uma greve, para ser bem sucedida, tem que ser muito bem pensada, tem que ser muito bem trabalhada, bem planejada, e tem que ter o envolvimento de todos, todos mesmo. A Diretoria sempre esteve muito envolvida desde o princípio, cada um na sua atribuição, e, no momento da greve em si, o envolvimento foi total. Foi uma experiência muito gratificante porque todos tem que participar, todos tem que trabalhar. Para mim foi muito marcante. Vivemos numa sociedade onde essa mobilização é desestimulada e o sistema trabalha para que a coisa não aconteça. Mas quando todos estão envolvidos e quando ela é bem pensada estrategicamente, bem executada e bem embasada, pode ser bem sucedida. Mas é muito desgastante. Vamos trabalhar para sempre termos negociações positivas. Sem necessidade de greve.

Qual a negociação mais importante?

Eu não destacaria a negociação mais importante. A negociação mais importante é a que está em andamento, e nós estamos com várias. A negociação

“O contato (com os Representados) acontece de todas as formas possíveis. Só não mandamos sinais de fumaça porque é um pouco difícil.”



Continua na próxima página



**Edemir Ramos
da Silva,**

do momento é com as empresas de Apoio Marítimo. Mas nós nunca temos uma única, é raro termos uma única negociação em andamento. Agora, por exemplo, temos uma com um grupo de empresas de Offshore, grande, mas há outras negociações com empresas isoladas em andamento. Foi concluída a assinatura com a Elcano, estamos começando com os empurradores da Norsul, com a Augusta, Barcas S/A, estamos conversando com a Pan Marine, uma negociação que vem do ano passado...

E como é realizado o processo de Acordo Coletivo de Trabalho?

Nos nossos seminários eu costumo fazer a seguinte distinção em negociação: Para que haja um entendimento didático, eu separo a negociação em Pré-negociação, Negociação e Pós-negociação. A Pré-negociação é o momento de preparo para a negociação em si. Se for uma empresa nova, buscar informações dessa empresa, mas se é uma renegociação, se já há Acordo antes, qual é o histórico dessa negociação? Como se desenrolou a última negociação? Os atores envolvidos na negociação atual são os mesmos da anterior? É possível identificar algum movimento estratégico da empresa nesse momento que difere ou se assemelha à anterior? Assim nos preparamos para a negociação. Apresentamos a proposta e começamos a discutir efetivamente. Isso é a negociação. Cada uma tem seu momento particular, porque o cenário econômico influencia, o momento que as empresas vivem influencia, o momento que nós vivemos vai influenciar na negociação. E o que chamamos de pós-negociação é o que ocorre após o Acordo assinado, o acompanhamento.

Se as empresas estão cumprindo o que foi acordado...

Exatamente. Essa pós-negociação, esse acompanhamento do Acordo, pode influenciar muito numa próxima negociação, ou até mesmo surgir a necessidade de modificarmos, inserirmos e aperfeiçoarmos cláusulas em função da aplicação do Acordo anterior. Só nisso podemos perceber que uma negociação dificilmente vai ser igual a outra.

O momento mais importante da negociação é a pré-negociação, a própria negociação, a pós-negociação, ou todas têm o seu valor equivalente?

Do início ao fim, desde o antes até o depois. Temos que estar atentos do início ao fim. Essa busca do histórico para iniciar a negociação é todo um trabalho em cima do anterior e é importante estarmos atentos, é importante seguirmos os requisitos. Em alguns casos, pode até ser necessário, por exemplo, entrar com um questionamento judicial por descumprimento de Acordo. Isso é um momento crítico e um momento importante. A negociação nem começou. Daí inicia-se a negociação. A estratégia da negociação, cada movimento da empresa, a nossa sintonia com os Representados no dia a dia é fundamental. Um ponto que é crucial na negociação é essa sintonia com o nosso Associado, com os nossos Representados.

O assunto que está sendo discutido agora em algumas negociações é a colocação, como cláusula de Acordo, da questão das vagas para Praticantes. Como você vê essa implementação? Parece que algumas empresas não aceitam o ponto como cláusula, mas como Protocolo de Entendimentos...

Esse problema das vagas para Praticantes é algo que preocupa o Sindicato em todas as esferas, em todos os setores, tanto que nós levamos a questão para a negociação do Acordo Coletivo. As empresas precisam assumir a sua responsabilidade nesse momento. O aumento do número de vagas nas escolas foi muito impulsionado, foi por uma exigência e insistência das empresas, baseadas, às vezes, em dados equivocados ou fictícios. Mas eles conseguiram que o número de vagas fosse aumentado nas escolas. Agora é papel deles disponibilizar vagas para Praticantes nas embarcações.

Levamos para negociação, e buscamos discutir com as empresas em todos os locais que temos possibilidade de levar esse assunto. É uma questão muito séria, é um assunto que nos preocupa muito. Não só nos preocupa, não queremos ficar só nas preocupações, queremos soluções. Logo, estamos propondo soluções e, na discussão do Acordo Coletivo discutimos também a possibilidade de encontrar a solução



para isso. É um ponto realmente importante para nós, está sendo conversado. Dentro da negociação não temos um único ponto importante. Temos outros pontos muito importantes também, mas esse realmente é uma questão que nos preocupa bastante.

Você vê resistência das empresas quanto a essa questão?

Muita. As empresas estão tendo muita resistência, mas vamos conseguir dobrá-los. Talvez não da forma como queremos, mas tentaremos conseguir sensibilizá-los um pouco mais. Existem pontos que trazemos para a negociação que nós podemos não conseguir efetivamente avançar e ter contemplado no Acordo, mas procuramos demarcá-los e defendê-los porque são pontos importantes, são pontos fundamentais. Se não conseguimos nessa negociação, podemos conseguir avançar na outra. Essa questão dos Praticantes é uma questão de urgência. Ela não deveria ser tratada em Acordo Coletivo de Trabalho, em negociação. Está sendo tratada em função da urgência do problema, da urgência e da magnitude do problema.

Durante o processo de negociação, como é a expectativa dos Representados? O que você recebe de retorno?

Eles ficam ansiosos, mas procuramos manter uma comunicação com eles, procuramos mantê-los informados do andamento. Claro, dentro da estratégia da negociação. Acontece a reunião, nós procuramos enviar e-mail para toda base que esteja envolvida na negociação dando um informe do que aconteceu, os avanços, os não avanços, para que eles percebam se está havendo evolução, se não está. A nossa comunicação será de acordo com o desenrolar da negociação. A melhor forma de diminuir essa ansiedade ao longo da negociação é a nossa comunicação com os Representados.

O setor recebe alguma cobrança, alguma expectativa de trabalhadores não sindicalizados?

Sempre fazem uma cobrança com relação ao desenrolar da negociação. À medida que o tempo vai passando, percebemos que os trabalhadores vão se inteirando

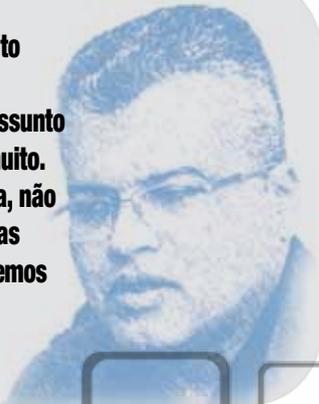
mais da negociação e vão percebendo também como nós procuramos comunicá-los e mantê-los informados. Os trabalhadores percebem as estratégias das empresas, quando a empresa está postergando, arrastando a negociação, tentando vencer pelo cansaço. Aí a cobrança não é sobre nós, a cobrança é sobre a empresa. Eles nos cobram, não o desfecho da negociação, mas a informação, querem saber o que está acontecendo. Por exemplo, se a empresa falar algo sobre a negociação que soa despropositado, os trabalhadores fazem contato conosco por e-mail, telefone ou pessoalmente. Estamos com uma negociação com uma empresa e sentimos que está arrastada, é uma estratégia da empresa. O nosso pessoal já sabe disso e agradece o contato e o esclarecimento. Essa sintonia com o nosso pessoal é importante até para que eles estejam preparados em função de falsas informações que podem ser ditas como estratégia da empresa.

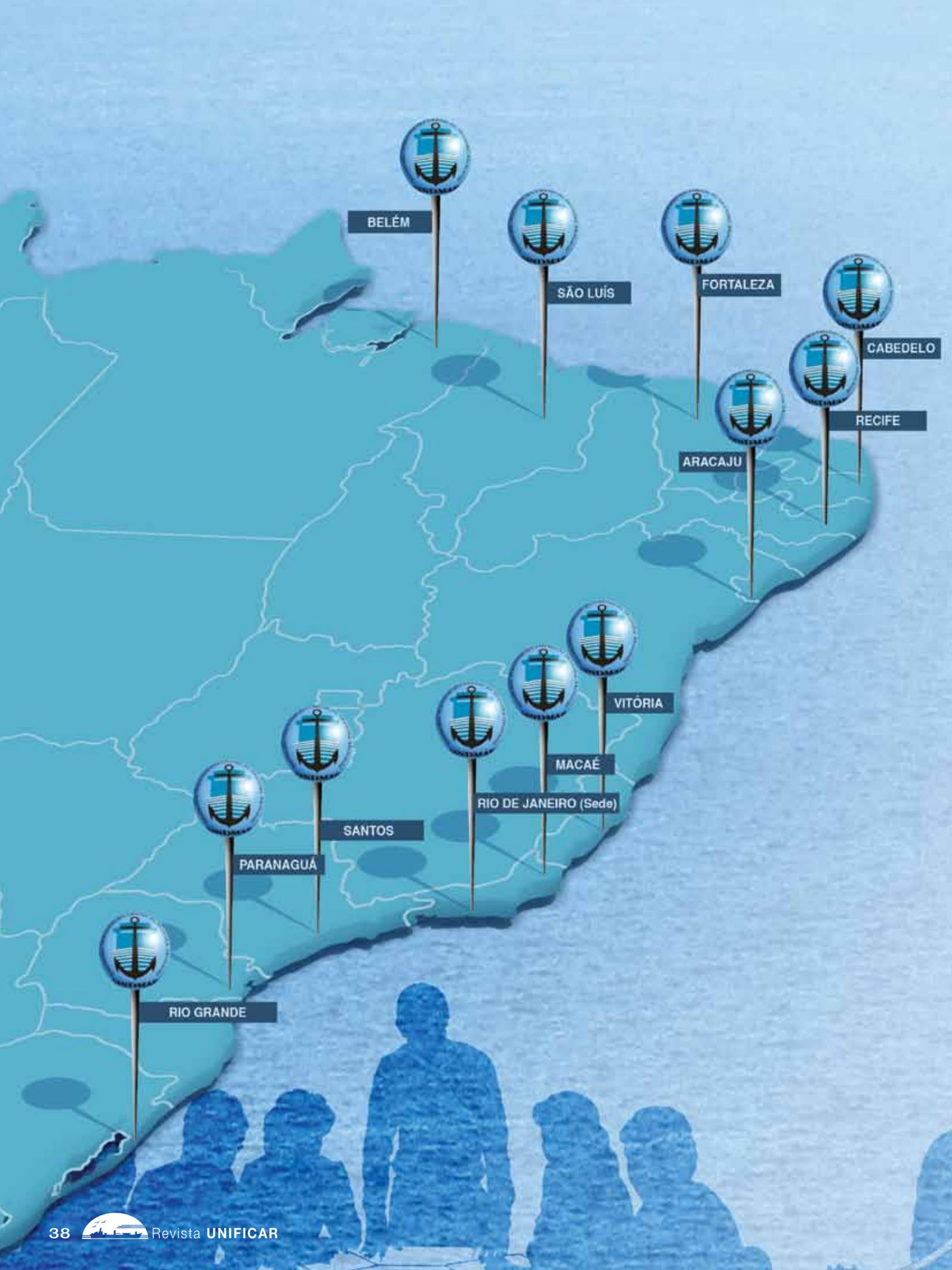
Os Representados estão satisfeitos com a representatividade do Sindicato?

Em princípio, sim, já que percebemos que os Acordos Coletivos assinados estão sendo aprovados por maioria. Não dá para dizer que a satisfação é 100%, até porque medir essa satisfação é difícil. Quando falamos de Acordo Coletivo, é em função do que a empresa está contemplando ou não, se as reivindicações estão sendo atendidas pela empresa ou não. Às vezes, o Representado pode confundir a atuação do Sindicato com o que foi contemplado ou não pela empresa. E não necessariamente uma atuação está relacionada a outra. As empresas podem ter um posicionamento em função de uma questão política. O fato de não ter um Acordo Coletivo assinado não é em função da atuação do Sindicato. ■

“A negociação mais importante é a que está em andamento.”

“É uma questão muito séria (vagas para Praticantes), é um assunto que nos preocupa muito. Não só nos preocupa, não queremos ficar só nas preocupações, queremos soluções.”





BELÉM

SÃO LUÍS

FORTALEZA

CABEDELO

RECIFE

ARACAJU

VITÓRIA

MACAÉ

RIO DE JANEIRO (Sede)

SANTOS

PARANAGUÁ

RIO GRANDE

Há sempre algo de novo no front

JOÃO THEODORO

Elas estão estrategicamente espalhadas por todo o Brasil próximas dos principais portos do País. Foram criadas para ser a ponte de contato entre o SINDMAR e seus Associados. Permitem um pronto atendimento, o mais rápido possível, onde quer que eles estejam. Estamos falando das 11 Delegacias do SINDMAR.

Criadas há mais de dez anos, com o objetivo de estar sempre prontas para intervir em defesa e apoio aos Oficiais da Marinha Mercante Brasileira, em todos os seus direitos.





Tanto no Norte, em Belém, quanto no Nordeste, em São Luís e Fortaleza, há muito trabalho a fazer nas Delegacias do SINDMAR, graças ao sempre crescente movimento Mercante nos portos de ambas as regiões

Além de sua sede, no Centro do Rio de Janeiro, o comando do SINDMAR percebeu há muito tempo que, para estar mais próximo e atender melhor seus Associados, nos quatro cantos de um país de tamanho continental, com um dos maiores litorais do mundo, era necessário criar braços junto aos principais portos brasileiros.

Então, há mais de dez anos, começou o processo de instalar postos avançados, chamados de Delegacias, que permitissem manter os olhos atentos e braços fortes do SINDMAR, onde quer que houvesse um porto com embarcações de todos os tipos, cheios de Oficiais da Marinha Mercante. Vamos radiografar as 11 Delegacias pelo Brasil para mostrar a todos um pouco do trabalho que é feito em cada uma delas.

A PRIMEIRA COM MUITAS CONQUISTAS

A primeira Delegacia do SINDMAR a ser instalada e funcionar a todo vapor foi a de Belém, no Pará, inaugurada em 12 de setembro de 2003 e a única, além da sede do SINDMAR no Rio de Janeiro, que tem sede própria. O Delegado titular é Darlei Pinheiro e junto com a “tripulação” do SINDMAR eles têm sempre muito trabalho, principalmente por causa da proximidade com a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (EFOMM-CIABA), também situados em Belém, o que faz com que a região tenha um grande contingente de Associados do SINDMAR.

É com muito orgulho que Darlei garante que “o trabalho desenvolvido pelo SINDMAR já conquistou o respeito dos órgãos com os quais tem relação direta, como a própria EFOMM, mas também com o Ministério do Trabalho, através das Secretarias Regionais de Trabalho e Emprego, Polícia Federal, Anvisa, Antaq, Capitania dos Portos, Companhia Docas, OAB, Receita Federal, Agências e Empresas de Navegação etc...”

Ele dá como exemplo uma reunião, inédita na Região Norte, que aconteceu em 2008, a bordo do NT – Itamonte, na qual estavam presentes autoridades ligadas à segurança e proteção dos Marítimos e das instalações portuárias para debaterem e buscar soluções para evitar o ataque de “ratos d’água”, ou seja, assaltantes, aos Marítimos embarcados na região, em rios, áreas de fundeio, terminais e portos do Pará.

Outras importantes conquistas foram sendo colecionadas pelo SINDMAR através da Delegacia de Belém do Pará, como a elaboração de uma relação de alimentos e quantidades permitidas para consumo pessoal de bordo e, ainda, outras questões, como obter melhoria do acesso de transporte rodoviário para embarque e desembarque de Marítimos, denúncias, sempre com êxito, de embarcações operando com irregularidades, abandono de Marítimos estrangeiros, que foram repatriados, mas não sem antes terem seus salários devidamente pagos por determinação da Justiça do Trabalho





etc... “A ideia – finaliza Darlei – é manter sempre elevado o nível de trabalho e buscar a cada dia a melhoria contínua diante de cada novo desafio.”

PIONEIRISMO NO NORDESTE

Outra das primeiras Delegacias do SINDMAR a ser inaugurada foi a de Cabedelo, na Paraíba. Ela foi inaugurada em 12 de outubro 2003, ou seja, começou a funcionar menos de um mês depois da Delegacia de Belém. Além disso, segundo seu titular, Rosivando Viana, a Delegacia paraibana fica na cidade mais marítima do Brasil e também é a pioneira em trabalhar em conjunto com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF).

Além de Cabedelo, as Delegacias de Vitória, Santos e Paranaguá também somam forças com a CONTTMAF. Além disso, em Santos e Paranaguá as Delegacias do SINDMAR também trabalham junto com a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários (FNTTAA) e com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF).

No dia a dia, Rosivando está sempre dedicado à ajudar os Associados do SINDMAR na região e muito mais.

– Estamos sempre ligados em tudo por aqui – explica Rosivando. Desde a construção do Terminal Pesqueiro, em 2007, passando pela retomada da dragagem do porto, que começou em 2011 e

parou em 2012, até o pioneirismo em cursos como EFNT, ECIN e o CAAQ em todo o Nordeste, visitas a navios e contato com nossos Associados, troca de experiências com outras Delegacias etc...

Na verdade, todas as Delegacias têm como rotina, além do convívio diário com as autoridades do porto e com os Associados, o contato direto com a Capitania dos Portos, o Ministério Público e do Trabalho, a Agência de Navegação e etc... Mas também é imprescindível e constante a relação, praticamente diária, com a sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro.

MAIS UMA GRANDE

Situada em Fortaleza, capital cearense, esta é a Delegacia, que junto com a sede do SINDMAR no Rio de Janeiro e a região de Belém do Pará, também tem um grande número de Associados e exatamente por conta disso, é também uma das mais atuantes. A sede é alugada e, mesmo antes de ser inaugurada oficialmente, em 2006, já funcionava desde 2005.

Seu Delegado, Rinaldo Medeiros Filho, tem muito trabalho a fazer e, por isso, não para um minuto... faz visitas a embarcações nos portos de Mucuripe e Pecém de Paracuru (Petrobras/offshore), dá assistência sindical aos Associados(as), faz homologações, contatos com órgãos que integram a atividade marítima, tais como Capitania dos Portos, DRT, Anvisa,

Continua na próxima página



Ainda no litoral nordestino, temos a Delegacia que “fica na cidade mais marítima do Brasil” em Cabedelo, na Paraíba, e a de Recife, que atende aos portos da própria capital pernambucana e também o de Suape. Já na região Sudeste, temos a Delegacia de Vitória, que já tem sete portos e terá mais dez, em breve, para atender na região

Ministério Público, Governo do Estado, Prefeitura, Assembleia Legislativa, Câmara dos Vereadores, e ainda realiza convênios com cursos, faculdades etc...

Uma das conquistas mais importantes, segundo Rinaldo, é que, com a criação da Delegacia no Ceará, muitos Marítimos que se encontravam afastados da atividade marítima, puderam retornar a embarcar, com o apoio e orientação total do SINDMAR, realizando estágios supervisionados e passando a ganhar salários dignos, melhorando sua situação e a de seus familiares.

O transporte, utilizando vans com ar condicionado, de meia em meia hora, para Marítimos que embarcam ou desembarcam no porto do Pecém, uma antiga reivindicação deles, foi outra vitória, proporcionando mais segurança em uma área muito marcada por acidentes. Rinaldo destacou também um importante momento da parceria entre a Delegacia do SINDMAR e Capitania dos Portos, DRT, Polícia Federal e Divisão da Petrobras: “isso desencadeou a operação ‘Tempestade no offshore’, que obrigou as empresas de rebocadores e offshore a cumprirem fielmente a RN 72, ampliando a empregabilidade dos nossos Representados” – lembrou Rinaldo, com orgulho.

ATUAÇÃO FORTE

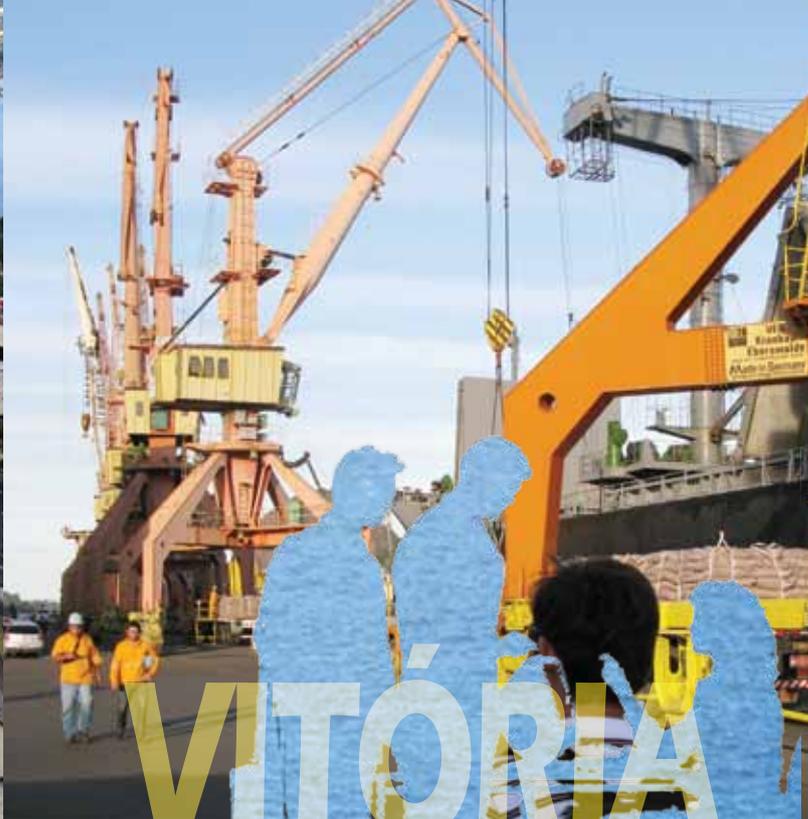
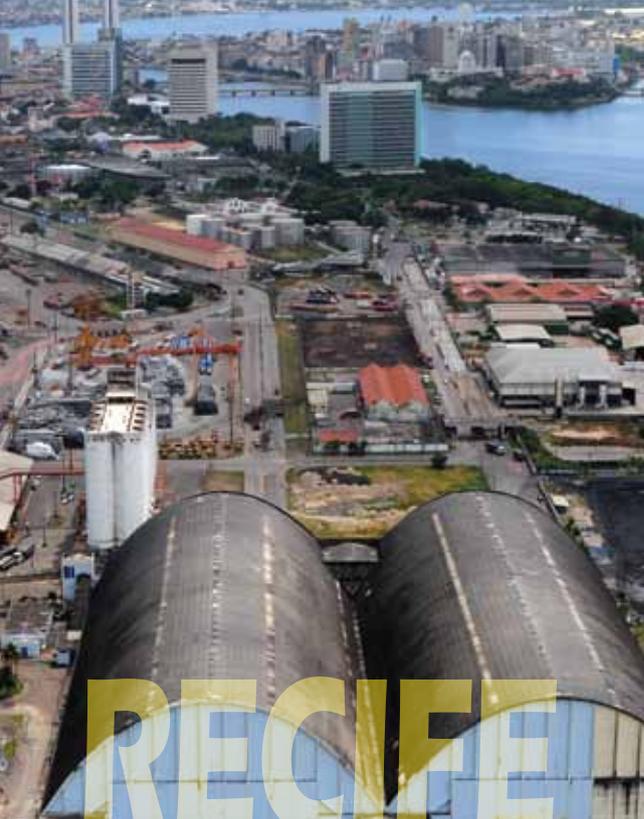
Mais uma Delegacia tem uma forte atuação no Nordeste brasileiro: a de Recife (veja matéria na

seqüência desta reportagem). E quem está no comando é Isabella Cordeiro da Costa, que atua em dois movimentados portos, o de Suape, na região de Ipojuca, e o de Recife, na capital pernambucana. Ela começou seu trabalho em outubro de 2012, mas a Delegacia já existia há um ano, comandada pelo atual Delegado de Vitória, Ariel Montero.

A Delegacia, localizada em uma sala alugada bem próxima do porto da capital, tem ótima relação com as demais Delegacias da região, como as de Aracaju-SE, Cabedelo-PB e Belém-PA. Isabella está sempre realizando visitas a bordo de navios levando informações e auxiliando os Associados em homologações de contratos de trabalho, certificação e documentação dos Marítimos, realizando encontros com Oficiais e alunos e divulgando cursos para Associados e convênios de parceria com cursos de inglês.

Em meados do ano passado a Delegacia realizou um seminário em Recife com a presença de 110 Marítimos e, constantemente, são realizadas várias visitas a navios no porto de Suape com grupos de alunos do EFOMM-CIABA, e cursos como os de EB PQ e EBGL autorizado pela CPPE. Nos planos para o futuro Isabella inclui a prestação de cada vez mais auxílio aos Associados, sempre trabalhando em conjunto com o setor do GEVI, da CPPE e da Polícia Federal, para sanar as irregularidades ainda existentes em embarcações nesta região.





NO FUTURO UMA REFERÊNCIA...

Outra Delegacia nordestina tem uma mulher no comando desde o ano passado: é a de Aracaju, em Sergipe. A Delegada Symone Soares tem atuado “em mais uma área estratégica, já que é uma região que valoriza a atividade marítima – explica Symone – cada vez mais crescente com o investimento de empresas em mão de obra marítima, devido as descobertas do setor petrolífero na região. Temos um grande movimento de Marítimos trabalhando na Bacia de Sergipe tanto em embarcações offshore, plataformas, navios-sondas e petroleiros, além dos Marítimos que moram no Estado.”

Symone Soares destaca, como uma das maiores conquistas do SINDMAR através da Delegacia de Aracaju-SE, o incremento, desde o ano passado, da inspeção em embarcações da região para atender à Resolução Normativa 72 (RN 72). E o plano para o futuro “é tornar a Delegacia uma referência para os Marítimos que moram e trabalham na região. Todo e qualquer Marítimo, que chegue para trabalhar aqui, vai saber que existe um ponto de apoio, onde eles podem ser assistidos” – explicou Symone.

Sempre em contato com a sede no Rio de Janeiro e com outras Delegacias do SINDMAR, Symone destaca Recife e Vitória como os principais contatos, sem esquecer as Delegacias de Belém e Cabelo, já que existem sempre assuntos em comum a serem discutidos.

TEM MAIS POR AÍ...

Sediada em um casarão da Gente do Mar, a Delegacia do SINDMAR em São Luís, no Maranhão, vai ser a próxima a ser ativada. O Comandante Carlos Alberto Santos Ramos, por enquanto, o responsável pela representação do SINDMAR na capital maranhense, destaca que a sede está localizada no mesmo espaço e trabalha em parceria com o Instituto de Desenvolvimento do Poder Marítimo, do Maranhão. A Delegacia vai cuidar de uma região que inclui um extenso litoral, com mais de 600 km de extensão e ainda vários rios navegáveis, como o Parnaíba, o Tocantins e o Gurupi, além de grandes baías, como as de São Marcos e São José.

Enquanto a Delegacia não é ativada efetivamente, Carlos Ramos adianta que, “por enquanto, as demandas da Delegacia na região são atendidas pelas delegacias de Belém e Fortaleza, mas aqui existe um importante complexo portuário, um dos maiores do Brasil, por onde trafegam muitos petroleiros e graneleiros e diversas outras embarcações de apoio marítimo e portuário. A ilha de São Luís e as baías envolventes têm potencial para receber os demais segmentos do poder marítimo nacional, como empresas de navegação, estaleiros navais etc... e a Delegacia tem tudo para se juntar a outras e ser muito importante dentro do conceito

Continua na próxima página



A Sede do SINDMAR fica bem próxima do porto do Rio de Janeiro e atende a muitos Associados. Seguindo nosso imenso litoral, há muito trabalho para as Delegacias do SINDMAR nos portos de Santos, no litoral paulista, e de Paranaguá, no Paraná

sindical, considerando sua localização estratégica e o potencial marítimo da região.”

CRESCIMENTO À VISTA

Nada mais nada menos do que sete portos existentes e outros dez em construção... ou seja, um crescimento maior que 140% em uma região. É este desafio que o Delegado Ariel Montero tem pela frente na Delegacia do SINDMAR de Vitória, no Espírito Santo! As atividades na Delegacia começaram em 2008, mas Ariel só assumiu em 2012.

Como já dissemos, em Vitória, a Delegacia funciona em conjunto com a CONTTMAF e, por conta disso, a atividade portuária também faz parte do dia a dia de Ariel Montero, sempre muito ligado em tudo o que se passa com os Marítimos da região. A proximidade de um grande crescimento não assusta, já que ele está sempre em contato direto com os Associados da região, ajudando-os em tudo o que é possível e com o objetivo de se tornar uma referência para eles e fortalecer sempre a atividade sindical na região.

Além de se manter sempre ligado pessoalmente aos anseios e necessidades dos Associados do SINDMAR da região, Ariel está diariamente em contato com a sede e com outras Delegacias, além de ter um ótimo relacionamento com a Capitania dos Portos, Ministério do Trabalho e outras entidades regionais, tão necessárias na lida com os assuntos sindicais.

DESTAQUE NACIONAL

Lá se vão dez anos da inauguração da Delegacia do SINDMAR em Macaé, a chamada capital do offshore brasileiro. O Diretor Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, acumula a função de Delegado em Macaé e cuida, com muita atenção, de todo o trabalho de contato com os Associados e entidades que atuam na região.

Mas, há apenas três anos, no final de 2011, a Delegacia ganhou destaque nacional atuando em um embate entre o SINDMAR e 30 empresas, que atuam no offshore brasileiro, para que todas assinassem um Acordo Coletivo de Trabalho. Depois de 13 dias de greve geral, na qual mais de 300 embarcações paralisaram suas atividades, os armadores se renderam e finalmente assinaram o ACT, que, além de ganho econômico real, garantiu a proteção a direitos e conquistas dos Oficiais e Eletricistas mercantes, após dois anos sem acordo.

ATUAÇÃO EFETIVA

A Delegacia do SINDMAR em Santos, um dos mais importantes e movimentados portos do País e da América Latina, tem muita história pra contar desde os anos 1960, mas no que podemos chamar de novo formato, onde a Delegacia compartilha a representação em Santos com a FNTTAA, a





CONTTMAF e a ITF, ela existe efetivamente há cerca de quatro anos.

O Delegado responsável por esta importante região, que abrange também o porto do Guarujá e de São Sebastião, é Renialdo Salustiano, que atua na área há mais de 24 anos e está sempre pronto para atender os Associados. E Renialdo não gosta de esperar... está sempre buscando contato e mantendo o cadastro de todos atualizado para facilitar a relação de atendimento.

Um dos mais importantes momentos protagonizados pelo SINDMAR na Delegacia santista foi a participação efetiva nos movimentos de greve. “Lembro das dificuldades que tivemos aqui em Santos – destaca Renialdo – de parar e manter a paralisação dos navios da Transpetro durante a última greve na empresa. Penso que o trabalho e o empenho de nossa Delegacia foi crucial para forçar a Transpetro a negociar nossas reivindicações. Por este feito, conto como sendo uma das mais importantes conquistas do SINDMAR.

RUMO AO SUL

Lá se vão sete anos... foi no final de 2007 que tiveram início as atividades na Delegacia do SINDMAR de Paranaguá, no litoral paranaense. Seu titular, Ali Zine, presta todo o apoio aos Associados na região em mais uma importante delegacia. E não falta o que fazer, uma vez que Paranaguá é o segundo porto na-

cional em movimentação de cargas.

Também em 2007, começaram as atividades da Delegacia localizada mais ao Sul do País, na cidade de Rio Grande, no Rio Grande do Sul. O Delegado que atua por lá é Marco Aurélio Tarouco, que tem que dar conta de todo o trabalho em mais um dos portos importantes do País, já que a cidade conta com grandes investimentos na indústria do Polo Naval e também no offshore.

É assim, com pouca gente e muito trabalho a fazer, que as Delegacias do SINDMAR, espalhadas por este litoral imenso, junto a cada porto e atendendo a todos os Associados com presteza e atenção totais, quer manter sempre contato com todos. Portanto, você que é Associado mantenha sempre seu cadastro atualizado e para qualquer emergência é só entrar em contato, que nossos Delegados estão prontos para atender à sua reivindicação! ■



Missão dada... é missão cumprida!



Prestem bem atenção na história... um tripulante electricista russo, sem a documentação exigida pela legislação vigente foi descoberto embarcado, há quatro anos, em um navio de bandeira brasileira, fundeado no porto de Suape, Pernambuco, sem a Carteira de Inscrição e Registro (CIR), emitida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) e, ainda por cima, sem poder deixar o navio! Então, entra em ação Isabella Costa, Delegada do SINDMAR em Pernambuco, que recebe a denúncia, toma as providências e resolve a situação junto às autoridades. O fato é um exemplo perfeito do importante e eficiente trabalho que é feito no “front” pelo SINDMAR, intervindo para resolver situações irregulares, independentemente de quem seja o injustiçado.



Isabella Costa, Delegada do SINDMAR em Recife, e Antônio de Pádua Vieira Cavalcante, Chefe da Delegacia de Imigração da Polícia Federal, que comprovou a denúncia sobre o tripulante russo



English
version on
page 52



O Capitão de Mar e Guerra e Coordenador e Inspetor Naval, Milton Nunes, e a segunda Oficial de Náutica e Inspetora Naval, Alexandra Amaral, ambos do GVI, deram início a tudo com a notificação da irregularidade

A própria Isabella Costa, orgulhosa do trabalho bem feito e da missão cumprida, nos contou toda esta história de uma série de irregularidades com um tripulante eletricista russo trabalhando irregularmente em um navio de bandeira brasileira...

Tudo começou no dia seis de março passado, quando a titular da Delegacia do SINDMAR, em Pernambuco, recebeu uma ligação da Inspetora Alexandra Amaral, do setor do Grupo de Inspeção (GVI) da Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE), informando que havia notificado a empresa Mercosul Line, por ter a bordo do navio Mercosul Santos o Sr. Iurii Tjukin, um tripulante de nacionalidade russa, que exercia função de eletricista e não possuía a Carteira de Inscrição e Registro (CIR) emitida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Esta situação não respeitava o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) do navio durante sua estadia no porto de Suape e, além do mais,

por ser de nacionalidade russa, o visto de Iurii Tjukin era temporário, para embarques somente em navios de bandeira estrangeira, ou seja, não era cabível o que estava acontecendo.

A notificação emitida pelo CPPE estabeleceu um prazo de 15 dias, a partir do dia 27 de fevereiro, data em que se constatou a irregularidade, para que o tripulante estrangeiro fosse desembarcado. Na verdade, este prazo somente serviria para que o navio não ficasse preso no Porto de Suape até que a empresa disponibilizasse outro tripulante regular e portador de toda documentação necessária para embarque em navio de bandeira nacional.

TENTATIVA FRUSTRADA

Durante estes 15 dias a empresa Mercosul Line ainda tentou solicitar à DPC um prazo mais longo, para que fossem sanadas as irregularidades e solicitando ainda que, no decorrer deste tempo, o tripu-



lante estrangeiro, Iurii Tjukin, deveria permanecer a bordo. Eles alegavam a “necessidade” do navio em ter este tripulante a bordo, pois sua qualificação é de Engenheiro Eletrônico, tentando justificar que, normalmente, os eletricitistas formados no Brasil não teriam este tipo de qualificação. Ou seja, alegações que não fundamentam tamanho descaso e acabaram resultando em uma tentativa frustrada. A DPC, então, salientou que se não fosse realizada a troca do tripulante até a data de retorno ao porto de Suape, o navio ficaria preso.

DENÚNCIA FEITA, NOTIFICAÇÃO E PENALIZAÇÃO

De posse desta informação e sabendo que o navio retornaria ao porto de Suape no dia 15 de março, de acordo com a previsão do Terminal de Container (TECON), o SINDMAR realizou no dia 12 de março, uma denúncia ao Chefe da Delegacia de Imigração da Polícia Federal, Antônio de Pádua

Vieira Cavalcante, solicitando a verificação do visto do russo Iurii Tjukin. A PF verificou e comprovou que o tripulante não tinha visto autorizado para estar embarcado em navio de bandeira nacional. Então, o Delegado determinou ao Agente da Polícia Federal, que notificasse o tripulante e penalizasse a empresa com o auto de infração no momento em que o navio atracasse no porto.

Confirmada a chegada do navio no dia 15 de março, o agente da PF, Ezequias dos Santos Oliveira, responsável pelo Núcleo de Fiscalização do Tráfego Internacional, solicitou a presença do SINDMAR, para que fossem constatadas as medidas que seriam tomadas pela PF, cumprindo a solicitação. E lá foi Isabella Costa para o setor da PF, para acompanhar todos os procedimentos.

Como estava previsto, o navio atracou no dia

A primeira Tenente da Marinha, encarregada da Divisão de Inspeção Naval, Helenilde Gomes participou ativamente de todo o processo

Continua na próxima página



English
version on
page 52

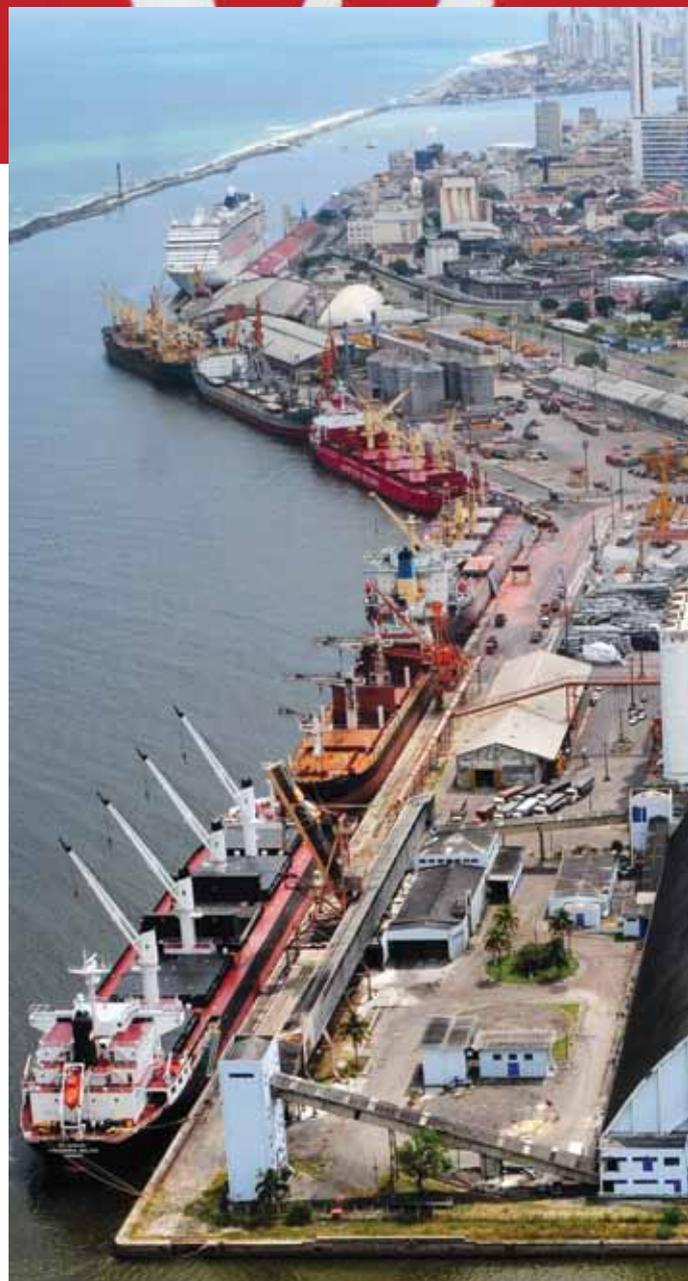


15, às quatro horas da manhã, e uma hora depois o agente do navio, representante da empresa Mercosul Line em Pernambuco, encaminhou o tripulante russo até as dependências da Polícia Federal no porto de Suape. Iurii Tjugin foi então notificado pela Polícia Federal por embarcar em classe de navio diferente do que descrevia o seu visto. Aliás, o visto do russo era temporário e restringia seu embarque para navios de bandeira estrangeira. Mas ficou comprovado que o eletricista russo estava há mais de quatro anos embarcado em navio de bandeira brasileira.

VISTO CANCELADO

A notificação cancelou o visto do tripulante russo e permitiu a permanência no Brasil por no máximo oito dias, podendo até ser deportado, caso desrespeitasse a notificação. Além disso, a empresa Mercosul Line, armadora do navio, sofreu um auto de infração da Polícia Federal. A empresa ainda tentou convencer a PF de que não havia a irregularidade e que o tripulante já estava trabalhando há mais de quatro anos e nunca tinha ocorrido nada semelhante. E tentou justificar que tinha contratado o russo alegando que o Brasil não possui eletricistas qualificados para embarcar neste determinado tipo de navio.

É claro que a Polícia Federal constatou que as alegações da empresa não tinham o menor fundamento e ainda fez questão de enfatizar que a empresa teve tempo, mais do que suficiente, para regularizar seus documentos perante a Autoridade Marítima, assim como seu visto de trabalho. O SINDMAR também enfatizou que, se a empresa precisa de determinada qualificação, poderia muito bem disponibilizar aos seus funcionários cursos de aperfeiçoamento e que o navio Mercosul Santos não tem diferença dos demais navios que praticam cabotagem no transporte de contêiner, citando como exemplo as empresas Login e Aliança, que possuem embarcações semelhantes e todos os eletricistas são brasileiros, confirmando assim que não haveria motivo para uma exceção solicitada pela Mercosul Line.



ALGUÉM AGIU DE MÁ-FÉ

Para fechar a história, uma outra comprovação de irregularidade: o tripulante estrangeiro deixou escapar que seu visto foi retirado pela Maersk e não pela Mercosul Line. Ou seja, alguém agiu de má-fé. A empresa, dizendo ter tomando ciência apenas agora desta situação, solicitou à Polícia Federal embarcar o tripulante russo como passageiro, para que fosse realizado o desembarque no próximo porto, o de Santos, e a PF autorizou. Mas fez questão de avisar que se o tripulante não sáísse do Brasil em até 8 dias, ele seria deportado.





“...foi realizada a substituição do tripulante, subindo a bordo um electricista brasileiro. O russo seguiu como passageiro, para que a empresa providenciasse a viagem de retorno ao seu país de origem...”

“...por ser de nacionalidade russa, o visto de Iurii Tjukin era temporário, para embarques somente em navios de bandeira estrangeira, ou seja, não era cabível o que estava acontecendo...”

Ainda durante a estadia do navio no porto de Suape, foi realizada a substituição do tripulante, subindo a bordo um electricista brasileiro. O russo seguiu como passageiro, para que a empresa providenciasse a viagem de retorno ao seu país de origem. Isabella ressalta ainda que a restrição para trabalhar em navios de bandeira brasileira é descrita no visto do tripulante russo, mas, como é difícil visualizar a restrição, talvez tenha sido este o motivo de o estrangeiro permanecer mais de quatro anos na irregularidade. Será? ■

Serviço Público Federal
MJ - DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
DELEGACIA REGIONAL EXECUTIVA - DREX/SR/DPEPE
TERMO DE NOTIFICAÇÃO Nº 1282.00001.2014
(PORTO MARITIMO DE SUAPE - DREX/SR/DPEPE)

Aos (A) (15) quinze (dois) do mês de Março, de (2014) dois mil e quatorze, perante EZEQUIAS DOS SANTOS OLIVEIRA, matricado nº 10785, compareceu o estrangeiro (A) IURII TYUKIN, filho de TYUKINA LYUBOV e TYUKIN VIKTOR, nacional do país RUSSIA, nascido (A) em (03/12/1961), sexo Masculino, com endereço sito a BRKHINGELSK SADOVYKH STR 141 -30 - RUSSIA, classificado (A) como 7 - TEMPORÁRIO V (1), portador (A) do (A) PASSAPORTE COMUM nº 724905605, tendo ingressado no país em 15/03/2014, pelo(A) PORTO MARITIMO DE SUAPE, com prazo inicial de estada até 21/03/2014, estrangeiro (A) (com prorrogação), e NOTIFICADO (A) por estada irregular, a deixar o país no prazo de 08 (oito) dias, conforme previsto no Art. 98, I, do Decreto nº 86.715/81, a contar da presente data, sob pena de DEPORTAÇÃO, nos termos do Art. 57, da Lei nº 6.815/80, modificada pela Lei nº 6.964/81. Nada mais fazendo, lavrou-se o presente Termo, que após lido e achado conforme, é assinado pelo (A) notificante, pelo (A) notificado (A) e pelas testemunhas que assistiram à lavratura.

é NOTIFICADO (A), por estada irregular, a deixar o país no prazo de 08 (oito) dias, conforme previsto no Art. 98, I, do Decreto nº 86.715/81, a contar da presente data, sob pena de DEPORTAÇÃO, nos termos do Art. 57, da Lei nº 6.815/80, modificada pela Lei nº 6.964/81.

1. _____ M. 6741323
2. Isabella Costa

10-000-2014 0010 AM



English version



"... Nevertheless it was proved that the Russian electrician embarked on a Brazilian flag ship for over four years..."

"... DPC emphasized that the ship would be detained if it did not carry out a crew change before its return to the port of Suape..."



A mission requested is... a mission accomplished!

Pay close attention to this story... a Russian electrician who, according to the law, should not be working on a national flag ship, was discovered to be onboard a Brazilian flag vessel for four years, while anchored at the Suape port in Pernambuco, without an appropriate Enrolment and

Registry License (CIR) issued by the Brazilian Maritime Authority (DPC) and, worst of all, unable to leave the ship!

Then Isabella Costa SINDMAR Delegate in Pernambuco, who received the complaint, comes into play by taking the necessary steps and solving the situation with the authorities. This is a perfect example of the important and effective work performed by SINDMAR in the 'battle front', intervening to resolve irregular situations, regardless of who may be the aggrieved party.

It was Isabella Costa herself, proud of a job well done and a mission accomplished, who told us the story of a series of irregularities with a Russian electrician in a role that should be occupied by a Brazilian, in other words, in a Brazilian flag ship.

It all started on the sixth of March, when the SINDMAR Delegate in Pernambuco received a call from Inspector Alexandra Amaral of the Inspection Agency Group (GVI) from the Pernambuco Port Authority (CPPE), informing that she had notified the Mercosul Line company for having a certain Mr. Iurii Tjukin on board the ship Mercosul Santos, a crewman of Russian nationality who worked as electrician without having an Enrolment and Registry License (CIR) issued by (DPC), the Brazilian Maritime Authority.

This was not in compliance with the ship's Crew Safety Card (CTS) during its stay in the Suape port. Moreover, because of his Russian nationality, Iurii Tjukin was on a temporary visa, limited to embark on foreign flag vessels only, thus, his situation was incorrect.

The notice issued by CPPE set a deadline of 15 days from February 27, when the irregularity was discovered, for the foreign crewman to be disembarked. In fact, this deadline only served to avoid the ship from being retained at Suape until the company provided another regular available crewman with all necessary documentation to board a national flag ship.

UNSUCCESSFUL ATTEMPT

During these 15 days, Mercosul Line tried to apply for an extension of the deadline with DPC so that irregularities could be resolved. They also requested that the foreign crewman Iurii Tjukin remained on board during this time. They claimed there was a 'need' to keep this crewman aboard the ship, as he is a qualified Electronic Engineer and tried to argue that, normally, electricians trained in Brazil do not have this type of qualification. In other words, as these claims did not justify such negli-





gence, they were eventually rejected. Then, DPC emphasized that the ship would be detained if it did not carry out the crew change before its return to the port of Suape.

FILED COMPLAINT, NOTIFICATION AND PENALTIES

With this information in hand and aware that the ship would return to the Suape port on March 15, as predicted by the Container Terminal (TECON), on 12 March SINDMAR filed a requirement to the Chief of the Immigration Bureau at the Federal Police, Antônio de Pádua Vieira Cavalcante, urging him to check Iurii Tjukin's visa. The Federal Police verified and proved that the crewman did not hold a visa that allowed him to be aboard a national flag ship. Then, the Federal Police Agent was instructed to notify the crewman and to penalize the company with a notice of violation, at the very moment the ship anchored in the port.

On March 15, upon confirmation of the arrival of the ship, Federal Police agent Ezequias Oliveira dos Santos, head of the Center for International Traffic Monitoring, requested the presence of SINDMAR so that the measures that would be taken by the FP to fulfil the arraignment would be fully noted. Isabella Costa then went to the FP to follow all procedures.

As predicted, the ship berthed on March 15, at four o'clock in the morning. An hour later, the ship's agent – Mercosul Line's representative in Pernambuco, referred the Russian crewman to the Federal Police offices in the Suape port. Iurii Tjukin was then notified by the Federal Police for embarking on a ship of different class than that described in his visa. Incidentally, the Russian's visa was temporary and restricted to embarkation on foreign flag vessels. Nevertheless it had been proved that the Russian electrician was embarked on a Brazilian flag ship for over four years.

CANCELED VISA

The notice canceled the Russian crewman's visa and allowed him to stay in Brazil for up to eight days, with the risk of deportation in case the warning should be disregarded.

In addition, ship owner Mercosul Line received a notice of violation from the Federal Police. The company also tried to convince the FP that there were no irregularities and that the crewman had been working for over four years without experiencing any problems. They also tried to argue that they only hired the Russian because Brazil does not have electricians qualified to embark and work in this particular type of ship.

Of course, the Federal Police found that the company's claims had no ground and also emphasized that the company had had more than enough time to regularize their documents before the Maritime Authority, as well as the Russian's work visa. SINDMAR also emphasized that if the company was to require certain specific qualifications from its employees, it should provide them with training courses. Moreover, the Mercosul Santos ship is no different from other vessels engaged in coastal container transport, mentioning firms such as Login and Alliance as examples, which have similar vessels with Brazilian electricians, thus confirming that there is no reason for the exception requested by Mercosul Line.

SOMEONE HAS ACTED MALICIOUSLY

We end this story with one last piece of evidence proving irregularity: the foreign crewman let it slip that his visa was issued by Maersk and not by Mercosul Line. Thus, someone has acted maliciously. The company claimed to have only heard of this now, and requested that the Federal Police allowed them to leave the Russian crewman onboard as a passenger to be disembarked at the next port, in Santos. The FP authorized this, but warned that if the crewman did not leave Brazil in up to 8 days, he would be deported.

While the ship was berthed at the Suape port, the crew change was carried out and a Brazilian electrician embarked on the vessel. The Russian stayed as a passenger so that the company could arrange his trip back to his country. Isabella also points out that the restriction for working on Brazilian flag vessels is in fact described in the Russian crewman's visa but it is difficult to visualize the restriction, so this could be the reason for his more than four-year long irregular stay. Could it, really? ■



ESPECIAL

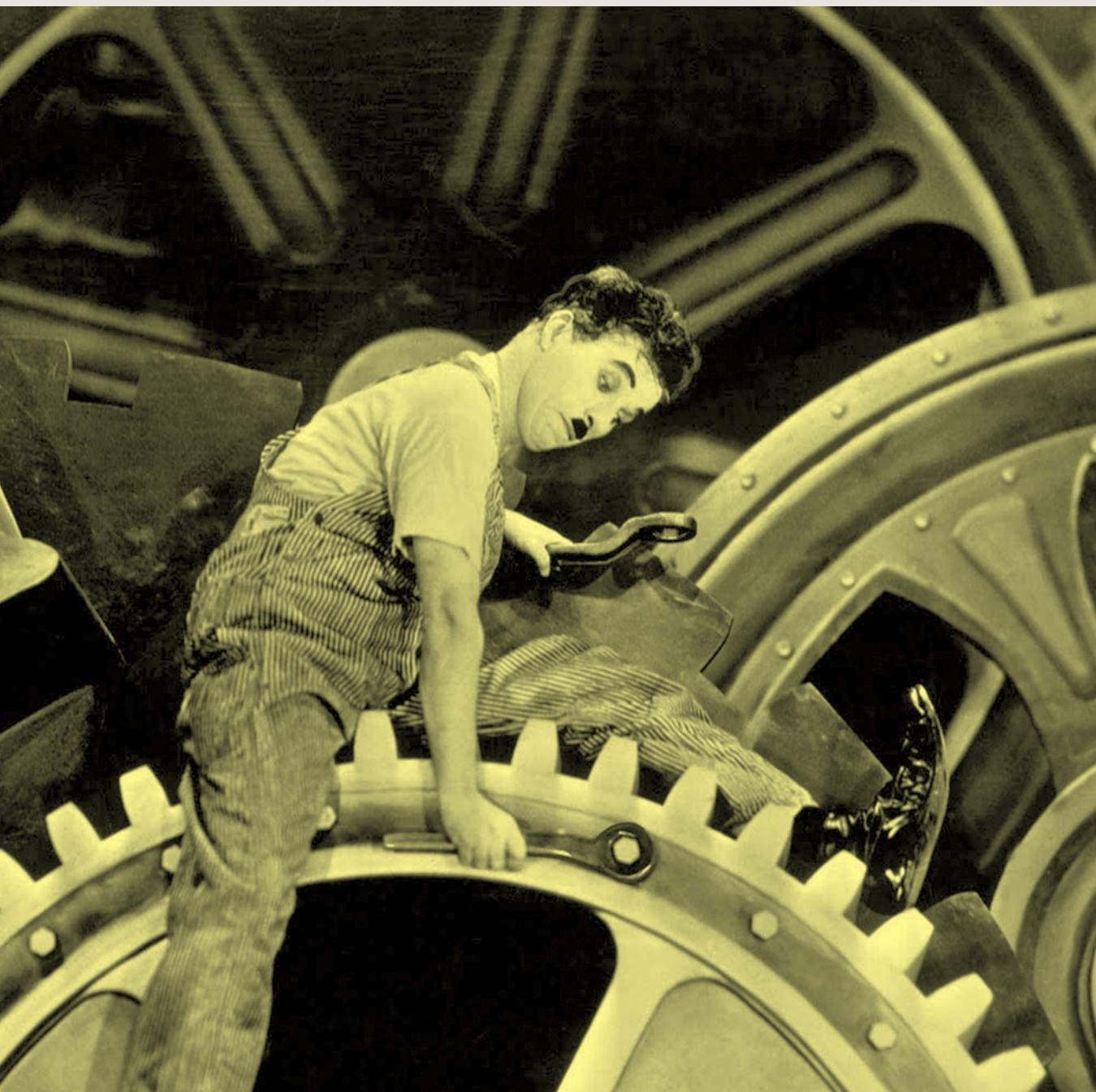
UM BASTA À MÃO DE OBRA BARATA!

CARLOS AUGUSTO MÜLLER *

“Após longas negociações nos dias 26 e 27 de fevereiro, os representantes dos armadores e dos marítimos chegaram a um novo acordo, com o convencimento dos armadores de que é necessário elevar o salário mínimo para garantir que a atividade marítima seja minimamente atrativa financeiramente para os trabalhadores no cenário atual e para manter vivo o interesse das novas gerações pela atividade no mar.”



Atendendo convite do SINDMAR, o Comandante Carlos Augusto Müller, Capitão de Longo Curso e representante dos empregados da Transpetro no Conselho de Administração, participou durante dois dias, no final de fevereiro, de uma reunião na sede da Organização Internacional do Trabalho (ILO na sigla em inglês) em Genebra, na Suíça, na condição de representante dos trabalhadores.





As reuniões propriamente ditas ocorrem entre seis representantes de armadores internacionais e seis representantes dos trabalhadores marítimos com assessoria das federações internacionais que representam as partes e têm a

26 e 27 de fevereiro de 2014

Brasil marca presença em reunião da ILO sobre salário mínimo para Marítimos

Esta reunião ocorre a cada dois anos e tem por objetivo definir o valor do salário mínimo básico para 40 horas de trabalho semanal a ser pago internacionalmente para um marítimo habilitado. Este salário mínimo é previsto na convenção internacional MLC-2006 como um dos dispositivos para criar uma rede de proteção para os trabalhadores e trabalhadoras marítimos, principalmente para os trabalhadores de países mais pobres e que trabalham sob bandeiras de conveniência.

As reuniões propriamente ditas ocorrem entre



seis representantes de armadores internacionais e seis representantes dos trabalhadores marítimos com assessoria das federações internacionais que representam as partes e têm a mediação e apoio técnico do secretariado da ILO. Os seis representantes dos trabalhadores que estiveram presentes nas reuniões de 2014 eram da Dinamarca, Grécia, Brasil, Itália, Filipinas e Japão.

Após várias idas e voltas das salas de reunião setoriais e plenária, os representantes dos armadores insistiam em não conceder nenhum aumento

mediação e apoio técnico do secretariado da ILO. Os seis representantes dos trabalhadores que estiveram presentes nas reuniões de 2014 eram da Dinamarca, Grécia, Brasil, Itália, Filipinas e Japão.



no próximo ano e acenavam com a possibilidade de um pequeno aumento, desde que não fosse muito significativo, dentro de dois anos, no início de 2016.

Inicialmente, as expectativas não eram muito positivas em função do conturbado cenário econômico internacional dos anos anteriores e da grande disponibilidade de navios para contratação no mercado. A fórmula adotada para cálculo do valor do salário mínimo básico leva em consideração o índice de inflação e taxa cambial frente

ao dólar nos 57 países mais representativos na atividade marítima internacional e indicava por uma possível redução no valor mínimo que hoje é de USD 585, caso fossem considerados apenas estes indicadores econômicos.

Após longas negociações nos dias 26 e 27 de fevereiro, os representantes dos armadores e dos marítimos chegaram a um novo acordo, com o convencimento dos armadores de que é necessário elevar o salário mínimo para garantir que a atividade marítima seja minimamente atrativa

Continua na próxima página



Desta forma, não posso deixar de mencionar que desde o primeiro momento em que o meu companheiro Severino Almeida Filho, presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, entrou em contato comigo e me pediu para que o substituísse na composição do grupo representativo dos trabalhadores marítimos, uma pergunta me inquietava e a minha curiosidade só aumentou quando cheguei



financeiramente para os trabalhadores no cenário atual e para manter vivo o interesse das novas gerações pela atividade no mar. Desta forma, foi acordado um aumento dos valores em janeiro de 2015 e outro em janeiro de 2016, para atingir um percentual total de 4,96% dentro de dois anos sobre o valor atualmente praticado.

É claro que essa negociação é importante também para os marítimos dos países mais desenvol-

vidos economicamente e para os marítimos cujos sindicatos possuem bons acordos coletivos dentro do cenário internacional – como é o caso do Brasil, pois sinaliza de forma contrária à exploração da mão de obra barata dos países economicamente frágeis com a contratação de marítimos com baixos salários por parte de armadores internacionais que buscam o lucro sem preocupação social.

Desta forma, não posso deixar de mencionar

à sede da ILO em Genebra e encontrei o imenso corredor que dá acesso às salas de reunião, com o caminho demarcado por um longo tapete azul em que se leem em ordem crescente todos os anos, desde a criação da ILO em 1919, até o ano atual – como a nos lembrar que houve um longo caminho percorrido para se chegar ao momento em que vivemos.



que desde o primeiro momento em que o meu companheiro Severino Almeida Filho, presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, entrou em contato comigo e me pediu para que o substituísse na composição do grupo representativo dos trabalhadores marítimos, uma pergunta me inquietava e a minha curiosidade só aumentou quando cheguei à sede da ILO em Genebra e encontrei o imenso corredor que dá acesso às salas de reunião, com o caminho demarcado por um longo tapete azul em que se leem em ordem crescente todos os anos, desde a criação da ILO em 1919, até o ano atual – como a nos lembrar que houve um longo caminho percorrido para se chegar ao momento em que vivemos.

“Por que motivo um marítimo brasileiro é chamado para fazer parte desta importante reunião da ILO que vai definir o salário mínimo marítimo internacional, e para atuar em nome de outros representantes de países com longa tradição marítima e que participam do mercado de trabalho internacional com um número de trabalhadores muitas vezes maior que o nosso?” Eu tinha lá as minhas suspeitas sobre a resposta e durante a reunião em Genebra tive a confirmação que esperava. Escrevi então este pequeno artigo porque desejo compartilhar o que constatei, pois considero importante que vocês tenham oportunidade de refletir a respeito, como eu também tive naquela ocasião.

Muitas vezes quando estamos cercados de água, nos limites das bordas dos nossos barcos, nos nossos trabalhos, ou ainda, imersos nos mantras da navegação nas redes sociais da internet, vendo mensagens repetitivas sobre os mesmos te-

mas, em que as pessoas nos repassam os *posts* que recebem sem conhecer a origem e motivação do que está escrito e em alguns casos sem nem mesmo saber se o assunto é *fake* ou real, pode acontecer de acabarmos deixando de lado alguns aspectos importantes para a nossa existência, como procurar saber o que ocorria no mundo antes da nossa chegada na posição que ocupamos agora, ou, quando mais jovens e em início de carreira, antes da nossa entrada no mercado de trabalho marítimo.

A comissão da qual participamos este ano resulta dos desdobramentos da Comissão Marítima Paritária, que há muitos anos se envolve no estabelecimento do salário mínimo do marítimo e que foi responsável por fazer com que a ILO convocasse uma conferência internacional que acabou por consolidar as convenções marítimas existentes até então, criadas desde 1920, em uma convenção única para estabelecer um padrão mínimo de proteção do trabalhador marítimo, que vem a ser a MLC 2006.

A nossa Organização Sindical participou de todo esse processo, que levou cerca de cinco anos para ser concluído, desde 2001, e cuja aprovação contou com a participação de mais de mil representantes de 106 países em 2006. O nosso companheiro presidente do SINDMAR era um dos representantes dos trabalhadores marítimos durante as discussões e votou pela aprovação da Convenção, marcando a nossa participação na reunião histórica para os marítimos. Para lembrar disso, pois certamente acabamos por esquecer lentamente dos detalhes dos fatos que não vivenciamos pessoalmente, eu fui pesquisar e encontrei a revista UNIFICAR nº. 23. Ela traz uma boa reportagem

Continua na próxima página



A resposta é bem simples, na verdade, mas a construção dessa realidade que constatei estando presente na reunião certamente não ocorreu de forma tão simples, mas com muito esforço, dedicação e trabalho de uma vida. O fato é que a nossa Organização Sindical é respeitada pelo trabalho realizado ao longo destes anos. O nosso companheiro Severino Almeida, com



que recomendo para quem deseja conhecer mais sobre o assunto e está disponível para download no site do SINDMAR. Aliás, ao conhecer a sequência de revistas UNIFICAR no site, você tem também uma noção de todo o trabalho que foi realizado pelo SINDMAR para chegarmos até aqui, com salários e condições de emprego de dar inveja a muitos marítimos estrangeiros e que fazem alguns armadores

terem disposição para lutar com afinco para nos substituir no mercado de trabalho.

Voltando ao momento atual, em que fui tratado com deferência e respeito pelos demais representantes dos trabalhadores, em que fui ouvido com atenção e interesse e em que os representantes dos armadores também me procuraram com o intuito de cumprimentar e conhecer o representante dos

inegável apoio de seus companheiros de direção em nossa Organização Sindical, composta pela nossa Confederação, a CONTTMAF, sua Federação Marítima filiada, a FNTTAA, o nosso SINDMAR, bem como os demais Sindicatos representativos das categorias dos profissionais marítimos, é reverenciado e reconhecido pelos seus pares internacionais. Nós somos respeitados e de certa forma invejados pela condição diferenciada que conquistamos dentro do cenário marítimo internacional.



marítimos brasileiros, eu tenho também que registrar que de início não sabia ao certo como iriam me tratar. Primeiro, porque não me conheciam, segundo, porque imaginava que não teríamos grande reconhecimento e aceitação por parte de companheiros de países com longa tradição e cultura marítima desenvolvida.

A resposta é bem simples, na verdade, mas a construção dessa realidade que constatei estando presente na reunião certamente não ocorreu de forma tão simples, mas com muito esforço, dedicação e trabalho de uma vida. O fato é que a nossa Organização Sindical é respeitada pelo trabalho realizado ao longo destes anos. O nosso companheiro Severino Almeida, com inegável apoio de seus companheiros de direção em nossa Organização Sindical, composta pela nossa Confederação, a CONTTMAF, sua Federação Marítima filiada, a FNTTAA, o nosso SINDMAR, bem como os demais Sindicatos representativos das categorias dos profissionais marítimos, é reverenciado e reconhecido pelos seus pares internacionais. Nós somos respeitados e de certa forma invejados pela condição diferenciada que conquistamos dentro do cenário marítimo internacional.

E assim também constato que para continuarmos evoluindo nesse aspecto, é necessário haver mais participação, injetando novo ânimo e vontade de fazer esse legado perdurar e desenvolver-se em direção ao futuro. Quando digo participação, estou me referindo a contribuir trabalhando pela coletividade marítima, ao invés de trabalhar apenas pelas metas individuais pessoais, em ter ética no trabalho marítimo e no cumprimento dos contratos que assumimos, em ter atitude positiva frente aos problemas que se apresentam hoje e com os quais seremos

obrigados a conviver, lidar e perseverar caso o nosso desejo seja de continuar evoluindo com a nossa Marinha Mercante Brasileira.

Todos nós, direta ou indiretamente, somos afetados pelos navios substandards. Eles promovem o dumping social e disseminam operações inseguras pelos mares, onde quer que existam. Estabelecer e promover a prática de padrões mínimos aceitáveis em todos os continentes para a mais globalizada das atividades comerciais, como é o transporte marítimo, foram e continuam sendo as mais importantes tarefas das gerações atuais. Estas não são palavras minhas, são do nosso Presidente no editorial da revista UNIFICAR de 2006 que recomendei. O assunto continua atual, com algumas novas nuances que começaram a surgir nos últimos tempos, com mais força por aqui no offshore. A nossa participação é necessária agora para não ficarmos só com o arrendimento no futuro.

Agradeço pela oportunidade de representar meus companheiros nesta comissão da ILO e pelo orgulho que pude sentir por ser um marítimo brasileiro bem representado pelo meu Sindicato de base, o SINDMAR. ■

* Carlos Augusto Müller é capitão de longo curso, comandante de navio, associado do SINDMAR desde 1992, quando ainda era praticante. É também representante dos empregados da Transpetro eleito para o Conselho de Administração daquela empresa. Foi membro-Delegado na representação dos trabalhadores e trabalhadoras marítimos na reunião da Comissão sobre Salário Mínimo para Marítimos na ILO, em fevereiro de 2014.



English
version on
page 64



Artigo

Brasil é reeleito para Conselho da IMO



Nilson José Lima

Representante da
CONTTMAF na
RPB-IMO, em Londres

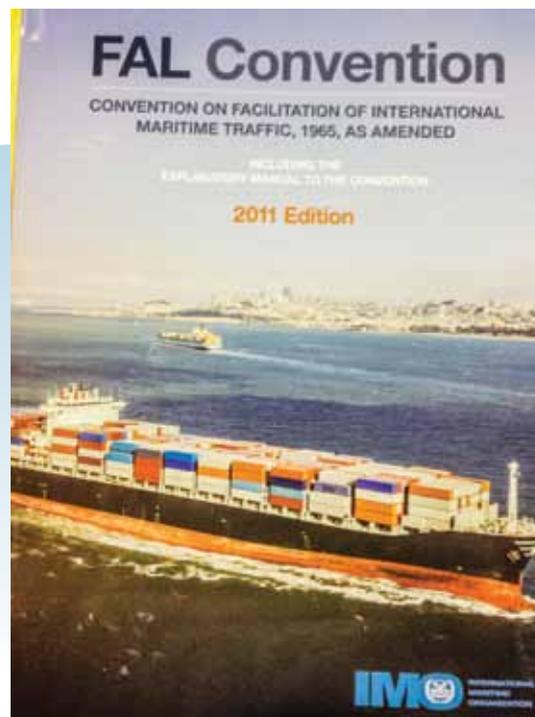
Em sua 28ª Assembléia, realizada no final de 2013 em Londres, o Brasil foi reeleito para o Conselho da IMO (Organização Marítima Internacional) na categoria que engloba os 10 Estados com maior interesse no comércio internacional marítimo.

O Brasil foi reeleito para o Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO) na Categoria B, para o biênio 2014 - 2015. O Conselho consiste de 40 Membros eleitos pela Assembléia da Organização. Na Categoria A estão os 10 Estados com maior interesse na prestação de serviço no transporte marítimo; na Categoria B, os 10 Estados com o maior interesse no comércio internacional marítimo; e na Categoria C, 20 Estados não eleitos em A ou B, que têm interesse especiais no transporte marítimo ou na navegação e cuja eleição para o Conselho garanta a representação de todas as principais áreas geográficas do mundo. A 28ª Assembléia foi realizada entre os dias 25 de novembro e 4 de dezembro de 2013.

RESOLUÇÕES

Esquema de identificação do navio através do número IMO

- O objetivo do esquema de identificação do navio é melhorar a segurança marítima, a prevenção da poluição e a prevenção de fraude marítima. Os números IMO permaneceriam inalterados após a transferência de sua bandeira e poderiam ser inse-



ridos nos certificados do navio. Esta Resolução não se destina a prejudicar os assuntos de responsabilidade, direito civil ou outras considerações comerciais na operação de um navio. O esquema pode ser aplicado pelas Administrações de forma voluntária para navios novos e existentes sob a sua bandeira e que estejam envolvidos em viagens internacionais. Administrações também podem atribuir os números IMO aos navios engajados exclusivamente em viagens domésticas e inserir os números IMO nos certificados nacionais. O esquema proposto aplica-se aos navios que operam no mar e que tenham arqueação bruta de 100 GT e acima, com exceção dos seguintes navios: navios sem meios mecânicos de propulsão; embarcações de recreio; navios que operam em serviço especial; barcaças; aerobarcos, hovercraft; docas flutuantes e estruturas classificados de forma semelhante; navios de guerra e navios de tropas, e navios de madeira em geral.

Tratamento justo aos membros da tripulação com relação a baixar terra e acesso às facilidades portuárias - Esta Resolução lembra que ainda continua o tratamento injusto e discriminatório na concessão de licença para baixar terra e do acesso às facilidades de terra. Ela exorta os Estados Membros a respeitarem os direitos humanos básicos dos membros da tripulação com relação ao baixar terra e ao acesso às suas facilidades; que seja garantido o tratamento não discriminatório no momento de se conceder autorização para baixar terra e ter acesso as





facilidades; que as autoridades públicas permitam que os membros da tripulação estrangeira baixem terra enquanto o navio em que eles chegaram estiver no porto, contanto que as formalidades aplicáveis à chegada do navio tenham sido cumpridas e que não exista razão para recusar a permissão de se ir à terra por razões de saúde, segurança ou ordem públicas.

Implementação da convenção de facilitação - Esta Resolução convida a todos os Estados-Membros a atribuir alta prioridade nos esforços para a plena e efetiva implementação da Convenção FAL, incentivando todos os Governos não contratantes a diminuir quaisquer dificuldades práticas com respeito a ratificação, aprovação ou adesão à Convenção. Solicita a todos os Governos Contratantes a rever: sua legislação nacional vigente; os programas nacionais de facilitação do transporte marítimo; os mecanismos de coordenação e procedimentos para a aplicação dos controles na chegada, durante a estadia e na partida de navios, suas tripulações, passageiros, bagagem e carga, para garantir que

eles são adequados. Convida todos os Estados-Membros e as organizações internacionais a participar ativamente na revisão abrangente do anexo à Convenção FAL e tomar medidas para assegurar a contribuição das autoridades públicas competentes, para que o anexo à Convenção seja atualizada e aprimorada. A revisão tem como objetivo incentivar a facilitação do tráfego marítimo através da simplificação e redução ao mínimo indispensável das formalidades, exigências documentais e procedimentos sobre a chegada, permanência e saída de navios que realizam viagens internacionais.

Aplicação da convenção internacional para o controle e gestão da água de lastro e sedimentos de navios de 2004 - Esta resolução tem por finalidade facilitar a implementação da Convenção, e para tal recomenda que os navios construídos antes da entrada em vigor da Convenção não sejam obrigados a dar cumprimento à Regra D-2 (padrão de desempenho da água de lastro) até a sua primeira vistoria de renovação, após a data da entrada em vigor da Convenção. ■

“Esta Resolução lembra que ainda continua o tratamento injusto e discriminatório na concessão de licença para baixar terra e do acesso às facilidades de terra.”



English version



Artigo



Nilson José Lima

Representante da

CONTTMAF na

RPB-IMO, em Londres



Brazil is re-elected to the IMO Council

In the 28th session of the Assembly held in London at the end of 2013, Brazil was re-elected to the IMO Council in the category that encompasses the 10 States with the largest interest in International seaborne trade.

Brazil was re-elected to the International Maritime Organization (IMO) Council in Category B for the years 2014 – 2015. The Council consists of 40 Members elected by the Assembly of the Organization. In Category A there are 10 States with the largest interest in providing international shipping services; in Category B, the 10 States with the largest interest

in international seaborne trade; and in Category C, 20 States not elected under A or B above which have special interests in maritime transport or navigation, and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world. The 28th Assembly was realized from 25th November to 4th December 2013.

RESOLUTIONS

IMO ship identification number scheme - The aim of the scheme is to enhance maritime safety and pollution prevention and the prevention of maritime fraud. The IMO numbers would remain unchanged upon transfer of a ship's flag and would be inserted in the ship's certificates. This Resolution does not intend to prejudice matters of liability, civil law or other commercial considerations in the operation of a ship. The scheme may be applied by Administrations on a voluntary basis for new and existing ships under their flag which are engaged in international voyages. Administrations may also wish to assign the IMO numbers to ships engaged solely on domestic voyages and to insert the numbers in the national certificates. The proposal scheme applies to seago-



ing ships of 100 gross tonnage and above, with the exception of the following: ships without mechanical means of propulsion; pleasure yachts; ships engaged on special service; hopper barges; hydrofoils, hovercraft; floating docks and structures classified in a similar manner; warships and troop ships; and wooden ships in general.

Fair treatment of crew members in respect of shore leave and access to shore-side facilities - This Resolution recalls that unfair and discriminatory treatment with regard to the granting of shore leave and access to shore - side facilities still continues. It urges that all Member Governments respect the basic human rights of crew members concerning shore leave and access to shore based facilities; that be ensure that non-discriminatory treatment is accorded to crew members in terms of shore leave or access to shore-based facilities; ensure that foreign crew members are allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and there is no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order.

Implementation of the Facilitation Convention - This resolution invites all Member States to place a high priority on working towards the full and effective implementation of the FAL Convention, encouraging all non-Contract-

ing Governments to resolve any practical difficulties in respect of ratification or approval, or accession to, the Convention. Urges all Contracting Governments to review their current national legislation, national maritime transport facilitation programmers, coordination mechanisms and procedures for the application of controls on arrival, during their stay, and on departure to ships, their crews, passengers, baggage and cargo to ensure that that they are fit for purpose. Invites all Member States and international organizations to participate actively in the comprehensive review of the Annex to the FAL Convention and take measures to ensure the contribution of relevant public authorities, in order that the Annex to the Convention to be updated and improved. This revision aims to encourage the facilitation of maritime traffic by simplifying and reducing to a minimum the formalities, documentary requirements and procedures on the arrival, stay and departure of ships engaged in international voyages.

Application of the International Convention for the Control and Management of ships' Ballast Water and Sediments, 2004 - This resolution aims at facilitating the implementation of the Convention by recommending that ships constructed before the entry into force of the Convention will not be required to comply with regulation D-2 (ballast water performance standard) until their first renewal survey following the date of entry into force of the Convention. ■

“This Resolution recalls that unfair and discriminatory treatment with regard to the granting of shore leave and access to shore - side facilities still continues.”

A tensão estava, mais uma vez, no ar. A cadeira no Conselho de Administração da empresa Transpetro é cobijada por muitos. O momento poderia ser considerado mais um processo eleitoral. Mas não. Os Marítimos de mar e terra queriam novamente um representante seu como conselheiro. E conseguiram.

Não pensem que a caminhada foi fácil. Entre reuniões da Comissão Eleitoral, campanhas, primeiro e segundo turnos, muito foi feito. Mas o final, ainda bem, foi feliz. O Comandante C.A. Muller, eleito em 2013 o primeiro representante dos empregados no Conselho de Administração da Transpetro com votação maciça, novamente está à frente da vaga – agora, com mais votos que no ano anterior – e se sagra a voz dos trabalhadores marítimos da empresa.

Com um cronograma organizado, mas, ao mesmo tempo, movimentado e muito bem discutido, o processo eleitoral se deu, desde o início, com ares de que a votação seria, no vocabulário popular, “pau a pau”. E assim foi. Impugnações de candidaturas, visitas a bordo, conversas

com Marítimos, reuniões com o SINDMAR e demais sindicatos da categoria, participação ativa da Diretoria do Sindicato e Delegacias Regionais, todos foram mobilizados por um único propósito: A reeleição de C.A. Muller.

O resultado não poderia ter sido diferente, apesar de uma caminhada dobrada por ainda ter que encarar o segundo turno. Mas a força e a vontade de seguir no cargo pelos Marítimos continuou, e a vitória, sempre sem menosprezar o adversário, foi certa. A importância de ter um Marítimo como representante no Conselho de Administração da empresa é notória, já que o conselheiro age como defensor dos interesses dos trabalhadores marítimos e fiscaliza a atuação dos diretores da companhia.

O canal CAEL (Conselho de Administração de Eleições) foi o sistema utilizado para apreciação das propostas dos candidatos à vaga e ao processo de votação. Algumas dificuldades foram encontradas pelos Marítimos quanto ao processo de comunicação das embarcações, mas, ainda assim, houve uma concentração de esforços por um objetivo comum.

Na toca do lobo mais uma vez

Comandante C.A. Muller é reeleito para representante dos Marítimos no Conselho de Administração da Transpetro com mais uma votação esmagadora e passa a ser considerado a voz dos trabalhadores da empresa



Em agradecimento a todos que o ajudaram na campanha, C.A. Muller reitera o compromisso assumido desde a sua primeira gestão e mobiliza a todos os Marítimos de mar e terra a seguirem em frente nesse novo mandato, seja apoiando, sugerindo e participando ativamente dessa constante luta pelos direitos dos trabalhadores. “Agradecemos a confiança renovada pelos companheiros e companheiras que participaram da votação, em que a maioria escolheu a nossa proposta para representar a todos os empregados da companhia, para atuar independente de orientação político-partidária e defender com dignidade os legítimos anseios e interesses dos trabalhadores e trabalhadoras, de terra e de mar, dentro do Conselho de Administração, buscando a valorização dos empregados na estrutura da Transpetro. Saudamos a todos os companheiros de trabalho que participaram desta mobilização, escolhendo de forma democrática a mim como representante”, finalizou C.A. Muller.

Continua na próxima página

**O Comandante
C.A. Muller reiterou
o compromisso
assumido desde
a sua primeira
gestão**

Cronograma do processo eleitoral

7/1 – Primeira reunião – Apresentação da Comissão Eleitoral formada por 12 integrantes, seis representantes indicados pelos sindicatos e seis da companhia Transpetro e definição do cronograma das eleições

17/1 – Reunião extraordinária, devido a problemas ocorridos na publicação do edital no Diário Oficial da União (DOU) e reformulação do cronograma eleitoral

20/1 – Publicação do cronograma eleitoral no Diário Oficial da União (DOU)

23/1 a 29/1 – Período de inscrição dos candidatos à vaga de representante no Conselho de Administração da Transpetro

30/1 – Análise e divulgação dos candidatos habilitados a participar do processo eleitoral

4/2 – Impugnação de candidaturas – retirada oficial das candidaturas dos trabalhadores marítimos inscritos e não escolhidos na prévia eleitoral

14 a 22/2 – Primeiro turno da eleição – apoio do SINDMAR à candidatura de C.A. Muller, após a prévia eleitoral e manifestação democrática dos trabalhadores marítimos

24/2 – Apuração e divulgação dos votos do primeiro turno da eleição – C.A. Muller obtém o maior número de votos. A eleição segue para o segundo turno

6 a 14/03 – Segundo turno da eleição – C.A. Muller é o único candidato marítimo no processo eleitoral

20/3 – Apuração e divulgação dos votos do segundo turno da eleição – C.A. Muller obtém votação expressiva e é eleito o representante dos marítimos no Conselho de Administração da Transpetro



E com a palavra, C.A. Muller

O processo eleitoral se definiu em três etapas. A primeira ocorreu com as prévias eleitorais realizadas pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), entidade representativa de quase todos os sindicatos marítimos. Havia três candidatos representados pela federação inscritos no processo, e os companheiros de mar puderam escolher, em votação direta, qual dos candidatos seria apoiado pela federação e pelo SINDMAR. É importante que os companheiros marítimos compreendam este processo que busca dar amplo apoio a um candidato único, aumentando assim as chances de alcançarmos a eleição. Nessa sistemática, é de bom alvitre que os candidatos comprometidos com a coletividade, e que não foram escolhidos na prévia eleitoral, retirem oficialmente suas candidaturas e apoiem o candidato escolhido pela maioria dos companheiros votantes.



A segunda etapa se deu com o primeiro turno da eleição, em que 15 candidatos apresentaram suas propostas para avaliação dos empregados. No primeiro turno, nenhum dos candidatos obteve mais que 50% dos votos, mas passamos para o segundo turno com um excelente apoio e 925 votos, que representaram 44,41% dos votos válidos.

O segundo turno foi a última etapa da campanha; intensificamos a divulgação das nossas propostas aos companheiros na sede do Rio de Janeiro, nos navios e nas demais cidades em que a Transpetro atua. Nesse sentido, contamos com o importante apoio dos Diretores do SINDMAR e seus Delegados Regionais que nos deram todo apoio necessário. Da mesma forma, contamos com o apoio de companheiros de terra e de mar que compartilham das nossas ideias e entendem que representaremos com efetividade a todos os empregados da Transpetro. O resultado final foi de mais de 60% dos votos válidos na nossa candidatura.

Recebemos o resultado com alegria e senso de responsabilidade. Agradecemos a todos os companheiros que nos incentivam a seguir em frente nessa represen-

tação. Nós contávamos com uma excelente sinalização de apoio dos nossos companheiros desde as prévias eleitorais, mas não esperávamos que, ao final da segunda eleição, a quantidade de votos recebidos pela nossa candidatura seria ainda maior do que a recebida na primeira eleição em 2013.

Como objetivos para a nova gestão, atuaremos dentro das prerrogativas da lei que criou esta representação, na fiscalização das atividades dos diretores da Transpetro e na defesa dos interesses dos empregados nas matérias apreciadas pelo conselho. Já enviamos ofício às entidades que representam os empregados, lembrando-os para que contem conosco para levar ao CA Transpetro assuntos que lhes forem afetos e que nos sejam pertinentes como conselheiro. Da mesma forma, colocamos um site à disposição de todos os companheiros de trabalho para receber sugestões, informações e críticas. A plataforma completa com os compromissos que norteiam a nossa atuação no segundo mandato está disponível no site <http://ca-muller.org>

Continua na próxima página

A Comissão Eleitoral, formada por representantes dos trabalhadores e funcionários da empresa Transpetro, finalizam, após mais de 3 meses de reuniões, a eleição que reelegeu C.A. Muller como membro do Conselho de Administração da empresa. Sentados ao centro, Alexandre Jatczak, presidente da Comissão (esq.) e José Serra, representante pelo SINDMAR



C.A. Muller se reúne com os trabalhadores de mar para mais um dia de campanha. O corpo a corpo com os funcionários é importante para observar o dia a dia marítimo e melhor expor as propostas

Propostas que norteiam o segundo mandato de C.A. Muller

- Ser vigilante contra decisões que prejudiquem os interesses estratégicos dos empregados, sejam eles petroleiros, marítimos ou administrativos;
- Trabalhar para barrar as iniciativas de privatização, ou alienação de ativos da empresa, que possam comprometer a manutenção dos nossos empregos, ou a viabilidade financeira da empresa;
- Defender a ampliação do PROMEF (Programa de Modernização e Expansão da Frota) para garantir uma maior participação da Transpetro nos negócios da Petrobras;
- Defender ações que valorizem a atuação das CIPA (Comissões Internas de Prevenção de Acidentes) e das COMAR (Comissões Marítimas de Segurança);
- Defender e valorizar as ações que promovam qualidade, segurança, saúde e proteção do meio ambiente, para um ambiente de trabalho melhor;
- Agir para fortalecer a Transpetro dentro da estrutura logística do Sistema Petrobras, aumentando sua participação nos negócios da Petrobras;
- Atuar com independência, sem ligação político-partidária;
- Defender a ampliação das ações da Transpetro em busca da equidade de gênero e raça e maior inclusão de portadores de necessidades especiais na força de trabalho. ■

Unifique-se.



Blog-se.

Clique:

revistaunificar.blogspot.com.br





ESTAMOS AQUI!

PAULO CEZAR GUIMARÃES

Primeiro Oficial de Máquinas a fazer o curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra, no bairro da Urca, no Rio de Janeiro, o Mercante Marco Junqueira vibra com a oportunidade. Ele é um dos 74 participantes que entre

fevereiro e novembro estarão fazendo o curso. “Somos dois mercantes fazendo o CAEPE: eu e um Capitão de Longo Curso (Sergio de Moura). Participar do CAEPE só foi possível graças à movimentação do SINDMAR com o comando da Escola.”



“É uma felicidade enorme participar desse curso. Para mim particularmente como membro da Marinha Mercante, ainda mais sendo Oficial de Máquinas, é uma honra estar aqui.”
(Junqueira)



O curso, na tradicional ESG, no Rio de Janeiro, destina-se a preparar civis e militares do Brasil e das Nações Amigas para o exercício de funções de direção e assessoramento de alto nível na administração pública, em especial na área Defesa Nacional, desenvolvendo planejamentos estratégicos nas expressões do Poder Nacional

Desde fevereiro desse ano, a rotina do Oficial de Máquinas Marco Junqueira tem sido a mesma de segunda a sexta-feira: acorda às 5h, sai de casa, no bairro carioca de Jacarepaguá (zona Oeste), por volta de 5h40, chega na Urca (zona Sul) às 7h, toma café e às 8h está prontinho para assistir aula. Após uma ligeira parada para um almoço na própria escola, continua até as 16h, para iniciar de novo o percurso de volta e chegar em casa por volta de 18h40. Esse ritual vai durar até novembro. Quase três horas de viagem no trânsito caótico do Rio de Janeiro para participar de um curso vale a pena?

– Ora se vale. É uma felicidade enorme participar desse curso. Para mim particularmente como membro da Marinha Mercante, ainda mais sendo Oficial de máquinas, é uma honra estar aqui. Eu jamais esperei na minha carreira ter esse tipo de oportunidade. Confesso até que quando me indicaram eu aceitei a indicação, mas não levava fé que eu fosse realmente conseguir. Até pelo histórico que me traçaram de outros oficiais de Máquinas, lembra Junqueira.

AGRADECIMENTO AO SINDMAR

O Oficial de Máquinas é um dos 74 privilegiados participantes do CAEPE: oficiais da Marinha de Guerra, Exército e Aeronáutica; oficiais dos Estados

Unidos (dois), Argentina (dois), Peru (dois), Colômbia, Equador e México; oficiais da PM e do Corpo de Bombeiros, juiz, promotores de Justiça, advogados, delegados da Polícia Federal, empresários, desembargador, auditores fiscais, professor e, para surpresa de alguns, um padre.

– Somos dois mercantes fazendo o CAEPE: eu e um Capitão de Longo Curso (Sergio de Moura). Eu sou o primeiro Oficial de Máquinas a fazer esse curso, em toda a história. Antes só alguns Capitães de Longo Curso conseguiram fazer.

Segundo consta no site oficial da ESG, o curso “destina-se a preparar civis e militares do Brasil e das Nações Amigas para o exercício de funções de direção e assessoramento de alto nível na administração pública, em especial na área Defesa Nacional, desenvolvendo planejamentos estratégicos nas expressões do Poder Nacional”. Estudos de problemas conjunturais do Brasil e outros relacionados ao interesse nacional, organizados nas Expressões do Poder Nacional, como Política Econômica, Psicossocial, Científica e Tecnológica e Militar, são alguns dos assuntos abordados no curso”.

Junqueira faz questão de agradecer ao SINDMAR pela sua indicação.

– Participar desse curso só foi possível graças à



Junqueira faz questão de agradecer ao SINDMAR e ao Almirante de Esquadra Leal Ferreira: “Participar desse curso só foi possível graças à movimentação do SINDMAR com o comando da Escola. Estou procurando honrar essa indicação.”

movimentação do SINDMAR com o comando da Escola. Estou procurando honrar essa indicação.

O proveito que Junqueira pretende tirar do curso?

– Aqui eles pensam o Brasil estrategicamente. Pensam as políticas de Estado e as estratégias nacionais. Só que isso você não precisa estar levando diretamente para o Estado. Ainda que você não seja funcionário do Estado, tudo aquilo que aprende aqui você pode adequar para a sua vida profissional. Quando você aprende a montar estratégias pro Estado, pode transportar isso para a sua empresa, para a sua vida pessoal. Quando passa a entender melhor os pensamentos políticos no Brasil, você tem uma visão mais crítica da sua sociedade. E tudo isso você pode levar para o meio privado, para a sua empresa, para o seu navio, para o seu Sindicato, para a sua família. E esse é o proveito que na verdade eu estou tentando tirar do curso. Hoje, não tenho a ambição de trabalhar no Estado.

“Nesta casa estuda-se o destino do Brasil”

Junqueira cita uma frase destacada na entrada da ESG para destacar a importância do curso: “Nesta casa estuda-se o destino do Brasil”.

– É um curso de altos estudos de política e estraté-

gia, voltado para o Estado brasileiro considerando-se os ambientes internos e externos. A escola primeiro nos faz entender os conceitos teóricos das expressões do Poder Nacional conforme sua visão, ensinamentos que servem de base aos debates em grupo e para um melhor aproveitamento das tarefas da fase conjuntural. É uma experiência enriquecedora debater com profissionais de alto nível de várias áreas profissionais, com experiências profissionais e de vida muito diversificadas. As palestras com o corpo permanente ou os professores Mestres e Doutores são sensacionais. Ciência e Tecnologia, Economia, Política, Soberania, Gestão, Filosofia, Democracia, Estratégia, Defesa Nacional, Segurança nacional fazem parte do nosso dia a dia.

No dia em que foi entrevistado para a Revista UNIFICAR, o Oficial de Máquinas tinha acabado de assistir a uma aula sobre a Teoria das Elites. E o que é isso?

– A teoria das elites vem do século XIX, seu principal autor é Gaetano Mosca, seu princípio é de que a sociedade sempre estará dividida entre governantes e governados, massas que se diferenciariam princi-

Continua na próxima página



O Oficial de Máquinas é um dos 74 privilegiados participantes do CAEPE: oficiais da Marinha de Guerra, Exército e Aeronáutica; oficiais dos Estados Unidos (dois), Argentina (dois), Peru (dois), Colômbia, Equador e México; oficiais da PM e do Corpo de Bombeiros, juiz, promotores de Justiça, advogados, delegados da Polícia Federal, empresários, desembargador, auditores fiscais, professor e, para surpresa de alguns, um padre

palmente pela forte capacidade de organização e da ambição em atingir os interesses de seus grupos. A teoria se faz válida em qualquer sistema de governo, seja democracia ou aristocracia, por exemplo. É uma visão romântica crer em “todo o poder emana do povo e em nome dele deverá ser exercido”. Em nossa democracia representativa, temos a prova a todo tempo que a elite política não nos representa. Na verdade representam aos seus interesses pessoais ou de seus grupos.

Junqueira explica que uma outra coisa boa do curso é que está mudando a sua cabeça. “Não no sentido de fazer a sua cabeça dentro da doutrina”, garante.

– Todos aqui somos homens maduros que já têm a sua cabeça formada. Fazer a cabeça é melhor refletir sobre o nosso país, em como funciona a nossa sociedade. Você sai daqui diferente. Se você é diferente, a sua conversa vai ser diferente, a sua abordagem com seus superiores, subalternos, e sua maneira de planejar as coisas será melhor. É reflexão embasada e não lavagem cerebral. Importante dizer que a missão dos formados na ESG é propagar e aplicar onde puder seu aprendizado. E para colaborar com esta propagação, a participação nas ADESG (Associação dos Diplomados na ESG) é fundamental.

MANIFESTAÇÕES PELO PAÍS

Junqueira lembra as manifestações que ocorreram em praticamente todo o Brasil durante al-

guns meses do ano passado.

– A mobilização, através das redes sociais e o distanciamento partidário foi show, mas se por um lado a mobilização teve méritos em atingir alguns objetivos, por outro lado faltou liderança para transformar toda esta representação popular em um processo à sua altura.

Quem ouviu Junqueira falar com tanta desenvoltura pode pensar que ele é apaixonado por política.

– Que nada! Gosto de entender as coisas. No sentido de fazer a política pragmática como se faz no Brasil, não. É importante entender isso. Entendendo como funcionam as coisas na sua casa, no seu condomínio e no seu trabalho, você acaba levando vantagem.

TCC SOBRE A MARINHA MERCANTE

Junqueira lembra a importância da Marinha Mercante na Estratégia Nacional de Defesa, e na Economia do País. A defesa do nosso patrimônio no mar não está apenas nas mãos dos militares, de fato a defesa é uma responsabilidade da sociedade brasileira como um todo, e para garantir isso precisamos também de uma Marinha Mercante forte e tecnologicamente bem estruturada, seja no Offshore, na Cabotagem e no Longo curso.

E a Marinha Mercante, claro, vai ser o tema do seu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC).



O Oficial de Máquinas, entre os demais participantes do curso, no dia da apresentação: “Você sai daqui diferente. Se você é diferente, a sua conversa vai ser diferente, a sua abordagem com seus superiores, subalternos, e sua maneira de planejar as coisas será melhor.”

– Pretendo fechar com chave de ouro. Isso significa entregar um TCC com tema sobre a Marinha Mercante. Possivelmente sobre o desenvolvimento tecnológico da Marinha Mercante. Não tem título ainda. Ainda estou em fase de fazer o projeto, pesquisando fontes. Depois que sair daqui pretendo aproveitar esse conhecimento para difundir, onde eu for ocupar postos de trabalho, seja embarcado ou em terra. Isso é fato.

Sobre o seu envolvimento com a Marinha Mercante.

– Não foi por acaso. Eu gostava de filmes de guerra e daí achei que ia gostar de Escola Militar. Quando tinha 15 pra 16 anos entrei num cursinho e fiz concurso para três escolas militares. No segundo ano acabei passando para a ESPCEX. Na Academia Militar (AMAN), porém, eu estava com a cabeça de bicho grilo e pensei: ‘essa aqui não é a minha praia’ e saí para fazer a escola técnica, com pretensão de fazer vestibular. Mas aí veio o governo Collor, confiscou poupança e meu pai perdeu emprego. Eu tinha 21 anos de idade e vi que não podia ficar em casa dependendo do meu pai. Tinha que fazer alguma coisa. Voltei a estudar, ou para entrar numa escola militar ou na Marinha Mercante. Então consegui passar para a escola de formação de oficiais da Marinha Mercante. Entrei na escola sem saber do meu futuro, mas foi um alívio para a minha família e para mim. Com o tempo eu aprendi uma visão diferente da MM e posso dizer que juntei

o útil ao agradável. Hoje, poderia dizer que eu amo aquilo que faço e que sou, que estou no lugar certo.

MENSAGEM PROS JOVENS

– Aos que estão entrando hoje eu diria que já entram com estrutura montada muito melhor. Hoje a Marinha Mercante é melhor do que foi alguns anos atrás. Eles têm que saber que a história da Marinha Mercante não são apenas essas flores que estamos vivendo hoje. Apesar de certas dificuldades de hoje, elas não se comparam com as dificuldades que tivemos no passado. E muita conquista que alcançamos foi graças à luta de quem veio antes de mim. Precisam saber para dar valor ao que eles têm hoje. Não foi fácil chegar. Não é rasgar seda não. Você vai no CSA e vê um simulador como aquele, vai na sede do SINDMAR e vê a estrutura. Lembro que na primeira vez que fui à sede do Sindicato de Oficiais de Máquinas me deu vontade de nunca mais voltar ali. E hoje chegamos num nível muito melhor. O nosso Sindicato vem fazendo bom trabalho como os seminários que servem para atrair as pessoas, conscientizar do trabalho que se faz. O Sindicato é fundamental na vida profissional e na vida social. É um sindicato que, mesmo com todas as dificuldades, alcança resultados financeiros favoráveis à nossa categoria, em todas as negociações. Se estamos onde estamos hoje, é graças ao Sindicato.

Continua na próxima página



Era um garoto que amava os Beatles (muito) e os Rolling Stones (um pouco)

Como muitos mercantes, Junqueira também gosta de tatuagens. A dele é para homenagear seus maiores ídolos: os Beatles.

– Curto rock de uma maneira geral, mas com os Beatles me catequizei. Tenho um ‘santuário’ em casa. Uma estante de gesso com vinis, cds, dvds, fitas-cassete, canecas, ingressos de shows, camisa, máscaras, livros ... tem de tudo. Só Beatles, claro. Grande parte deste material adquiri quando realizei meu sonho visitando Liverpool, onde tudo começou.

E Rolling Stones?

– Gosto também. Mas sabe, né? A gente fala de Deus e do Papa. Beatles são Deus, os Stones são o Papa.

Shows de Paul McCartney no Brasil?

– Assisti praticamente todos. Os três do Rio, o primeiro em 1990 (recorde mundial de público em estádio, no Maracanã) e depois os dois em 2011 e também, Recife e Porto Alegre. Só

perdi os de Belo Horizonte e de Goiás porque estava embarcado.

Para provar que não é tão radical assim, viu também o do Bon Jovi, na Apoteose, no Rio. Dos nacionais, gosta dos Paralamas, Capital Inicial, Barão Vermelho, Plebe Rude e Titãs.

Quando não está curtindo Beatles em casa, curte sair para jantar com a mulher Tatiane e os filhos João Gabriel, de 10 anos, e Pedro Miguel, de 7.

– Me arrisco a tudo. Desde sanduíches no podrão até restaurantes chiques.

Sobra pouco tempo para os livros.

– O último que li foi o do Chefe Areias (“Amores Marinheiros”, lançado no final do ano passado no SINDMAR).

Facebook e outras mídias sociais?

– Nem pensar. Não tenho facebook. É invasão de privacidade. Navego na Internet atrás de notícia e agora para estudar. ■



Junqueira, que visitou o legendário Cavern Club em Liverpool, tem um “santuário” dos Beatles em casa (uma estante de gesso com vinis, cds, dvds, fitas-cassete, canecas, ingressos de shows, camisa, máscaras, livros ...). No braço esquerdo uma tatuagem com a marca dos ídolos



André Prado

Déficit técnico não é déficit de caixa

Artigo PAULO BRANDÃO

A categoria de Marítimos possui passado de luta que orgulha a todos e cuja tradição remonta à própria origem na FRONAPE (Frota Nacional de Petroleiros), em cuja história, constante dos registros, sempre devemos recordar.

Como este artigo trata da atual preocupação da categoria com o futuro da PETROS, entidade que administra seu patrimônio destinado a garantir aposentadoria digna e manutenção de seus dependentes, cabe lembrar que foi o SINDMAR quem impediu a implantação do Plano Petrobras Vida – PPV, considerado séria ameaça para o desejado padrão da aposentadoria.

Agora a preocupação de todos tem como foco o noticiário que pelas diversas mídias sinaliza ameaça ao futuro da entidade e a própria garantia dos objetivos contratados pelos participantes e assistidos junto à Fundação.

A militância de cerca de 20 anos no trato com previdência complementar fechada, sendo 17 com participação direta e indireta na administração da PETROS, permite afirmar que, no momento, a preocupação deve ser com o modelo de governança da entidade, porque o patrimônio atual capitalizado, quando projetado em fluxo de caixa para 30 anos, apresenta garantia do cumprimento dos compromissos assumidos, tratando-se de benefícios definidos.

Então, por que as matérias tratam de forma diferente? Porque tratam da baixa rentabilidade dos investimentos, das rentabilidades negativas e do atual déficit técnico, ou desequilíbrio atuarial, demonstrado nas Demonstrações Financeiras, não aprovadas pelo Conselho Fiscal há 11 anos, como capazes de inviabilizar a Petros.

O fazem de forma equivocada, ou seja: déficit técnico não é déficit de caixa, apenas indica a possibilidade, mantendo-se por mais de um exercício, de ocorrer descumprimento de compromissos no longo prazo.

Os Conselheiros Fiscais e os Deliberativos, eleitos por indicação do CDPP, não têm aprovado



as contas porque existem dívidas históricas de patrocinadoras não cobradas, discordância com premissas usadas e consequentes cálculos atuariais incorretos. Neste último ano, não aprovaram por unanimidade (porque os indicados pela Petrobras também assinaram), principalmente, porque reforçaram os registros anteriores e enfatizaram o fato, ter os Fundos Administrativos do Plano Petros do Sistema Petrobras e Plano Petros 2, subsidiado com milhões de reais os demais planos sem compromisso de ressarcimento.

Mas como o Conselho Deliberativo é dominado pela representação das patrocinadoras e ainda conta com voto de conselheiro eleito por indicação da FUP, as contas são aprovadas por maioria de quatro a dois, ou pelo voto de desempate do presidente. Agrava que o Órgão Governamental – atualmente PREVIC (Ministério da Previdência Social) - responsável pela fiscalização nada faz, defendendo sempre interesses patronais.

E por que Petrobras tem interesse nessa distorção? Porque, se o verdadeiro déficit técnico for registrado e superar 10% da reserva matemática, por mais de um ano, ela terá que arcar com os custos

devidos e, mais ainda, se a causa for em função da aplicação correta do artigo 41 do RPB (não repactuados), o inciso IX do artigo 48 obriga cobertura integral pelas patrocinadoras.

Mas, o déficit técnico demonstrado no balanço contábil de 2013 é de natureza conjuntural devido ao baixo desempenho da economia nacional.

Não é déficit de caixa e, portanto, não representa “rombo” como noticiado e nem indica problemas relativos a pagamento dos benefícios no curto nem no médio prazo.

O percentual deste em relação à reserva matemática, atuariamente calculada, indica a necessidade de mudança no Plano de Custeio. Atualmente, este percentual não obriga nenhuma mudança no Plano de Custeio, ou seja: qualquer alteração nas contribuições e muito menos nos benefícios.

No caso dos participantes e assistidos não repactuados, mesmo que sejam necessárias alterações futuras do Plano de Custeio, isso não os afetará porque caberá exclusivamente às patrocinadoras os necessários ajustes.

Continua na próxima página



“A luta é perene na defesa dos direitos adquiridos dos participantes e assistidos da PETROS.”

“Nesta hora de incertezas produzidas pelos meios de comunicação, derivadas da má condução da entidade, a unidade de todos é requerida para produzir as mudanças necessárias.”

“A força da categoria dos Marítimos é, e sempre será, a garantia da manutenção do timão no rumo correto visando à conquista da tranquilidade por todos desejada.”

O foco, no momento, então, deve ser o modelo de governança que impede atuação eficaz dos representantes eleitos pelos participantes e assistidos, porque o estatuto da entidade em vigor não prevê limitação para o poder de desempate do presidente do Conselho Deliberativo - por lei indicado pelas patrocinadoras - e não prevê a eleição de membros para Diretoria Executiva, pelos participantes e assistidos, como determina o artigo 202 da Constituição Federal.

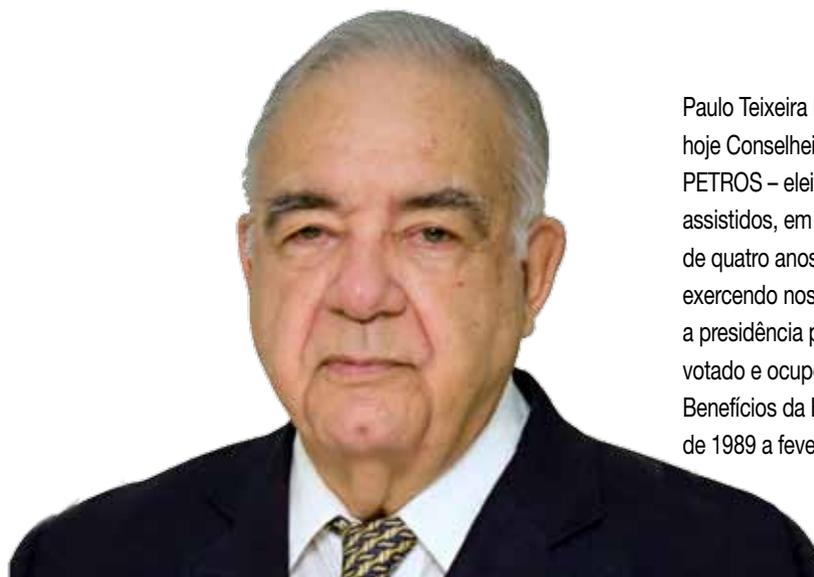
Esse modelo de governança da PETROS, com total domínio pela Petrobras e cumplicidade de pelegos eleitos, em face do atual aparelhamento político nefasto, pode mudar se for implantada a nova redação do estatuto aprovada há mais de três anos, por unanimidade, pelo Conselho Deliberativo, fruto de longa negociação entre os representantes dos participantes e os das patrocinadoras.

A nova redação prevê a eleição de dois, dos quatro, membros da Diretoria Executiva pelos participantes e assistidos e, ainda, a obrigação expressa da implantação de Regimento Interno do Conselho

Deliberativo através do qual, os direitos e deveres dos conselheiros serão estabelecidos e, também, limite para o voto de desempate a ser exercido pelo presidente e, principalmente, proibido nos casos de alteração dos regulamentos e do próprio estatuto. Se isso for feito, a Petrobras não mais fará o que quiser na PETROS sem que os verdadeiros donos do patrimônio administrado concordem.

E qual a razão de ainda não ter sido implantado? A resposta é simples: as forças políticas pelegas dominantes sabem que ocorrendo eleições para Diretoria, vão perder os cargos, que há 11 anos ocupam, e o Governo perderá seu domínio sobre o nosso patrimônio.

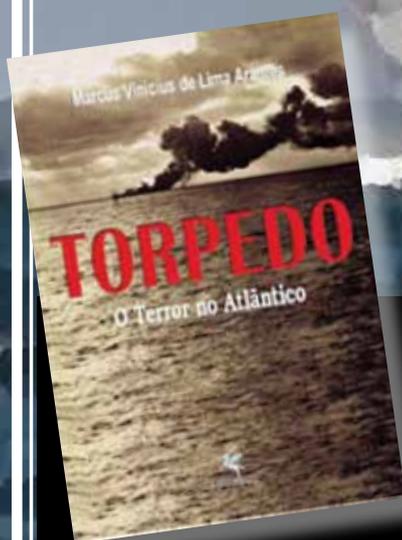
Restará à categoria eleger aqueles que, historicamente, nunca deixaram de honrar seus compromissos quando eleitos, ou novos postulantes, desde que não sejam controlados por facção política governamental dominante, pois deve ser impedida qualquer aparelhagem política, mantendo íntegra a Instituição que a categoria de Marítimos tem defendido com bravura e reconhecimento por todos. ■



Paulo Teixeira Brandão, aposentado, hoje Conselheiro Deliberativo da PETROS – eleito pelos participantes e assistidos, em seu segundo mandato de quatro anos, foi Conselheiro Fiscal exercendo nos quatro anos de mandato a presidência por ter sido o mais votado e ocupou, antes, a Diretoria de Benefícios da Fundação de novembro de 1989 a fevereiro de 1996.

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 86



Maritime Labour Convention (MLC), 2006



André Prado

A ordem é RATIFICAR!

Foi aberta no dia 25 de fevereiro e 1º de abril, na sede do SINDMAR, a série de reuniões, para o ano de 2014, da Comissão Tripartite Marítima (CT Marítima), que, instituída pelo Ministério do Trabalho, através da portaria 2.242 de 14/09/2010, tem por objetivo principal envolver todos os agentes públicos e privados e entidades sindicais no tema da proteção do trabalho no mar, especialmente nos temas envolvidos pela Convenção 178 da OIT (Organização Internacional do Trabalho)

Nestes 33º e 34º encontros estiveram presentes os representantes Odilon Braga (CONT-TMAF/SINDMAR), Ricardo Ponzi (CONT-TMAF/FNTTAA), Cmt. Mauro José Rocha de Araújo, Cmt. Álvaro Diniz de Carvalho e Norma Sueli Maia Figueiredo (DPC), Cmt. Mário Mendonça (CNT/Syndarma), Afonso Infurna Júnior (Anvisa) e Luiz Antonio Carvalho (Sindario – convidado), todos sob a coordenação de Rinaldo Almeida (MTE/SIT), e foram debatidos a implementação da MLC 2006 (Convenção sobre Trabalho Marítimo) no Brasil, país ainda não ratificado, e a continuidade ao preenchimento da primeira parte da Declaração de Conformidade Marítimo-Laboral, documento este que está sendo adiantado para dar prosseguimento às relações de trabalho marítimo assim que a implementação brasileira for realizada.

A Comissão Tripartite Marítima é composta por representantes do Governo Federal, dos empregadores e dos trabalhadores e inspecionada pela Secretaria de Inspeção do Trabalho. Sua constituição é resultado do texto previsto na Convenção OIT, em vigor no Brasil desde 11 de fevereiro de 2009. Segundo o texto da Convenção, a Comissão fica responsável por examinar, de





Agentes públicos, privados e entidades sindicais se debruçam sobre a MLC 2006 e dialogam a ratificação da Convenção no Brasil e os rumos marítimo-laborais dos navios de bandeira brasileira

forma contínua, sua aplicação nos países signatários, ou seja, acompanhar o cumprimento dos regulamentos ratificados pelo Brasil e aplicáveis ao setor marítimo, com o intuito de promover ações que viabilizem segurança e saúde aos trabalhadores, assim como sua contratação.

“A expectativa é, de fato, ter um trabalho com essa Convenção que não se fez antes. Normalmente as Convenções são ratificadas e, somente após, o Estado e a sociedade buscam entender que convenção é essa e quais são as obrigações. Temos nos reunido há 3 anos e esperamos preparar, cada vez mais, o país para a ratificação. Nosso objetivo é que o Brasil esteja pronto, tão logo a Convenção seja ratificada”, afirmou o coordenador do MTE, Rinaldo Almeida.

A ratificação da MLC 2006 no Brasil é um dos debates principais pelos quais a Comissão Tripartite Marítima vem se debruçando, já que o país, um dos signatários, ainda não votou o documento no Congresso para sua incorporação na Legislação Nacional. A Comissão, em meio às discussões implementadas, analisa, desde sua criação, a compatibilidade da norma internacional à legislação brasileira e já aprovou, por unanimidade,

a ratificação, faltando apenas ao Governo Brasileiro o encaminhamento do documento ao Congresso Nacional. O controle marítimo no Brasil já é aplicado, seja através da Secretaria de Inspeção do Trabalho, seja pela NORMAN (Normas da Autoridade Marítima) e pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), mas nenhum controle necessita de alterações profundas para o estabelecimento da MLC 2006. Ajustes se farão necessários somente na NR-30 (Norma Regulamentadora nº 30) para Segurança e Saúde do Trabalho Aquaviário.

Quanto ao processo de ratificação, Rinaldo Almeida destaca: “Mesmo sem o Brasil ratificar, já há um impacto grande nos navios brasileiros, pois, em agosto de 2013, a Convenção entrou em vigência no plano internacional. A partir desse momento, os navios de bandeira brasileira, que fazem viagem a outros países já ratificados, podem ser inspecionados por autoridades fora do país de origem”. E conclui: “A Comissão Tripartite Marítima tem trabalhado também para dar a esses navios a devida proteção e para que estes tomem as medidas adequadas aos problemas operacionais em outros países, mesmo ainda não tendo a Convenção ratificada pelo Brasil”. ■

A Comissão Tripartite Marítima se reúne uma vez por mês e é composta por representantes do Ministério do Trabalho e Emprego, Anvisa e Trabalhadores. Como um dos membros da Comissão está Odilon Braga, Diretor Secretário do SINDMAR



English
version



Aniré Prado



Maritime Labour Convention (MLC), 2006

The order is to RATIFY!

On February 25 April, the first, the Maritime Tripartite Commission (Maritime TC), established by the Ministry of Labor, opened a series of meetings for the year 2014 at the SINDMAR headquarters. Through ordinance 2.242 from 09/14/2010 with the main objective of involving all public and private Agents together with Trade Union Boards on the issue of labor protection at sea, specially in the subjects involving ILO (International Labor Organization) CONVENTION 178.

These 33rd and 34th meetings were attended by representatives Odilon Braga (CONTTMAF / SINDMAR), Ricardo Ponzi (CONTTMAF / FNTTAA), Commander Mauro José Rocha Araújo, Commander Alvaro Diniz de Carvalho and Norma Sueli Maia Figueiredo (DPC), Commander Mario Mendonca (CNT / Syndarma), Afonso Junior Infurna (ANVISA) and Luiz Antonio Carvalho (Sindario - guest), all under the leadership of Rinaldo Almeida (MTE / SIT), who discussed the implementation of MLC 2006 (Maritime Labor Convention) in Brazil, a country that has not yet ratified, and the continuity of filling in the first part of the Declaration of Maritime-Labor Compliance, a document that is currently being pushed forward to proceed maritime work relations as soon as the Brazilian implementation is completed.

The Maritime Tripartite Commission is composed of Federal Government representatives, employers and employees and coordinated by the Secretariat of Labor Inspection. Its constitution is the result of an ILO Convention text in effect in Brazil since February 11, 2009. According to the text of the Convention,



Public and private agents, together with trade union bodies deliberate over MLC 2006 and discuss the ratification of this Convention in Brazil and the maritime labor directions for Brazilian flag vessels

the Committee is responsible for continuously reviewing, its application in the signatory countries, in other words, for monitoring compliance with regulations ratified by Brazil and applicable to the maritime sector, in order to promote actions that enable health and safety to workers as well as their recruitment.

“The expectation is, in fact, that this Convention will result in work that has not been done before. Usually conventions are ratified and, only after, the state and society seek to understand what the convention is and what its obligations are. We have been meeting for 3 years and hope to prepare, ever more, the country for ratification. Our goal is that Brazil is ready, as soon as the Convention is ratified,” said MTE’s coordinator, Rinaldo Almeida.

The ratification of MLC 2006 in Brazil is one of the main clashes the Maritime Tripartite Commission has been addressing, for the Brazilian Government to forward the document to the National Congress for its incorporation into national legislation. The Commission, amid implemented discussions, since its establishment, analyzes the compatibility of the international standard

to Brazilian law and has unanimously approved the ratification, only waiting for the Brazilian government to forward the document to Congress. The maritime control in Brazil is already applied, either through the Secretariat of Labor Inspection, or by NORMAN (Maritime Standards Authority) and CLT (Consolidation of Labor Laws), but no control requires profound changes for the establishment of MLC 2006. Adjustments will be needed only in NR-30 (Norm # 30) for Health & Safety for Waterways Work.

As for the ratification process, Rinaldo Almeida points out: “Even without Brazil’s ratification, there is already a great impact on Brazilian ships because, in August 2013, the Convention went into effect internationally. From that moment on, vessels flying the Brazilian flag that travel to other ratified countries may be inspected by authorities outside of the country of origin.” He concludes: “The Maritime Tripartite Commission has also worked to provide these ships with due protection and ensure that they take the appropriate measures to address operational problems in other countries, even though the Convention has yet to be ratified by Brazil.” ■

The Commission Maritime Tripartite was meets once a month and comprises representatives Ministry Labour and Employment, Anvisa and Workers. As one of members Commission is Odilon Braga, Chief Secretary SINDMAR



English
version on
page 94



CRUZETROS MARÍTIMOS



**PROVOCAM
TERROR NAS PRAIAS E
EM TRIPULANTES**



Deu no site “G1”

No dia 24 de fevereiro: “Internauta flagra mancha amarelada perto de navio em Búzios, no RJ. Flagrante foi feito durante viagem realizada em novembro do ano passado. Empresa garante que resíduos são coletados com sistema avançado.” O texto, ilustrado com fotos, foi assinado pelo internauta Alcinir de Jesus Pinto, da cidade de Guaratuba, no Paraná.

Deu no site “Repórter Brasil”

“Fiscais flagram trabalho escravo em cruzeiro de luxo. Ostentação contrasta com condições de trabalhadores. Ao todo, 11 tripulantes foram resgatados em navio da MSC Cruzeiros, uma das principais do setor”. A reportagem foi assinada por Anali Dupré e Guilherme Zocchio, com fotos de Rogério Paiva (MPT/BA).



PAULO CEZAR GUIMARÃES

De um lado, a suspeita de que um navio derrubou detritos químicos ou coisa parecida em uma praia e intoxicou quase uma centena de banhistas. De outro, a denúncia de que fiscais flagraram a existência de trabalho escravo em um navio atracado no Porto de Santos. Nos dois casos a mesma empresa envolvida, a MSC Cruzeiros, que, claro, nega as evidências.

Continua na próxima página



English
version on
page 94



“O cheiro era muito forte na hora e eu fiquei chateado em saber que poderia ser algum líquido que estaria poluindo o meio ambiente” (Internauta aposentado que fez a denúncia ao site G1)

No texto publicado no G1, o internauta, de 50 anos, contou que fez o flagrante durante uma viagem em novembro de 2013, ao ver uma mancha amarelada perto do navio onde ele viajava com a família. Segundo o aposentado, a embarcação “MSC Orchestra”, da empresa MSC Cruzeiros, saiu de Santos, em São Paulo, no dia 11 de novembro, com destino a Armação dos Búzios, na Região dos Lagos do Rio de Janeiro. Ao chegar ao balneário, Alcinir de Jesus ficou surpreso com um líquido que parecia sair do navio: “Eu estava vendo o mar. Aquela cor transparente, aquele mar azul com verde, quando do nada surgiu essa mancha que parecia sair do nosso navio. O cheiro era muito forte na hora e eu fiquei chateado em saber que poderia ser algum líquido que estaria poluindo o meio ambiente”. O aposentado disse ao G1 que soube que cerca de 60 pessoas ficaram into-

xicadas com uma mancha que apareceu na Praia da Tartaruga, em Búzios. O internauta disse ainda que viu publicações na imprensa de imagens aéreas de uma outra mancha amarelada perto de um navio que estava atracado em Búzios. O site divulgou que o secretário estadual do Meio Ambiente, Índio da Costa, suspeitou que a mancha que intoxicou os banhistas seria formada por um produto químico que pode ter saído de alguma embarcação que atracou no mar de Búzios. “Na hora que eu vi a notícia, eu lembrei dessa foto. No dia que eu fotografei, pedi para o meu cunhado perguntar para um marinheiro o que era. O marinheiro disse pra gente que a mancha apareceu porque o navio tinha acabado de atracar. A âncora teria levantado a areia, que formou a mancha. Mas eu desconfio até hoje disso, porque tinha um cheiro forte. Foi muito estranho”.





A reportagem do “Repórter Brasil”

começa informando que a “Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) resgatou um grupo de 11 pessoas em condições de trabalho análogas às de escravos no cruzeiro de luxo MSC Magnifica, pertencente à MSC Cruzeiros.” Diz ainda que “o flagrante aconteceu em fiscalização conjunta envolvendo diferentes órgãos realizada no porto de Santos, no litoral de São Paulo, entre os últimos dias 15 e 16 de março, e o resgate foi feito nesta semana em Salvador (BA), cidade para onde o navio seguiu depois da primeira abordagem” e que, segundo a fiscalização, “a empresa se recusou a pagar as verbas rescisórias e a reconhecer o resgate. Esclarece que a empresa afirmou em nota que “repudia as alegações feitas pelo Ministério do Trabalho e Emprego” e que “não recebeu nenhuma prova ou qualquer auto de infração”. Ainda de acordo

com a matéria, o site “Repórter Brasil” acompanha as investigações sobre trabalho escravo em cruzeiros de luxo no litoral brasileiro desde novembro do ano passado, quando denúncias recebidas pela Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR) foram encaminhadas à Comissão Nacional de Combate ao Trabalho Escravo (Conatrae), da qual a organização faz parte. E garante que a caracterização de escravidão de tripulantes do MSC Magnifica se deu pela submissão do grupo a jornadas exaustivas sistemáticas, maus tratos e assédio moral. Alexandre Lyra, chefe da Divisão de Fiscalização para Erradicação do Trabalho Escravo (Detrae), do MTE, declarou aos repórteres do site. “Não temos a menor dúvida de que se trata de trabalho escravo. Além da escravidão, constatamos fraudes no cartão de ponto e na contratação dos trabalhadores. A situação é grave”.

“Não temos a menor dúvida de que se trata de trabalho escravo. Além da escravidão, constatamos fraudes no cartão de ponto e na contratação dos trabalhadores.” (Representante do Ministério do Trabalho e Emprego)



Continua na próxima página

UM LADO

Um emagreceu 14 quilos em três meses de trabalho, outro passou a primeira semana sem dormir



A reportagem do site “Repórter Brasil” publicou depoimentos de dois dos tripulantes do navio MSC Magnifica, empregados desde dezembro do ano passado. Publicamos alguns trechos. O primeiro de Anderson Matsuura, 33 anos, que tem curso superior incompleto e cumpria seu segundo contrato de trabalho no cruzeiro. Segundo ele, a jornada de trabalho diária era de pelo menos 11 horas, mas houve dias em que se chegavam a trabalhar até 20 ou 22 horas sem almoço, sem poder jantar, direto. “Só Deus sabe como é que a gente aguentava. É muito complicado. É muito difícil. De dezembro até 1º de abril, quando a gente desembarcou do navio, eu emagreci 14 quilos, tanto pela comida do navio que não era boa como pelo trabalho excessivo”. Já Elianai Vigon, 24 anos, que tem ensino médio completo, contou que chegou a trabalhar 13 a 14 horas por dia como ajudante de garçom. “O restaurante fechava às 14h, mas o meu supervisor – que não ia com a minha cara – costumava colocar três passageiros para eu atender, faltando 5 minutos para o restaurante fechar. Segundo Elianai, se não cumprisse as ordens, ele levava uma advertência. “Quando é sua primeira semana a bordo, você mal consegue dormir. Você não é treinado. Nessa primeira semana, eu nem dormia. Você chega sem saber nada e já tem que trabalhar.”



OUTRO LADO

Uma diz que laudo técnico não aponta responsabilidade, outra responsabilizou as algas marinhas



O site G1 publicou na matéria sobre o caso da mancha que apareceu em Búzios trechos das notas oficiais emitidas pela Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos e pela MSC Cruzeiros. Segundo o site, a Associação concluiu que nenhum laudo técnico definitivo apontou como de responsabilidade dos navios qualquer tipo de vazamento que possa ter provocado a intoxicação dos banhistas. Informou ainda, que as companhias cumprem de maneira fiel as diretrizes e regulamentos definidos pela Convenção MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios), pelos quais os resíduos gerados a bordo dos navios são manipulados por meio de processos e tecnologias que permitem a coleta, o armazenamento e o posterior descarte em terra de maneira apropriada (veja nota na íntegra no final da matéria). Ainda segundo o G1, a empresa MSC Cruzeiros afirmou que nenhuma análise definitiva ou laudo técnico comprobatório foi apresentado pelas autoridades competentes, com definição apontando que a intoxicação em banhistas tenha sido causada por produtos químicos originados em navios. A empresa citou que também foi aventada a hipótese de que algas marinhas seriam o motivo da mancha encontrada no mar de Búzios. Mas estas seriam meras especulações.





English
version on
page 94



JOSÉ VÁLIDO | Segundo Presidente do SINDMAR

A CORTINA DE FUMAÇA DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

Os navios de cruzeiro não trazem renda, destroem a indústria hoteleira e o comércio local, fora os problemas de doenças coletivas e a poluição das praias.

Embora fazendo questão de lembrar que “o porta-voz nesse assunto é o Presidente Severino”, José Válido não se furta em falar do polêmico tema.

“Vamos abrir um parêntese aí, porque este caso de cruzeiro especificamente não está dentro da nossa questão de acordo. Mas isso é uma questão que o SINDMAR já vem combatendo há muito tempo. O navio de cruzeiro não traz renda, destrói a indústria hoteleira local e traz prejuízo para o comércio local, seja ele regional, estadual ou nacional. Não são poucos os casos em que se vê tais embarcações provocando doenças coletivas ou poluindo o litoral de uma determinada praia. O que se constata é descumprimento de lei mesmo. Só para se ter uma noção, a bordo de qualquer embarcação mercante você tem que ter uma estação de tratamento de esgoto. Nos navios comerciais que fazem a nossa cabotagem, a tripulação prevista é de 22, no máximo 30 pessoas em média. Agora imaginem uma estação de tratamento de esgoto para um cruzeiro que tem 2.000 pessoas a bordo, fora a tripulação. É uma coisa monstruosa. E nós temos suspeitas de que os equipamentos de bordo não são capazes de tratar e sabemos bem que a maioria dos portos brasileiros não tem instalações para isso. Ou seja, eu não consigo enxergar no Píer Mauá, por exemplo, nenhum silo capaz de coletar esgoto de 2.000 pessoas. Não consigo enxergar isso também em Búzios ou Cabo Frio, onde essas embarcações fazem parada.

Válido diz que a grande preocupação do Sindicato nos



acordos coletivos de trabalho com segurança, saúde e meio ambiente vem de uma questão de proteger os companheiros.

“Existem legislações, tanto internacionais quanto nacionais, que criminalizam os responsáveis pelo vazamento e a priori não criminalizam a empresa, o responsável direto, ou seja, o responsável imediato

é aquele que está no comando ou na chefia de uma destas embarcações. Outro exemplo: estamos a bordo de uma embarcação, existe um acidente ou um incidente que possa resultar em morte ou invalidez permanente de um companheiro. Para que este fato possa ser prevenido ou possa ser minimizado, ou seja ao mitigado, nós tentamos e muitas vezes conseguimos colocar uma cláusula no acordo coletivo de trabalho que, em caso de acidente com o evento morte ou invalidez permanente de um companheiro nosso, exista uma comissão de inquérito feita pela empresa para a investigação do acidente. Nós, sindicalistas, precisamos estar a bordo com um representante nosso. E esse representante não tem por objetivo buscar o culpado do acidente. O objetivo na participação é que sejam tomadas ações e recomendações para que se tente evitar um outro acidente igual no futuro. Com isso nós entendemos que estamos contribuindo para preservar as vidas dos companheiros, para preservar o próprio patrimônio da empresa e até com o País, e que, quanto menos afastamento ocorrer, estaremos economizando dinheiro público, porque o INSS também estaria sendo poupado. São objetivos nossos, nós queremos estar presentes.”

E no passado como era isso?

“A empresa, quando era comunicada da morte do companheiro, jogava uma cortina de fumaça para que a gente não entrasse nas entranhas da empresa, para saber como aquele acidente ocorreu. Aos poucos nós estamos conseguindo mudar a cabeça das empresas e elas estão aceitando. Algumas até fazem questão da nossa presença para poder dizer que estão trabalhando de uma forma bastante correta nas questões de saúde, segurança e meio ambiente. Mas é bom lembrar: não temos nenhum navio brasileiro de cruzeiro.”

Participaram: João Theodoro e Priscila Buares





English
version



Cruise lines rises horror on the beaches and to the crew

As reported by the 'G1' website:

On February 24: "Internet user documented a yellow stain near a ship in Buzios, RJ. The discovery was made during a trip in November last year. Company ensures that residues are collected with advanced system." The text, illustrated with photos, was signed by an internet user called Alcimir Jesus Pinto, from the city of Guaratuba, Paraná.

As reported by the 'Brazil Reporter' website:

"Auditors brought to light slave labor in a luxury cruise liner. Ostentation contrasts with worker conditions. In total, 11 crew members were rescued from the MSC Cruises ship, a major player in the industry." The story was signed by Anali and Guillaume Dupré Zocchio with photos by Rogério Paiva (MPT / BA).

On one hand, the suspicion was that a vessel had dumped chemical waste or similar substance onto a beach and poisoned nearly a hundred beachgoers. On the other, the claim that auditors had uncovered the existence of slave labor on a ship docked at the Port of Santos. Both cases involve the same company, MSC Cruises, which naturally denies the evidence.

In the text published by G1, the 50 year old Internet user said he made the discovery during a trip in November 2013, upon seeing a yellowish stain near the ship in which he was traveling with his family. According to the pensioner, the vessel 'MSC Orchestra', from the company MSC Cruises, left Santos in the state of Sao Paulo, on November 11th bound for Armacao dos Buzios, in the Lake District of Rio de Janeiro. Upon arriving at the seaside district, Alcimir Jesus was surprised with a liquid that seemed to come from the ship, "I was observing the ocean. It was a transparent color, a green blue sea, when out of nowhere a stain that seemed to be discharged from our ship emerged. The smell was very strong at the time and I was upset to hear that it could be a fluid that would pollute the environment". The pensioner told G1 he heard that some 60 people were intoxicated with a stain that appeared on Turtle Beach in Buzios. The Internet user also said he saw aerial images in the press of another yellow stain near a ship that was docked in Buzios. The website reported that the State Secretary for the Environment, Índio da Costa, suspected that the stain that intoxicated beachgoers could be composed of chemicals that may have come from a vessel docked in the sea of Buzios. "When I saw the news, I remembered this photo. The day I photographed it, I asked my brother in law to ask a sailor what it was. The sailor told us that the stain appeared as the ship had just finished docking. The anchor would have raised sand, which formed the stain. Still to this day, I doubt it, because there was a strong smell. It was very strange."

In the article from "Brazil Reporter", the

story begins stating that the "Secretariat of Labor Inspection from the Ministry of Labor and Employment (MTE) rescued a group of 11 people in work conditions similar to slaves in the luxury cruise liner MSC Magnifica, from MSC Cruises." It also states that "the discovery happened in a joint inspection involving different agencies that took place in the Porto of Santos, off the São Paulo coast, between 15th and 16th of March, and the rescue was made this week in Salvador (BA), the town where the ship went to after the first approach "and that, according to the inspection," the company refused to pay for severance and recognize the rescue. It clarifies that the company said in a statement that it "repudiates the claims made by the Ministry of Labor and Employment" and "has not received any evidence nor notice of violation." Also according to the article, the "Reporter Brazil" website keeps track of investigations on slave labor in luxury cruise liners along the Brazilian coast since November last year, when complaints received by the Human Rights Secretariat of the Presidency of the Republic (SDH / PR) were forwarded to the National Commission to Fight Slave Labor (Conatrae). The website is part of this organization. The characterization of enslavement of the crew of MSC Magnifica is assumed due to the infliction of systematically exhausting work journeys, abuse and psychological harassment on the group. Alexandre Lyra, head of the Division of Surveillance for the Eradication of Slave Labor (Detrae), MTE, told reporters from the website. "We have no doubts that this is slave labor. In addition to slavery, we found fraud with the timecards and recruitment of workers. The situation is serious."







English version



ONE SIDE

One lost 14 kilos in three months of work, the other spent the first week with no sleep



The article from the website “Brazil Reporter” published testimonies of two of the crewmembers of the ship MSC Magnifica, employed since December last year. We have published some extracts. The first one was from Matsuura Anderson, a 33 year old with incomplete higher education who was fulfilling his second employment contract on the cruise. According to him, the daily work journey was of at least 11 hours, but there were days when it reached up to 20 or 22 hours with no lunch, no dinner, nonstop. “Only God knows how we managed. It’s very complicated. It is very difficult. From December until April 1, when we disembarked from the ship, I lost 14 kilos, both from the poor quality of the food and the excessive labor.” As for Elianai Vigon, a 24 year old who has completed high school, claims he worked around 13 to 14 hours per day as a busboy. “The restaurant closed at 2pm, but my supervisor - who did not like me - would refer three passengers for me to serve, 5 minutes before the restaurant’s closing time. According to Elianai, if he did not follow the orders, he would receive a warning. “When it’s your first week on board, you can barely sleep. There is no training. In my first week, I could not sleep. You arrive knowing nothing and have to go straight to work.”

OTHER SIDE

One says that the technical report does not point responsibility, the other blames seaweeds



The G1 website published excerpts of official notices issued by the Brazilian Association of Maritime Cruises and by MSC Cruises in an article on the case of the stain that appeared in Buzios. According to the website, the Association concluded that no definitive technical report pointed any type of leak that may have provoked intoxication of the beachgoers as being the responsibility of the vessels. It also informed that the companies comply faithfully with the guidelines and regulations set by MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution by Ships), by which the waste generated on board ships is handled through processes and technologies that enable collection, storage and later onshore disposal in an appropriate manner (see full note at the end of the article). Also according to G1, MSC Cruises said that no final analysis or probative technical report has been submitted by the appropriate authorities, pointing out that the poisoning of beachgoers has been caused by chemicals originated from ships. The company has also cited the suggestion of the hypothesis that algae would be the reason for the stain found in the sea of Buzios. But these are mere speculations.



THE MARITIME CRUISE LINERS' SMOKESCREEN

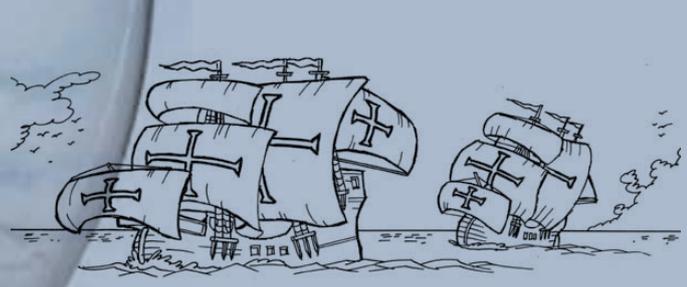
Cruise liners do not bring income, destroy the hospitality industry and local businesses, notwithstanding bringing problems of collective diseases and pollution of beaches.

While emphasizing that “the spokesman in this matter is President Severino,” José Válido does not hesitate to talk about the controversial topic. “Let’s open a parenthesis here, because this cruise liner case is not specifically within our matter of agreement. But this is an issue that SINDMAR has already been fighting for a long time. Cruise liners do not bring income, destroy the hospitality industry and damage local businesses, regardless of being in a regional, state or national range. There are more than a few cases where you see such vessels causing collective diseases or polluting the coast of a particular beach. What is observed is a plain breach of law. Just to give you an idea, any merchant vessel must have a sewage treatment plant on board. In commercial vessels that cover our cabotage, the expected crew is of 22, with a maximum of 30 people on average. Now imagine a sewage treatment plant for a cruise that has 2,000 people on board, plus crew. It is a monstrous thing and we have suspicions that the onboard equipment is not capable of handling this and we know well that most Brazilian ports have no facilities for it. Thus, I cannot see, for example, no silo at Pier Maua able to collect sewage from 2000 people. Nor can I see this in Buzios or Cabo Frio, where these vessels stop. Válido says the major concern of the Trade Union with health, safety and the environment in collective labor agreements is a mat-

ter of protecting colleagues. “There are laws. Both international and national, criminalizing crewmen for pollution without criminalizing the company directly involved, therefore the responsible becomes the one who is in control or in charge of one of these vessels. Another example: imagine you are aboard a vessel; suppose an accident or incident happens which may result in death or permanent disability of a colleague. To prevent or minimize this sort of event or, at least, to mitigate it, we try and often succeed to establish a clause in collective labor agreements stating that, in case an accident happens causing death or permanent disability, a commission of inquiry is to be formed by the company to investigate the accident. We, union leaders need to have a delegate of ours on board. And this delegate’s goal is not to blame anyone for the accident. The participation aims at the observation of actions and recommendations for avoiding similar accidents in the future.

Thus we understand that we are helping to preserve the lives of colleagues, to preserve the heritage of the company itself and even the country, that the less distancing occurs, we will be saving public funds, as the INSS would also be spared. These are our goals, we want to be present.” And what was it like in the past? “The company, when the death of a colleague was reported, placed a smokescreen so that we would not enter into the bowels of the company, to investigate how a given accident occurred. Gradually we are changing the attitudes of companies and they are accepting this. Some even insist in our presence so they are able to say they are working correctly on issues of health, safety and environment. But remember: we have no Brazilian cruise liners.” ■





A partir desta edição, a Revista UNIFICAR começa a contar uma breve história da Marinha Mercante no Mundo e no Brasil...

A Marinha Mercante na História do mundo!

PARTE 1

JOÃO THEODORO





Pra começar, vamos navegar no tempo, retornando há milênios atrás, para registrar como se iniciou esta verdadeira odisséia de homens que se aventuravam ao

mar, sabendo apenas que queriam desbravar e ainda sem a convicção de onde pretendiam ir e sem a certeza de que iam chegar, ou pior, conseguir voltar...

A história do surgimento das navegações mais se parece com aqueles fantásticos temas de enredo de escolas de samba, particularmente dos anos 1970. Literalmente, é preciso fazer uma viagem a mais de cinco mil anos atrás... e a primeira referência à marinha (quase mercante) é da própria Bíblia, que registra, no Primeiro Livro dos Reis, capítulo 9, versículos de 26 a 28, uma história que une os reinos de Israel e da Fenícia, dos reis Salomão e Hiram, que juntaram barcos e homens “conhecedores dos mares”, para sair do Mar Vermelho e chegar a uma terra no Ocidente, chamada por eles de Braazi, e voltar trazendo muito ouro... e mais não fala a Bíblia, nos deixando, com trocadilho por favor, a ver navios...

E POR FALAR EM NAVIOS...

Por falar em navios, os primeiros de que se tem notícia, na verdade nem podiam ser chamados de navios... e sim de barcos! Os Gregos, principalmente os da Ilha de Creta, os Fenícios e os Vikings são apontados como os primeiros a construírem embarcações maiores, que podiam singrar os mares. Pra se ter uma ideia de como são antigos, em 1954 foram encontrados, enterrados em cápsulas de pedra, que pesam toneladas, ao lado da maior das Pirâmides de Gizé, no Egito, barcos construídos há mais de 4.500 anos, a mando do Faraó Quéops, enterrados junto à Pirâmide que leva seu nome, e que “seriam usados para o transporte do Faraó depois de sua morte”, cogitam os arqueólogos.

Desde este tempo longínquo, os barcos como os dos Gregos, Fenícios e Vikings já começavam a ser usados para explorar, buscar e trazer mercadorias

de outros locais – até porque não se poderia chamar exatamente de comércio, porque estes exploradores, na maioria das vezes, não pagavam pelo que traziam. A história oficial nos conta que o termo “Marinha Mercante” surge muito depois, lá pelo início do século XVI (anos 1500), para descrever a frota comercial que pertencia ao Império Britânico, que se espalhava até alguns dos mais longínquos recantos daquele mundo, ainda não totalmente descoberto, incluindo a Austrália, Nova Zelândia, o chamado subcontinente Indiano, partes da África, a Ásia Oriental e o Pacífico.

Os Portugueses e a Necessidade

A bem da verdade, a Marinha Mercante efetivamente se pôs ao mar um século antes, no século XV (anos 1400), com os Portugueses, mais especificamente os homens treinados pelo conhecido Infante Dom Henrique e sua Escola de Navegação de Sagres. Até então, a maior parte do mundo civilizado se concentrava em seus continentes, principalmente na Europa, e não havia a necessidade de se cruzar os mares, até então cheios de histórias e muitas lendas assustadoras de monstros marinhos. Com o crescimento da população surge a necessidade de se produzir cada vez mais comida para alimentar a todos. E é exatamente aí que se faz necessário navegar grandes distâncias e transportar grandes quantidades de mercadorias.

A Marinha Mercante, então, se criou e desenvolveu por conta de uma necessidade: o Oriente ex-



Bússola

A bússola é um instrumento de navegação e orientação baseado em propriedades magnéticas dos metais e do campo magnético terrestre. As bússolas são geralmente compostas por uma agulha magnetizada colocada num plano horizontal e suspensa pelo seu centro de gravidade, que aponta sempre para o eixo norte-sul, ao seguir a direção do norte magnético da Terra.

Continua na próxima página



Astrolábio

O astrolábio era um instrumento muito usado na Era de Ouro das Navegações, que determinava uma localização medindo a altura dos astros acima do horizonte. Usa como base a posição das estrelas no céu. A origem do astrolábio ainda é um mistério: alguns pesquisadores dizem que ele já era conhecido por Gregos e Romanos e outros que ele foi inventado por Ptolomeu no século II (anos 100). O astrolábio mais antigo conhecido é do ano de 927 D.C. e o manuscrito mais antigo conhecido sobre ele é do séc. IV (anos 300). Mas o astrolábio de metal, mais moderno e muito usado nesta época, foi feito por Abraão Zacuto, um astrônomo de origem judaica, que serviu na corte do rei D. João II de Portugal.

portava para o Ocidente várias mercadorias, como as especiarias, o ouro, pedras preciosas, açúcar, as porcelanas, as drogas medicinais, os perfumes... entre outros. Todos esses produtos eram recolhidos por povos árabes no Oriente que os levavam até as cidades italianas através de caravanas, por terra. Estava formado um monopólio italiano e as navegações portuguesas etc... surgiram para tentar driblar e contra-atacar este monopólio.

UM CAMINHO PARA AS ÍNDIAS

A melhor solução encontrada foi achar um caminho marítimo que os levasse até as chamadas “Índias”, ou melhor, a Índia, e assim eles conseguiriam as várias mercadorias por preços bem melhores, sem os atravessadores árabes e italianos. Mas, o produto mais importante eram as especiarias, como pimenta, cravo, gengibre, sal etc... que eram capazes de conservar, com um cheiro aceitável, todo o tipo de carne, para ser consumida depois. É que naquela época, na Europa, os rebanhos tinham que ser sacrificados antes do início do inverno, ou se perdiam, pois morriam congelados... isto tudo, é claro, séculos antes de ser popularizada a energia elétrica e de serem inventados a maravilhosa geladeira e o freezer!

Como o mundo, até então, era considerado chato, ou quadrado, a grande maioria dos povos não tinha noção de que era possível se chegar ao Oriente por outro caminho, que não por terra. E aí as grandes descobertas da era conhecida como Iluminismo, no século XV e XVI, favoreceram as navegações. Nesta época alguns instrumentos, inclusive alguns muito antigos, foram desenvolvidos e permitiram aos navegadores se situarem em alto mar para saberem, principalmente, onde estavam, de onde vieram e para onde pretendiam ir.

Até esta época, a navegação e o próprio comércio marítimo eram praticamente apenas de cabotagem, ou seja, feita próxima à costa. Quase ninguém se atrevia a apontar a proa para o mar aberto e atravessá-lo. Tudo isto devido a duas coisas: os navios e os instrumentos de navegação.



CARAVELAS E NAUS AO MAR

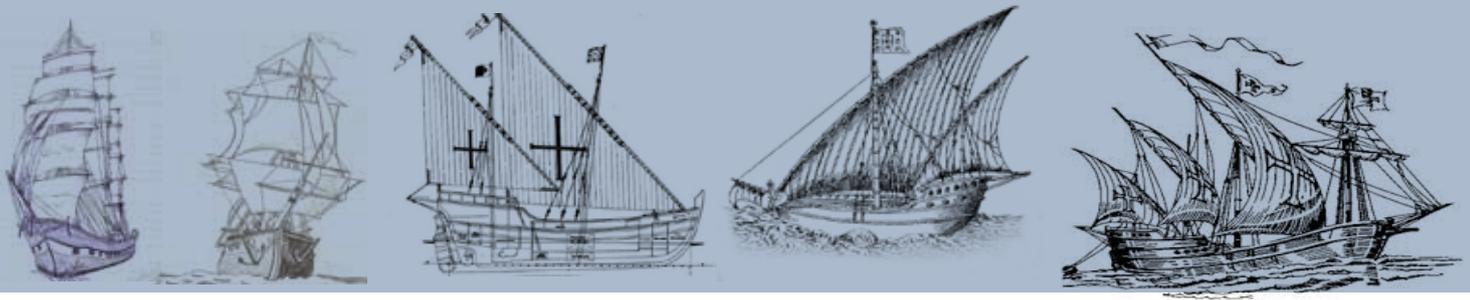
Então, uma embarcação se tornou protagonista destes tempos... a Caravela. Ela foi criada pelos portugueses e muito usada nos séculos XV e XVI. Era um navio rápido, fazia manobras de ziguezague com facilidade graças às suas velas latinas, que eram triangulares. Tinham cerca de 25 metros de comprimento, sete metros de largura, podiam transportar até 50 toneladas, tinham dois ou três mastros, convés único e popa sobrelevada.

Enquanto isso, as Naus foram os navios de grande porte da época. Tinham os chamados castelos de proa e popa, dois, três ou quatro mastros e duas ou três ordens de velas sobrepostas, e podiam carregar até 600 toneladas, ou seja, mais de dez vezes o que uma Caravela permitia.

Mas para navegar com qualquer destas embarcações, era preciso ter em mãos alguns instrumentos que possibilitassem determinar onde o navio estava, qual direção seguir para chegar onde se queria – e muitas vezes nem se sabia onde se queria ir e o que esperar quando se chegasse lá – e como traçar o caminho de volta.

A BÚSSOLA E AS ESTRELAS COMO GUIAS

Pouco antes da metade do milênio passado, quando começou a Era de Ouro das navegações, um dos maiores problemas era, ao sair para o mar aberto, poder se localizar... saber, mesmo que sem



Mapa Portulano

O Mapa Portulano é uma antiga carta náutica Europeia, datada do século XIII ou posterior. Estes “primitivos” mapas eram manuscritos em pergaminho, não dispunham de um sistema de coordenadas geográficas (latitude e longitude), mas sim de retas direcionais a partir de uma rosa- dos-ventos principal, que se entrecruzavam com outras linhas, dispostas ao redor da primeira. Este tipo de traçado permitia calcular os pontos de acerto de rota de navegação com o simples auxílio da bússola.



precisão, qual era a posição do navio, que direção seguir para se chegar ao destino, que muitas vezes também era uma incógnita ou um mistério...

Quando se fala de instrumento de navegação, o mais imprescindível para um navegante daquela época era a bússola, que talvez seja o mais conhecido e importante da Era dos Descobrimentos. Indicando sempre o norte (embora magnético), é uma ajuda preciosa para todo e qualquer navegador. Mas outros instrumentos, como o Astrolábio e o Mapa Portulano também ajudaram muito os navegadores de primeira viagem a tentarem não se perder por este marzão mundo a fora.

Foi só o começo...

A partir da Era de Ouro das grandes viagens marítimas – quando a arte da “navegação precisa” se desenvolveu e o mundo finalmente foi explora-

do e mapeado – Portugueses, Ingleses, Holandeses e Espanhóis dominaram as rotas marítimas de comércio pelo mundo. Ingleses e Holandeses criaram as Companhias das Índias e chegaram a controlar metade da Marinha Mercante mundial, já a caminho da virada para o século XX.

Então, depois das descobertas e conquistas das navegações, vieram as guerras... Suprimentos e armamentos precisavam ser transportados e o mar era a melhor e, em alguns casos, a única opção. E foi exatamente um Navio Mercante que fez o Brasil entrar na Primeira Guerra Mundial... e na Segunda Guerra também... Mas isto já é outra história e vai ser um dos temas do segundo capítulo desta breve história da Marinha Mercante, que continuaremos a contar na próxima edição da Revista UNIFICAR... Então, como diz o velho ditado... Navegar é preciso... ■

70anos



Dia

D

A OPERAÇÃO
OVERLORD

MARCUS VINICIUS DE LIMA ARANTES

Este ano de 2014 marca uma importante comemoração. Em junho se completam 70 anos da Invasão da Normandia, a operação que contribuiu decisivamente para libertar a França das tropas alemãs e estabelecer o início da derrocada do exército nazista até sua derrota definitiva que ocorreria menos de um ano depois. Há um especial motivo que veremos a seguir para que nós, da comunidade marítima, nos regozijemos com essa data.



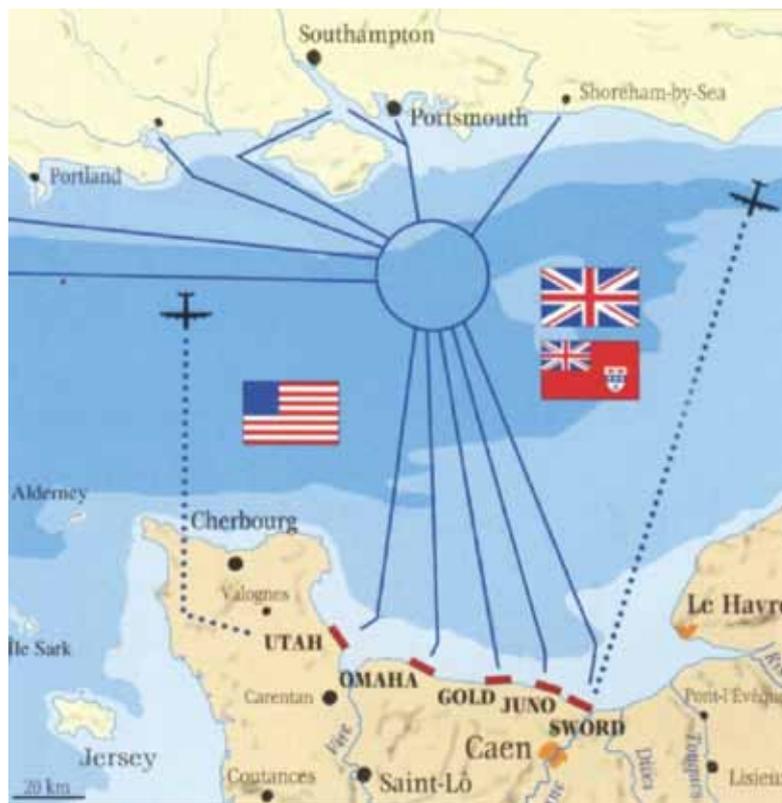


70anos



A Marinha Mercante e a Operação Overlord

A Segunda Guerra Mundial impôs severas perdas às marinhas mercantes dos países aliados. Pela tentativa hercúlea de manter os navios em operação durante o conflito, pagou-se um pesado tributo configurado em perdas materiais de grande monta e em vidas humanas. A frota mercante dos países aliados foi alvo dos submarinos do Eixo de 1939 a 1945. Para que se possa aquilatar a dimensão dessa tragédia, naquele período foram atacados em diversos pontos do globo 3.119 navios mercantes, perfazendo um total de 15,6 milhões de toneladas brutas. Do total de navios atacados, apenas 321 não naufragaram apesar dos danos sofridos.



Esses totais incluem as perdas da Marinha Mercante do Brasil nos anos de 1942 e 1943, quando tivemos 31 embarcações mercantes afundadas, totalizando 126.585 toneladas brutas. Aquele período trágico na nossa história marítima configura-se ainda mais cruel quando se contabilizam as vidas humanas ceifadas às centenas: 51% dos brasileiros que morreram na Segunda Guerra Mundial eram da Marinha Mercante.

Mas a redenção viria logo a seguir. O resgate da honra manchada por sangue dos marinheiros no mundo veio em 1944 com a oportunidade que a Marinha Mercante teve de participar da fantástica operação militar com o objetivo de livrar de vez a Europa das tropas alemãs – a invasão da Normandia, ou Operação Overlord como foi designada. A investida provocou a queda do domínio alemão na França e permitiu o avanço dos aliados até a derrota do exército nazista, marcando assim o fim da Segunda Guerra Mundial. Uma frota de 1.260 navios mercantes de diversas nacionalidades participaram da força de apoio à invasão. A maioria deles, exatos 864, atuaram na grande operação de apoio logístico na chamada “Zona Z”, situada a 21 km ao sul da ilha de Wight, onde as cinco forças se encontraram para seguir em linha reta rumo às cinco praias da Normandia.

CERCO AOS ALEMÃES

A Operação Overlord, também conhecida como Dia D, começou a ser concebida a partir da necessidade de se fechar o cerco em torno dos alemães já que parte dos exércitos aliados estavam subindo pela península italiana e o Exército Vermelho estava avançando pelo leste. Assim o cerco se completaria com a invasão da França pelas praias da Normandia e se esperava que essas operações conjuntas fossem o golpe final no domínio alemão na Europa.



Por sua importância estratégica e sobretudo pela sua complexidade, a Operação Overlord foi precedida de um minucioso planejamento nos seis meses que antecederam o seu desfecho e é considerada, até hoje, a maior operação de invasão da história militar do mundo. Tal magnitude pode ser constatada pelos números nela envolvidos – foram movimentados cerca de 170.000 soldados, contingente esse composto de uma maioria de americanos, ingleses e canadenses. Foram utilizadas 6.900 embarcações militares (navios e lanchas de desembarque) e um apoio aéreo de cerca de 12.000 aviões. No apoio logístico de suprimentos foram empregados os 1.260 navios mercantes já mencionados anteriormente.

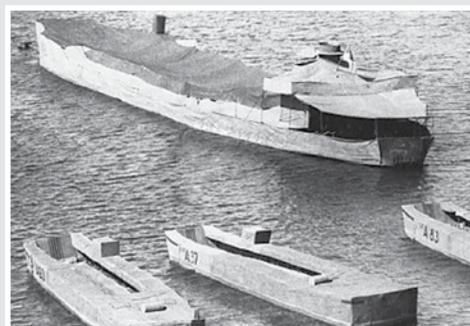
ESTRATÉGIAS DOS ALIADOS

O comando geral da operação foi entregue ao general americano Dwight Eisenhower, ficando a operação das tropas terrestres a comando do general inglês Bernard Montgomery. Alguns motivos estratégicos justificaram a escolha da Normandia para a invasão. O primeiro aspecto considerado foi com relação à topografia das praias da região, amplas e planas o bastante para permitir a manobra de grandes quantidades de tropas e veículos. Além disso, a proximidade com o do sul da Inglaterra facilitaria o fluxo do grande volume de suprimentos e tropas para as áreas da invasão.

As cinco praias escolhidas para a entrada das tropas anfíbias receberam os nomes de Utah, Omaha, Gold, Juno e Sword. Os aliados sabiam que a tarefa não seria fácil e que haveria batalhas sangrentas. Os alemães defendiam

1.260 **NAVIOS**

Foi significativa a contribuição da Marinha Mercante dos países aliados na invasão da Normandia. Os 1.260 navios mercantes utilizados na operação integraram o gigantesco esquema de apoio logístico montado para levar às tropas aliadas o suprimento necessário ao seu deslocamento.



Continua na próxima página

70anos



O mais longo dos dias

A maioria dos historiadores considera a Operação Overlord como o evento mais importante da Segunda Guerra Mundial. A invasão da Normandia marcou o momento exato da mudança do curso da história do conflito. A partir da entrada de suas tropas na Europa os aliados passaram a ganhar terreno, fazendo os alemães recuarem até a derrota final. As últimas ações bélicas do conflito que decretaram o fim da guerra aconteceram com a entrada do Exército Vermelho em Berlim.



o litoral francês com a chamada Muralha do Atlântico, uma linha de defesa que começaram a construir a partir de 1942 ao longo da costa francesa, estendendo-se ainda pela Bélgica e Holanda. O objetivo principal dessa construção era proteger o litoral desses países de um possível ataque das forças aliadas.

A invasão da Europa começou nos primeiros minutos do dia 6 de junho de 1944. Os primeiros soldados aliados a entrar em território europeu vieram do ar – paraquedistas e planadores da 6ª Divisão Aérea Britânica desceram a oeste do Rio Orne. Este primeiro grupo teria como responsabilidade a proteção do flanco esquerdo das praias que seriam invadidas ao amanhecer pelas tropas anfíbias das cinco divisões aliadas. A proteção do flanco direito ficou sob a responsabilidade de duas divisões aéreas americanas, que pousaram entre Ste. Mère Eglise, a primeira cidade na França a ser libertada, e Carentan.

INVASÃO PELO MAR

Nas primeiras horas da manhã começa a invasão pelo mar. O gigantesco contingente de soldados desembarca nas cinco praias sob intenso fogo de artilharia alemã. As batalhas mais sangrentas tiveram lugar na praia de Omaha, onde os problemas para as duas divisões americanas começaram a ocorrer antes mesmo do desembarque. Logo após a partida, as primeiras navas que levavam os 34.000 homens foram assoladas por um forte vento sudoeste. Em consequência, alguns tanques anfíbios afundaram assim como vários outros equipamentos. Os soldados que conseguiram chegar à praia foram recebidos com pesado fogo alemão de bombas, metralhadoras e morteiros. A batalha durou várias horas, com pesadas baixas para ambos os lados. Os reforços vindos da retaguarda foram suficientes para estabelecer a supremacia dos aliados e Omaha acabou finalmente sendo conquistada.



Em Sword, a infantaria britânica de 29.000 homens que lá desembarcou ocupou a praia e conseguiu um avanço significativo até o final do dia. Em Juno, os 21.600 canadenses que desembarcaram encontraram forte resistência, mas dominaram a praia e avançaram para o interior. Em Gold, os britânicos não sofreram muita resistência por parte dos alemães. Não havia artilharia pesada alemã no local e a infantaria era ineficaz. Durante a operação, 25.000 homens desembarcaram e adentraram em território francês.

Utah era a praia mais distante à direita das cinco áreas de desembarque. A invasão ficou a cargo dos 20.000 soldados americanos, utilizando 1.700 veículos motorizados. Conseguiram vencer a resistência alemã e no final do dia já tinham adentrado perto de 10 km em território francês.

PARA FICAR NA HISTÓRIA

Foi uma operação para se eternizar como destaque na história da humanidade. Com os corpos castigados pelo peso do equipamento na mochila e de fuzis em punho, dezenas de milhares de soldados americanos, britânicos e canadenses avançaram sobre as praias do litoral norte da França vencendo ondas, areia, arame farpado, barricadas, minas e artilharia inimiga. No ar, milhares de aviões faziam a varredura do espaço aéreo atacado. Tropas do ar, de terra e do mar foram parte de uma só engrenagem cujo objetivo era a vitória.

No final do dia 6 de junho de 1944 estava encerrada a maior invasão anfíbia de todos os tempos. Os aliados adentraram a Europa continental para acabar com o jugo que a Alemanha nazista havia imposto a quase todo o continente.

Continua na próxima página

34.000 **HOMENS**

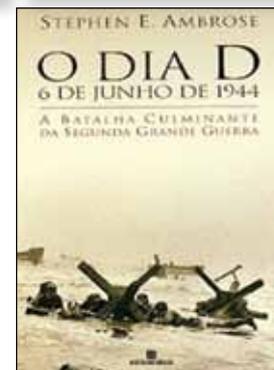
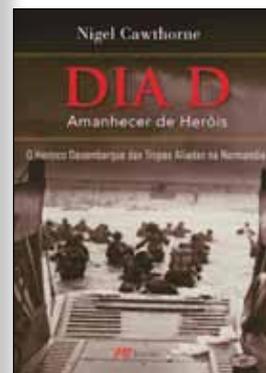
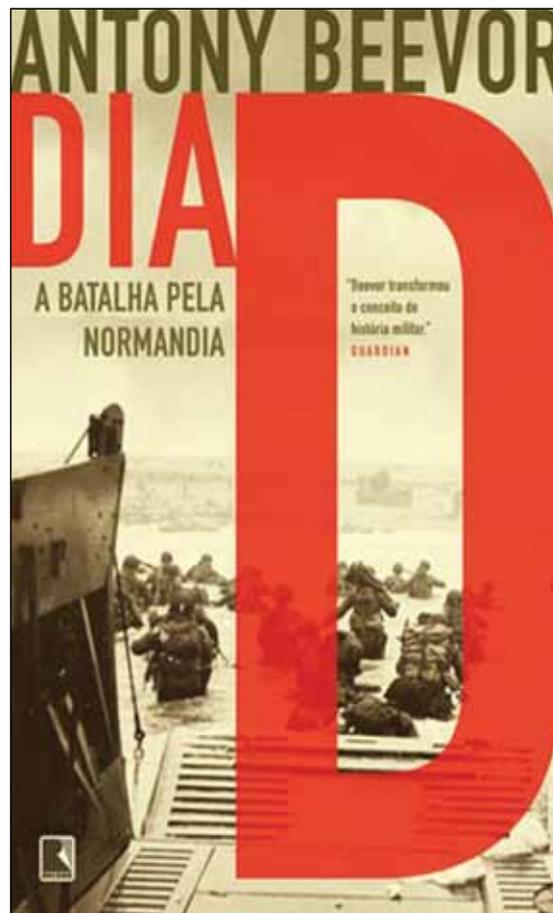
A Praia de Omaha, onde desembarcou o maior contingente aliado, foi palco da mais sangrenta das batalhas do dia da invasão. Os 34.000 homens que lá desembarcaram enfrentaram forte resistência alemã e obstáculos espalhados por toda a praia. Cerca de 3.000 soldados aliados foram mortos.



70anos



O Dia D nas telonas e livros



Pela sua importância histórica, o Dia D foi tema de alguns filmes como também foco de autores de livros. O cinema americano, sempre atento à exploração de fatos históricos envolvendo a participação dos Estados Unidos em guerras, teve no Dia D uma fonte inesgotável de argumento para filmes. Duas grandes produções se destacaram nesse contexto – a primeira foi *O Mais Longo dos Dias* (*The Longest Day* – Fox Filmes, 1962) e a segunda *O Resgate do Soldado Ryan* (*Saving Private Ryan* – Paramount, 1998). Com elenco milionário e uma das produções mais caras da Fox, *O Mais Longo dos Dias* foi uma reconstrução fiel do desembarque aliado na costa da Normandia, ao passo que *O Resgate do Soldado Ryan* mostra, de forma contundente, o desembarque dos aliados na praia de Omaha. Outro filme americano que aborda o tema é *Agonia e Glória* (*The Big Red One* – Lorimar, 1980).

Na literatura, o tema aparece em vários livros, com destaque para *O Dia D – 6 de Junho de 1944*, de Stephen E. Ambrose, *Dia D – Amanhecer de Heróis*, de Nigel Cawthorne, e *Dia D – A Batalha Pela Normandia*, de Antony Beevor. ■

Marcus Vinicius de Lima Arantes é 1º OM da Marinha Mercante, engenheiro mecânico, professor do CIAGA e autor do livro *TORPEDO, O TERROR NO ATLÂNTICO*

Veja artigo do jornalista Murilo Rocha na Última Página.



III Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário

13 a 16 de outubro

Itajaí – Santa Catarina

INFORMAÇÕES

<http://www.fundacentro.gov.br/>



Passagem de cargo de Capitão dos Portos

O Delegado Regional da CONTTMAF e SINDMAR no Nordeste, Rosivando Viana, participou da cerimônia de passagem de cargo de Capitão dos Portos na Paraíba. A solenidade foi presidida pelo Vice-Almirante Marcos Nunes de Miranda, Comandante do 3º Distrito Naval. Assumiu o cargo o Capitão de Fragata Valdinei Ciola no lugar do Capitão de Corveta Wagner Guedes Abrantes. **No dia 17 de janeiro de 2014.**



Delegacia SINDMAR em Pernambuco recebe alunos

A Delegada do Sindicato em Pernambuco, Isabella Costa, recebeu a visita dos alunos Lucas Menezes, Bruno Bessa, João Neto, Tauany Eli e Rodrigo Mergulhão, do CIABA, e Lígia Almeida, do CIAGA. Durante o encontro, foram discutidos vários assuntos, entre os quais estão o apoio do SINDMAR para obtenção de vagas de Praticagem e os cursos realizados no CSA. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues aos presentes. A visita teve resultado além das expectativas, tanto para alunos como para o SINDMAR. **No dia 21 de janeiro de 2014.**

CIABA tem novo comando

O Delegado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, o Vice-Almirante Edlander Santos, Comandante do 4º Distrito Naval, e demais autoridades estiveram presentes na cerimônia de Passagem de Comando do Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA). Deixou o comando o Capitão-de-Mar-e-Guerra, Francisco Carlos de Almeida Gomes, e assumiu o CMG Júlio César de Andrade Rocha. **No dia 22 de janeiro de 2014.**





Marinha Mercante em pauta

O cenário atual da Marinha Mercante foi tema do 3º Encontro de Jovens Marítimos, que aconteceu em Recife. Estiveram presentes 26 jovens Marítimos, dentre eles, Comandante, Oficiais de Náutica, Máquinas, alunos do CIABA e CIAGA e Praticantes. Os jovens expuseram suas dúvidas e preocupações. O encontro atendeu às expectativas dos participantes e próximas reuniões estão sendo marcadas. **No dia 23 de janeiro de 2014.**

PREPOM 2014 é pauta em Pernambuco

Aconteceu na Delegacia Regional do SINDMAR em Pernambuco uma reunião com a Capitania dos Portos do estado e representantes das empresas Wilson Sons e E. Batista. Estavam presentes a Delegada Regional do SINDMAR, Isabella Costa, o CMT Aristóteles, a Tenente Flávia e os representantes José Mario e Márcio. Dentre outros assuntos, a reunião se pautou nos cursos PREPOM 2014 e na demanda de Marítimos interessados em realizar os cursos. O CMT Aristóteles destacou a importância do curso EBPC, que já está sendo cobrado pela DPC aos Marítimos, Oficiais e Subalternos, com exceção para os Marinheiros Auxiliares de Convés e Máquinas e os que já possuem o curso EOPN. Serão disponibilizadas 150 vagas em Pernambuco durante o primeiro semestre de 2014. **No dia 29 de janeiro de 2014.**



RN 72, sindicalização e Marinha Mercante foram assunto em Belém



A Delegacia Regional do SINDMAR em Belém realizou palestra para as turmas ASON 1 e 2 – CIABA – 2013. Foram abordados durante o evento assuntos como a importância e as ações das entidades sindicais em defesa da RN 72, um histórico das Bandeiras de Conveniência (BDC) e as diferenças nas relações de trabalho dos Marítimos no Brasil e no exterior, a importância do crescimento da Base no fortalecimento do mercado interno através da sindicalização e as ações realizadas pelo SINDMAR para aumentar o número de vagas para os praticantes. **Nos dias 6 e 7 de fevereiro de 2014.**



Atuação firme do SINDMAR em Fortaleza

O Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, reuniu-se com o Vice-Presidente da Câmara Municipal da capital, José do Carmo. No encontro, ficou demonstrado o interesse sobre o SINDMAR e a Marinha Mercante. O Sindicato foi parabenizado pela organização e presença forte e atuante no estado. **No dia 13 de fevereiro de 2014.**

SINDMAR Belém em atividade

A Delegacia Regional do SINDMAR em Belém, representada pelo Delegado Darlei Pinheiro, realizou, no Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA), palestra para a turma APMA. Foram tratados, durante o evento, temas, como a importância da RN 72 e as ações sindicais em defesa do cumprimento da resolução, as diferentes relações de trabalho dos Marítimos nacionais e internacionais, a importância da sindicalização e as ações do SINDMAR para o aumento do número de vagas para os praticantes-alunos. **No dia 13 de fevereiro de 2014.**



Aula inaugural EFOMM-CIABA 2014

O Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, junto com o Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Edlander Santos, o Comandante do CIABA, Capitão-de-Mar-e-Guerra Júlio César de Andrade Rocha, titulares das OMS subordinadas e demais membros da Comunidade Marítima, estiveram presente, na aula inaugural dos alunos da EFOMM-CIABA. A palestra foi proferida pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros. **No dia 20 de fevereiro de 2014.**



RN 72 é tema em Belém

A Delegacia Regional do SINDMAR em Belém recebeu a visita das turmas ASON 3 e 4 do CIABA. No encontro foram tratados vários assuntos, dentre os quais um breve histórico de como foi formulada a RN 72, sua respectiva importância, as ações das entidades sindicais em defesa da Resolução, um breve histórico das Bandeiras de Conveniência e as ações do SINDMAR para aumento do número de vagas para os praticantes. A reunião foi realizada pelo Delegado Regional do SINDMAR, Darlei Pinheiro. **No dia 25 de fevereiro de 2014.**

Reuniões com o SINDMAR Pernambuco

O SINDMAR, representado pela Delegada Regional do estado, Isabella Costa, esteve na Capitania dos Portos de Pernambuco para uma reunião com o Setor do Grupo de Inspeção e Vistoria da Marinha. Assuntos pertinentes ao setor Marítimo e a RN 72 foram discutidos. Na ocasião, foram prestigiadas as Oficiais Mercantes Marcela Vila Nova e Alessandra Amaral, que, agora, passam a integrar o grupo como Port State Control. Participaram também da reunião o Coordenador do GVI Milton Nunes e os inspetores José Melo e Rubem Silva. **No dia 20 de fevereiro de 2014.**



Presença marcante do Sindicato em Recife

O SINDMAR, representado pela Delegada Regional do Sindicato em Recife, Isabella Costa, foi convidado para prestigiar a cerimônia de passagem de comando da Capitania dos Portos do estado. Passou a assumir a função de Capitão dos Portos de Pernambuco o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Claudio Lázaro Dias. **No dia 10 de março de 2014.**





Feira do Polo Naval abre as portas para o SINDMAR

Marco Tarouco, Delegado Regional do SINDMAR no Rio Grande do Sul, esteve presente na abertura oficial da 3ª edição da Feira do Polo Naval em Rio Grande. O evento contou com a presença do Governador do estado, Tarso Genro e demais autoridades. Na ocasião, o Delegado esteve com o Prefeito da cidade, Alexandre Lindemeyer, e com o Superintendente do Porto de Rio Grande, Dirceu Lopes. O evento teve como objetivo discutir e promover os desafios, as inovações e as oportunidades da indústria oceânica. **No dia 12 de março de 2014.**

Rumos da Marinha Mercante é tema em Rio Grande

O Delegado Regional do SINDMAR no Rio Grande do Sul, Marco Tarouco, esteve em visita à Capitania dos Portos em Rio Grande. Durante a visita, foram discutidos a RN 72 e os rumos da Marinha Mercante. O Delegado foi recepcionado pelo Capitão dos Portos Ricardo Pereira da Silva. **No dia 13 de março de 2014.**



Contra a quebra da Unicidade Sindical

O SINDMAR marcou presença no ato de repúdio à abertura de um novo sindicato de hoteleiros em Fortaleza. O ato protesta contra a quebra do princípio da Unicidade Sindical. O SINDMAR esteve presente em apoio ao Sindicato dos trabalhadores em hotéis e turismo (SINTRAHOURT), sindicato já existente, e ao Observatório Sindical, ambos representados por Luís Onofre, mais conhecido como Lampião, e Sebastião Soares. Edições da Revista Unificar foram distribuídas. A parceria SINDMAR/SINTRAHOURT tem sido muito proveitosa para os residentes no estado. **No dia 17 de março de 2014.**



Marinha Mercante é assunto no CIABA

Os rumos da Marinha Mercante foi tema de palestra realizada pelo SINDMAR no Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA) com as turmas de 1º e 2º anos. A palestrante convidada foi Laura Teixeira. Também esteve presente no evento o Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro. Após a palestra, alunos puderam tirar suas dúvidas com os participantes e também obter mais informações sobre o Sindicato. **No dia 20 de março de 2014.**

Alunos do CIABA recebem orientações

Mais uma vez o SINDMAR esteve presente, agora, em palestra com alunos do 3º ano da EFOMM, realizada no auditório do Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA). O evento teve como foco o mercado de trabalho na Marinha Mercante e as diretrizes adotadas pelo SINDMAR. Recebeu enfoque também a importância de uma maior participação dos jovens no Sindicato. A palestra foi realizada por Laura Teixeira e contou com a presença de Darlei Pinheiro, Delegado Regional do SINDMAR em Belém. **No dia 21 de março de 2014.**



4º Encontro de Jovens Marítimos

O SINDMAR realizou, no Hotel Jangadeiro, em Recife, o 4º Encontro de Jovens Marítimos. O encontro teve como objetivo conhecer o cenário atual da Marinha Mercante e a participação de jovens nesse mercado e no SINDMAR, e foi destinado a Oficiais de Náutica ou Máquinas até 35 anos. Estiveram presentes no encontro a Delegada Regional do SINDMAR em Recife, Isabella Costa e Laura Teixeira. Isabella Costa e Laura Teixeira agradecem a todos os presentes. **No dia 27 de março de 2014.**



Parcerias Brasil-Holanda

O Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, esteve presente no 1º Seminário Brasil - Holanda, evento este realizado no estado do Pará. Participaram, também, representantes do governo e indústria da Holanda e do governo estadual e municipal, o Vice-Almirante Edlander Santos, Comandante do 4º DN, representantes da Antaq, Ministério do Transporte, Secretaria Especial de Portos e DNIT, além dos demais membros da comunidade marítima. O objetivo do encontro foi auferir negócios e/ou parcerias no contexto da navegação interior, dragagem, logística de exportação e importação, estaleiros, terminais, embarcações, responsabilidade social e seus efeitos. **No dia 31 de março de 2014.**



Fortaleza discute Direito Sindical

O SINDMAR, representado pelo Delegado Regional em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, participou do 2º Congresso Internacional de Direito Sindical, realizado no estado. O evento foi promovido pelo Ministério Público do Trabalho e contou com as presenças de representantes das centrais sindicais, CONALIS, OIT/CTRAV, sindicalistas, procuradores e advogados. A pauta do evento discutiu negociação coletiva, movimentos sociais, greves, experiências internacionais e assuntos ligados aos sindicatos. **Nos dias 2 a 4 de abril de 2014.**

Previdência Social em Belém

Aposentadoria do Marítimo foi tema de palestra sobre Previdência Social, realizada na Delegacia Regional do SINDMAR em Belém. O evento contou com a presença do Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, do Diretor Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, da Técnica em Assuntos Previdenciários, Suely Barros, e da Coordenadora do Programa de Educação Previdenciária, Denise Assunção. O evento, que se tornou anual, já faz parte do calendário da Delegacia. Participaram Associados, alunos da EFOMM e alunos das turmas de ASON. **No dia 9 de abril de 2014.**



**Agora, todo
Marítimo também
pode receber o
saldo do seu FGTS
por mensagem no
celular.**

Aproveite!

Acesse www.fgts.gov.br,
clique em “Serviços OnLine”,
escolha “Mensagem via celular”
e cadastre seu número.





English
version on
page 122



Eles vão fazer falta...

Sindicalismo marítimo perde Tavares



No dia 15 de março o sindicalismo marítimo ficou mais triste. Com alguns problemas de saúde há algum tempo, aos 77 anos, partiu José Tavares, o mais antigo presidente de sindicato do estado do Rio de Janeiro, há quase 25 anos presidente do Sindicato Nacional dos Marinheiros e Moços de Convés em Transportes Marítimos (Sindconvés). Tavares faleceu há menos de três meses de completar 37 anos de vida dedicada à luta sindical.

DECLARAÇÕES

Severino Almeida

CONTTMAF e Presidente SINDMAR

Prezados companheiros e prezadas companheiras.

Soube da triste notícia do passamento do nosso companheiro Tavares, ontem à noite, informado que fui pelos companheiros Ricardo, Válido e Paulo Abrahão, ainda no aeroporto, em viagem para atendimento a compromissos na ITF,

razão pela qual estarei impossibilitado de comparecer ao féretro.

Era uma notícia já aguardada por todos, considerando o seu estado de saúde nestes últimos dias e semanas. Mesmo assim, não deixou de causar impacto saber não mais contar com sua presença espalhando excelência em valores pessoais e sabedoria.

Sinto-me privilegiado de ter tido à minha disposição três décadas de convivência sindical conjunta,

como militante e posteriormente como dirigente, para aprender a admirá-lo e muito aprender com ele, especialmente nos anos de chumbo que quase desaguaram no desaparecimento da nossa Marinha Mercante, época que eram frequentes e nervosos os encontros em nossa Federação, a qual não levava ainda a sigla FNTTAA. Sem dúvida o mundo marítimo ficou mais triste e menos sábio sem sua presença entre nós.



José Tavares de Lima, ou melhor, Tavares, como era conhecido no meio sindical, nasceu na praia de Maracajaú, a quase 200 km de Natal, no Rio Grande do Norte, dia 31 de julho de 1936. Era filho de agricultor e de uma dona de casa e deixou a casa dos pais para tentar uma vida melhor numa cidade maior. Foi para Macau, cidade salineira, mas que oferecia a oportunidade de se tirar uma carteira marítima e com ela ganhar o pão de cada dia na atividade pesqueira.

VIDA MARÍTIMA

Já com sua carteira de marítimo, José Tavares foi então para o Rio de Janeiro no início dos anos 60. Mas antes esteve em Santos onde participou de movimentos políticos de oposição. Eram tempos conturbados. Tavares chegou a integrar, como simpatizante, o Partido Comunista, onde participou de muitos encontros, na maioria clandestinos. Com o passar do tempo viu que “aquilo não era tão autêntico como eu esperava que fosse e eu acabei me desiludindo”, revelou em entrevista ao informativo “O Convés”, em junho de 2000.

Então Tavares cursou o Centro de Instrução Almirante Wandencolk (CIAW), onde aperfeiçoou seus conhecimentos e desenvolveu novas atividades. O

primeiro embarque foi no navio Princesa Isabel, onde Tavares fez a sua primeira viagem ao exterior e conheceu o Uruguai e a Argentina. Atuou também no porto, no Lloyd. Não demorou muito para acontecer a primeira viagem de longo curso o que o levou a conhecer a costa leste dos Estados Unidos. Mas em 2 de outubro de 1972, José Tavares entrava na empresa que marcaria a sua vida: foi na Petrobras que ele atravessou grande parte de sua carreira como marítimo.

VIDA SINDICAL

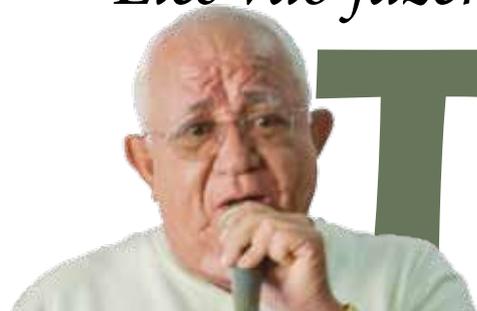
Embora filiado ao sindicato desde 1962, foi em junho de 1977 que Tavares assumiu um cargo como dirigente sindical, começando como Procurador. Integrado à vida sindical, atravessou várias greves e não demorou para que chegasse a Secretário e posteriormente Vice-presidente. Na FNTTAA, ele foi diretor efetivo. Como presidente ele assumiu no dia primeiro de junho de 1989, que marcou para sempre a vida de Tavares. Em sua atuação como líder sindical ele sempre se preocupou com os avanços na saúde e alimentação dos associados desembarcados, alojamento com conforto para os marinheiros e moços em trânsito ou aguardando embarque. ■

Não tenho dúvidas ao afirmar que o universo sindical marítimo brasileiro sentirá muito mais a sua ausência do que sentia sua presença, sempre discreta, bondosa e forte. Particularmente os representados pelo seu centenário sindicato de origem, no qual construiu uma história de fidelidade que se espalhou por mais de meio século. Sentirão tanto, aqueles que aprenderam a admirá-lo, quanto aqueles que não tiveram o privilégio

de conhecê-lo na íntegra, dedicado a defender os representados pelo Sindicato Nacional dos Marinheiros e Moços em Transportes Marítimos, com elevada coragem em suas atitudes e não menor amplitude de visão em suas avaliações de cenários. Lamento grandemente não poder me fazer presente às últimas homenagens. Ele compreenderia, pois sempre soube, como poucos, que o show deve continuar.

Tavares foi e continuará sendo um ponto notável em meio ao nosso sacerdócio do qual sempre se orgulhou e nos motivou a nos orgulharmos. Mesmo com nossas atuais raras oportunidades de encontro era reconfortante e tranquilizador saber que estávamos sobre um convés suportado por um “caverna mestre” com suas qualidades. Que descanse em paz, meu estimado companheiro. Já sinto a sua falta.

Eles vão fazer falta...



Tavares

DECLARAÇÕES



Ricardo Leite G. Ponzi

Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA

Lembrando José Tavares de Lima, nosso companheiro Severino Almeida afirmou na ocasião da morte do nosso querido Tavares que “Certamente o movimento sindical marítimo sentirá mais a sua ausência do que sentira a sua discreta e bondosa presença...”. Sim, já é, e será ainda mais, uma grande falta.

No entanto, para mim, que não só desfrutava da parceria de suas decisões (sempre compartilhada solidariamente com seus pares, e sempre disciplinada respeitando nossa estrutura sindical), sentirei sua ausência física de companheiro e camarada em todas as lutas e jornadas. Era incansável, apesar do peso dos anos vividos, e partilhávamos juntos viagens visitando as bases, as delegacias sindicais no Nordeste e no Sul, os Seminários em todo o Brasil, e ainda em algumas viagens internacionais. Nessas condições é que se podia observar sua qualidade nata de líder, de aglutinador, de orientador, de conselheiro e de amigo.

Luis Penteado

Diretor para Assuntos de Pesca da CONTTMAF – Vice-Presidente da FNTTAA

Com a ausência do companheiro José Tavares registra-se mais uma das perdas irreparáveis da comunidade aquaviária.

Lembramos do Tavares como um exemplo de um sindicalista socialista; sempre procurava, de todos os meios e modos, abrigar os companheiros no momento mais adverso quando à procura de emprego. Temos a certeza que será substituído a altura.

Luciano Ponce

Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Radiocomunicações da Marinha Mercante

O Companheiro Tavares foi um grande amigo, companheiro de lutas, autêntico e dedicado sindicalista, que sempre honrou a briosa categoria dos Marinheiros de Convés, merecendo assim a eterna gratidão da categoria, amigos e familiares.

José Pessanha

Diretor Procurador do Sindicato Nacional dos Taifeiros, Culinários e Panificadores Marítimos

Foi com grande pesar que soube do falecimento do grande companheiro Tavares. Grande em sabedoria, solidariedade e ensinamento nas negociações e na política de viver bem com todos. Já estou sentindo saudades desse grande amigo e digníssimo Diretor Presidente do Sindicato dos Marinheiros, com quem convivi e viajei por esse Brasil.

Infelizmente não pude comparecer para me despedir do velho companheiro, pois no mesmo dia estava em despedida do meu filho mais velho André Henrique da Silva Pessanha que também veio a óbito.

O falecimento do Tavares muito me comoveu. Neste momento, aproveito para prestar as minhas condolências e solidariedade aos familiares e amigos deste homem, que, no seu exercício do sindicalismo, nos deixou um belíssimo exemplo de dedicação às nossas lutas, ressaltando que o movimento sindical como um todo, perdeu um grande companheiro e rogo para que Deus abençoe e conforte a todos, dando-lhes força nesse momento de dor.

“Tudo finda, menos o amor, pois este sempre viverá.”

Ossian Almeida Quadros

Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Taifeiros Culinários e Panificadores Marítimos

Queridos Companheiros,
A Diretoria do Sindicato Nacional dos Taifeiros, Culinários e Panificadores Marítimos lamenta a perda do nosso querido Sr. José Tavares de Lima. Agradecemos a Deus por ter nos concedido a honra de conhecer este homem íntegro, valente marinheiro, fiel aos seus ideais, dono de uma grande simpatia e de uma força de vontade irreduzível à frente da Presidência do SINDCONVÉS.

Transmitimos as nossas mais profundas condolências à família do Sr. Tavares, a todos do SINDCONVÉS e a todos que o conheceram. Lembraremos dele sempre com um grande carinho e colocaremos em prática todos os ensinamentos que ele nos deixou. Saudações Aquaviárias!

Paulo Cezar C. L. Santana

Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Marinheiros e Moços de Máquinas em Transportes Marítimos e Fluviais

A grande família marítima perdeu seu nobre parente, sua partida nos remete a uma mistura de pranto e riso. Nosso pranto é de dor e de saudade, mas a lembrança mais forte que Tavares nos deixa é... de alegria, de felicidade e de um homem de perseverança e fé. Neste momento de despedida é a fé que nos fortalece para a continuidade de nosso cotidiano, entregando a Deus os nossos passos e tendo a certeza da existência da vida eterna, na casa do Pai. Tavares, sua missão foi cumprida e sua lembrança está eternizada em nosso coração, siga em paz, segura na mão de Deus!
“E o mundo marítimo ficou mais triste sem ele.”



English
version on
page 122

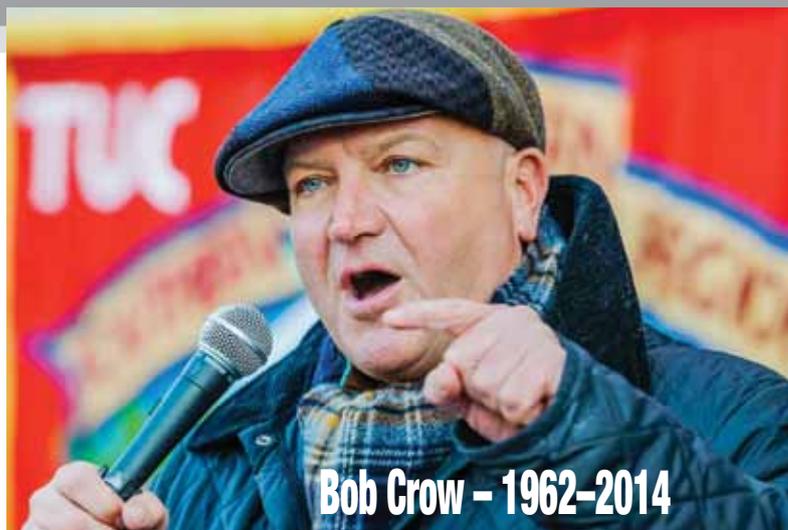


Silvio Luis Porto

Presidente do Sindicato dos Marinheiros e Moços de Convés da Marinha Mercante - Sindmarconvés

José Tavares de Lima, Presidente do Sindicato desde o início dos anos 90, até o presente ano, alavancou em muito a proteção social dos seus associados. Em sua gestão implementou a mudança de Sede do Sindicato, visando uma melhoria na situação dos marinheiros, principalmente os vindos de fora do Rio de Janeiro, fornecendo na nova Sede, alojamento, refeições e outros benefícios, sendo por isso muito querido pelos seus pares (Diretores e Associados). José Tavares nasceu na cidade de Maracaiaú, Rio Grande do Norte, de família humilde chegou a trabalhar de engraxate para ajudar seus familiares. Ao se tornar adulto migrou para o Rio de Janeiro onde trabalhou em blocos e outros serviços para poder se manter. Quando não conseguiu se manter, passava necessidade e outras intempéries da vida. Por isso, Tavares sempre sonhou que a Presidência do seu Sindicato cotaria para que todos aqueles que, como ele, se aventurariam para subir na vida e escolhessem essa profissão não passassem por tudo o que ele e outros companheiros passaram. Por isso hoje, graças ao sonho e a perseverança desse Presidente, é que o Sindicato dos Marinheiros acolhe seus associados e até outras categorias.

José Tavares de Lima, receba onde estiver o agradecimento desta categoria e de todas as outras categorias Marítimas, pelo companheirismo, suas conquistas e até o que você imaginou em fazer.



Um líder sindical incomoda muita gente...

Com apenas 52 anos, vítima de um ataque cardíaco, morreu, no último dia 11 de março, uma das grandes personalidades do sindicalismo britânico, o controverso líder Bob Crow, do forte Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Ferrovias e Transportes Marítimos (RMT).

Bob Crow começou a trabalhar aos 16 anos no metrô de Londres como aprendiz e, apenas quatro anos depois, aos 20 anos, foi eleito representante sindical, em um período, na década de 80, de muitos confrontos entre os sindicatos e o governo conservador de Margaret Thatcher.

Secretário-Geral do forte Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Ferrovias e Transportes Marítimos, RMT na sigla em inglês, desde 2002, Bob também incomodou muito a parte conservadora da imprensa britânica e provocou a irritação de muitos londrinos com as greves do metrô, mas os trabalhadores ligados ao RMT sempre o admiravam por sua luta e porque sempre conseguiram bons acordos sob sua liderança.

Outros líderes de associações britânicas de trabalhadores em transporte sentiram muito a perda de Crow e afirmaram que ele “sempre foi admirado por seus companheiros trabalhadores dos transportes e temido pelos empresários e políticos, que era exatamente o que ele pretendia”. Os prefeitos de Londres, contra quem Crow lutou a cada novo plano para os transportes públicos, também o elogiaram, tanto o ex-prefeito Ken Livingstone como o atual, o conservador Boris Johnson.

Muitos consideravam Crow o representante de uma esquerda festiva e, muitas vezes, ele mesmo alimentava esta crença, como em uma entrevista ao jornal The Guardian, em 2007, quando declarou: “Meu cão se chama Castro. Meu gato se chama Candy. Não deixaram que eu colocasse o nome de um herói político”. Torcedor fanático do Milwall, clube de futebol ligado às classes trabalhadoras, se declarava “socialista-comunista” e era, como se pode deduzir, um grande admirador do cubano Fidel Castro. ■



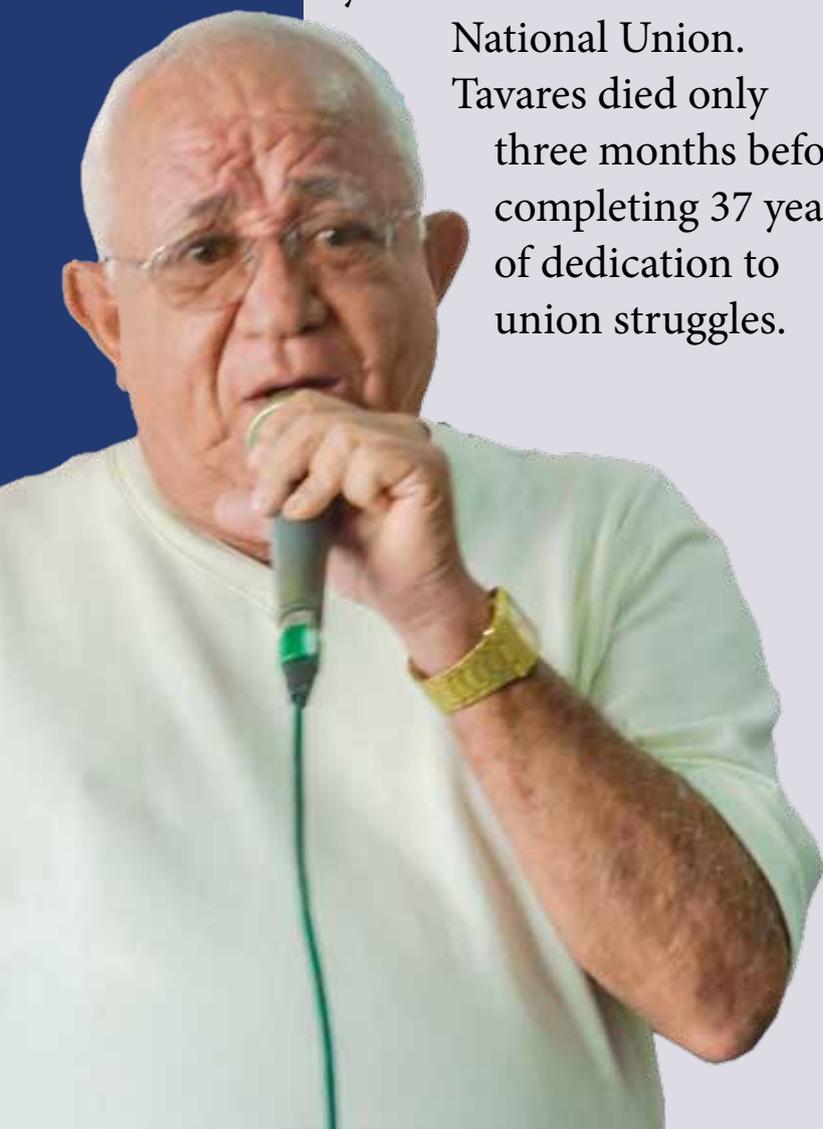
English
version



Maritime unionism loses Tavares

On March 15, maritime unionism became gloomier. After suffering health problems for some time, at the age of 77, José Tavares departed, the eldest union president in the state of Rio de Janeiro, for almost 25 years ahead of the Sailors' National Union.

Tavares died only three months before completing 37 years of dedication to union struggles.



José Tavares de Lima, or rather, Tavares, was born on the beach of Maracajaú, circa 200 km from Natal, Rio Grande do Norte, on July 31, 1936. He was the son of a farmer and a housewife and left his parents' home to try a better life in a bigger city. He went to Macau, a salt plant city that offered him the opportunity to get a marine license and to earn a life in fishing activities.

MARITIME LIFE

In possession of his maritime license, José Tavares then went to Rio de Janeiro in the early '60s. But, before, he stopped in Santos where he participated in political opposition movements. Those were troubled times. Tavares joined the Communist Party as a supporter, and took part in many meetings, mostly clandestine. After a while he felt that "it (the Party) was not as authentic as I hoped and I ended up feeling disillusioned," he revealed in an interview with the newsletter "The Deck" in June 2000.

Then Tavares attended Admiral Wandencolk Training Center (CIAW), where he improved his skills and developed new activities. His first engagement was on MS Princesa Isabel, a passenger vessel, where Tavares sailed overseas for his first time and visited Uruguay and Argentina. He also worked at the Lloyd Brasileiro's docks, not long before his first long trip, to the east coast of the United States. But on October 2, 1972, José Tavares joined the company that would mark his life: it was at Petrobras where he spent most of his career as a sailor.

UNION LIFE

Although affiliated with the union since 1962, it was in June 1977 that Tavares took a seat as a union leader, starting as Procuratorial Director. Fully integrated into union life, he took part in various strikes and soon he assumed as Secretary-General and later Vice President. He was an Effective Director of FNTTAA. He took over the Union Presidency in June 1, 1989, an event that marked his life ever since. In his role as union leader, he was always concerned with advances in the health and nutrition of disembarked associates and accommodation comfort for Seafarers and Deckhands in transit or waiting to embark. ■

DECLARATIONS

Severino Almeida

CONTTMAF and SINDMAR President

Dear Comrades,

I heard the sad news of the passing of our fellow Tavares last night; I heard it from fellows Ricardo, Válido and Paulo Abrahão, while I was still at the airport en route to an ITF commitment, and therefore I was unable to attend the funeral.

This was expected to happen, considering his health conditions in recent days and weeks. Still, it did not reduce the impact of considering that we no longer will count on him to share his distinguished personal values and wisdom.

I feel privileged for having shared with him three decades of union coexistence, as a militant and later as a board director. I have learnt to admire him and have learnt from him, especially during the *Years of Lead*, which almost resulted in the disappearance of our Merchant Marine, a time when there were frequent and angry encounters in our Federation, which did not yet carry the acronym FNTTAA.

Undoubtedly the maritime world has become gloomier and less wise without his presence.

I have no doubt that the Brazilian maritime unions will feel his absence a lot more than his presence, always discreet, kind and strong. Particularly those seafarers who are represented by his centenary trade union, where he built a history of faithfulness during more than half a century.

Both those who learned to admire him and those who did not have the privilege to have met him, a man committed to stand for all those workers represented by the Sailors' National Union, with his courage and long-sighted view in dealing with situations.

I greatly regret not to be able to be present for paying my last respects. He surely would have understood my absence as he was one of the few who knew that *the show must go on*. Tavares was and will always be a notable reference amidst our mission, of which he was proud and motivated us to keep proud of. Although our opportunities to meet were rare, it was comfortable and safe to know that we were stepping a deck supported by the ribs of his qualities.

Rest in peace, my dear fellow. I already miss you.



Ricardo Leite G. Ponzi

President of the National Federation of Workers in Waterway Transports and Similar- FNTTAA

Remembering José Tavares de Lima

Our fellow Severino Almeida stated, as he was informed about the pass away of our dear Tavares: "Certainly, the Brazilian maritime unions will feel his absence a lot more than his presence, always discreet, kind and strong..."

I have no doubt that, indeed, it is now and it will increasingly be a great loss.

However, I enjoyed the partnership of his decisions (always shared in solidarity with his peers, always in discipline and respect to our union structure); I will also feel his physical absence as a fellow and comrade in all the struggles and journeys.

He was relentless, despite the weight of the long years he lived. We travelled together visiting bases, union delegacies in the northeast and south, Seminars throughout Brazil, and even trips abroad. In all occasions, one could feel his innate leadership qualities as a unifier, advisor, counselor and friend.

Luis Penteado

Director for Fishing Affairs of CONTTMAF / Vice-President of FNTTAA

With the absence of the fellow José Tavares, we note one of the most irreparable losses in the maritime community.

We remember Tavares as an exemplary socialist unionist, always looking for new ways and means for sheltering his companions in their most adverse moments, when they were looking for employment. We are sure his replacement will require someone of his equal caliber.

Luciano Ponce

President of the National Union of Radio Communications Officers in the Merchant Marine

Fellow Tavares was a great friend, a combat partner, an authentic and dedicated unionist, who always honored the category of Sailors, thus earning the eternal gratitude of the class, of his friends and of his family.





English
version



DECLARATIONS

José Pessanha

Attorney Director of the National Union for Maritime Bakers and Culinary Stewards

It was with great sorrow that were informed of the passing of our great comrade Tavares; Boundless in wisdom, solidarity and teaching in negotiations and in a harmonious coexistence policy. I already miss this dear friend and most worthy Director and President of the Sailors's National Union, with whom I traveled throughout Brazil.

Unfortunately, I could not attend the funeral and pay respects to the old colleague, for at the same day I was bidding farwell to my eldest son, André Henrique da Silva Pessanha who also passed away.

The death of Tavares really touched me. I take this moment to pay my condolences and respects to the relatives and friends of this man, who in pursuit of unionism left us a beautiful example of dedication to our struggles. I note that the union movement as a whole has lost a great companion, and I pray that God blesses and comforts everyone, giving them strength in this moment of pain.

"Everything ends, except for love, as love will always live."

Ossian Almeida Quadros

Director President of the National Union of Stewards and Cooks in the Merchant Marine

Dear Comrades,

The Direction Board of the National Union of Stewards and Cooks in the Merchant Marine mourns the loss of our dear Mr. José Tavares de Lima.

We thank God for giving us the honor of meeting this man of integrity, a brave seafarer, true to his ideals, owner of great charisma and an unyielding will as President of National Sailors' Union.

We convey our deepest condolences to Mr. Tavares' family, to all Comrades of Sailor's Union and to all those who knew him. We will always remember him with great affection and put into practice all his teachings.

Maritime Greetings!

Paulo Cezar C. L. Santana

Director President of the National Union of Firemen and Oilers in the Merchant Marine

"The great seafaring family lost a noble member. His departure brings us to a mix of tears and laughter. Our tears are of sorrow and longing, but the strongest memory that Tavares leaves us is... of joy, happiness and of a man of unusual perseverance and faith. At this moment of farewell, it is the faith that strengthens us to carry on our daily lives, handing to God our footsteps and to be sure of the existence of an eternal life at our Father's house. Tavares, your mission has been accomplished and your memory is immortalized in our hearts; go in peace, safe in the hands of God!

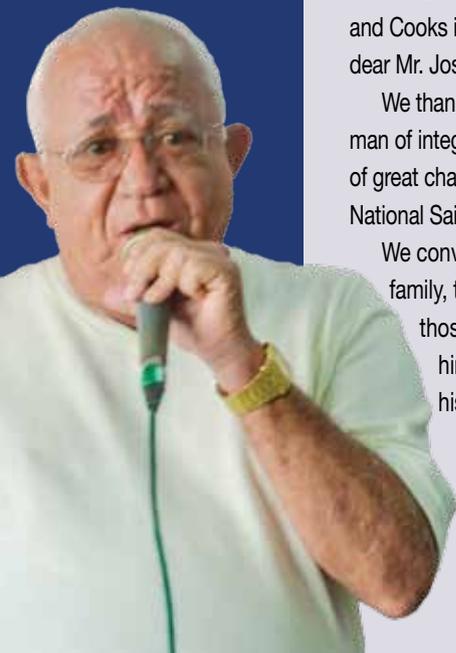
"And the maritime world became gloomier without him."

Silvio Luis Porto

President of the National Sailors' Union – Sindmarconvés

José Tavares de Lima, Union President since the early 90s, greatly boosted social protection of its members. During his administration he relocated the union headquarters, aiming at improving the seafarers' situation, specially those coming from outside Rio de Janeiro, providing them with accommodation, food and other benefits, thus becoming well appreciated by his peers (Officers and Members). José Tavares was born in Maracajaú, Rio Grande do Norte, in a humble family. He even worked as a shoeshine boy to help his family. When he became an adult, he migrated to Rio de Janeiro where he worked on various service jobs to survive. At times, he did not manage to maintain his own subsistence and went through many life difficulties. Therefore, Tavares always dreamed the Presidency of his Union would assist all those who like himself had chosen this profession and strived to progress in life in such a way that they would never go through what he and other colleagues did. It is for this reason that today, thanks to the dream and perseverance of this President, the Sailors's Union welcomes members and even other categories.

José Tavares de Lima, wherever you are, please accept the gratitude of this and all other Maritime categories for your fellowship and wide vision.



A union leader annoys many people...

One of the great figures of British unionism, Bob Crow, the controversial leader of the strong National Union of Railway and Maritime Transport Workers (RMT), died last March at the age 52, victim of a heart attack.



Bob Crow began working the age of 16 as an apprentice in the London Underground and only four years later, at the age of 20, was elected union representative during a period of many confrontations between Unions and Margaret Thatcher's Conservative Government, the 1980s.

Secretary-General of the strong National Union of Railway and Maritime Transport Workers (RMT) since 2002, Bob also annoyed the conservative part of the British press and provoked the irritation of many Londoners with underground strikes. However, the workers connected to the RMT always admired him for his fights and achievement of favorable settlements under his leadership.

Other leaders of British Transport Workers Associations dearly felt the loss of Crow and af-

firmed that he "has always been admired by his fellow transport workers and feared by businessmen and politicians, which was his exact intention." The London mayors, against whom Crow battled at each new public transport plan, also praised him, both the former mayor Ken Livingstone and the current conservative Boris Johnson.

Many considered Crow as a representative of a festive leftwing and often he himself promoted this notion, as during an interview with The Guardian newspaper in 2007, when he declared: "My dog is called Castro. My cat is named Candy. I was not allowed to name them after a political hero." A fanatic supporter of Millwall, a football club linked to the working classes, he declared himself a "socialist-communist" and was, as one could infer, a great admirer of Cuba's Fidel Castro. ■

A guerra, claro, jamais serviu à beleza da poesia, mas a beleza da poesia já serviu à guerra. Basta lembrar da Canção de Outono, de Paul Verlaine (1844/1896), cujos versos iniciais foram a senha para a invasão da Europa através da França, talvez o momento mais dramático e angustiante da II Guerra Mundial (1939/1945). Após a invasão, iniciada dia 6 de junho de 1944, uma avalanche de fogo e aço foi desencadeada sobre as tropas alemãs a partir do litoral da Normandia, passou pela libertação de Paris e só parou em Berlim, com a queda do regime nazista.

Um alerta para as novas gerações

MURILO ROCHA*

Quase sete mil embarcações de todo tipo, civis e militares, dos gigantescos encouraçados ao mais modesto cargueiro, foram o instrumento essencial para a chamada Operação Overlord, que acabou conhecida como O Dia D, ou “o mais longo dos dias”, na definição do seu mais divulgado biógrafo, o americano Cornelius Ryan. A bordo dessa imensa frota – a maior já reunida na história da humanidade – cerca de 190 mil soldados e tripulantes sofreram pelo menos dois dias seguidos, sacudidos por um tempestuoso Canal da Mancha, enquanto aguardavam a ordem de avançar.

A BBC, de Londres, desde o dia 1º transmitia a primeira parte dos versos de Verlaine para alertar a Resistência francesa, que deveria deflagrar operações de sabotagem, especialmente em ferrovias, para minar as defesas alemãs: “Os longos soluços/dos violinos de outono” (“Les sanglots longs/des violons d’automne”). Enquanto isso, pressionados pelo general Eisenhower, Comandante das forças aliadas, os meteorologistas não dormiam, tentando arranjar uma brecha na tempestade que varria o Canal e que, persistindo, arruinaria todos os planos de ataque. Embora, ressalte-se, estivesse contribuindo para relaxar os alemães, que, naturalmente, duvidavam de uma operação naval naquelas condições de tempo.

A brecha, enfim, foi achada e Eisenhower deu a ordem: Overlord começaria dia 6, ao alvorecer. E a BBC pôs no ar, repetidamente, entre as milhares de mensagens diárias, a segunda parte do poema: “Ferem meu coração/com monótona suavidade” (Blessent mon coeur/d’une langueur monotone”). Logo come-

çaria o bombardeio naval contra as defesas alemãs, chamadas, então, de Muralha do Atlântico. Foram horas seguidas de ataque às cinco praias escolhidas para o desembarque, ao longo de 80 km, entre Caen e Cherbourg (os nomes em código eram Gold, Juno, Sword, Omaha, Utah). Coube aos americanos, na praia Omaha, enfrentar a mais dura oposição e alguns milhares de cruzes brancas dão lá, hoje, o testemunho

do custo em vidas do ataque.

Em menos de um dia e meio o desembarque foi concluído: 160 mil homens e 20 mil veículos logo começariam a arrancada para o interior. Nos dias seguintes, novamente unidas, as Marinhas de Guerra e Mercante envolveram-se numa outra atividade, não menos importante: construir um porto artificial (Mulberry) em Arromanches para o

desembarque do material que garantiria o abastecimento da ofensiva França adentro. O porto consistia em 71 blocos rebocados da Inglaterra, que foram afundados para sustentar 500 metros de cais e duas estradas flutuantes. Por ali, já em julho, saíram mais 400 mil soldados e 4 milhões de toneladas de equipamento. Restos do Mulberry podem ser vistos até hoje da colina da Praia Omaha, onde se encaixava uma enorme casamata alemã, erichada de canhões.

Passados 70 anos, quando os historiadores ainda não concluíram sua tarefa, é impossível conter a emoção a cada data que lembra aquela imensa tragédia coletiva. Emoção, naturalmente, mesclada com a esperança de que as novas gerações entendam o que aconteceu e não permitam que se repita. ■

* Murilo Rocha é Jornalista



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

Belém

São Luís

Fortaleza

Aracaju

Pernambuco

Cabedelo

RIO

Vitória

Paranaguá

Macaé

Santos

Rio Grande

Filiado a



Investindo
em pessoas



SEMINÁRIOS DO SINDMAR



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

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



Investindo em pessoas

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.org.br



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

Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração à disposição da comunidade marítima