Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR • Nº 40 • novembro de 2014

Unificar

- O futuro chegou no CTTL de Teresópolis
- Vem aí o novo site do SINDMAR
- Denúncias nas redes sociais ajudam a combater os crimes a bordo

A hora e a vez da JUVENTUDE MERCANTE

Seminários do SINDMAR em Salinas (PA) e Rio das Ostras (RJ) são os mais marcantes da história e têm presença maciça de estudantes, mulheres e baixa média de idade dos participantes

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR

Investindo em pessoas ®

Filiado a

itf · CONTTMAF · FNTTAA · IFSMA · CTB

Sumário

CAPA
Os Seminários realizados em Salinópolis, ou Salinas, no Pará, e em Rio das Ostras, no Rio de Janeiro, mostraram que o SINDMAR quer cada vez mais se aproximar dos jovens futuros Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante e fazê-los ver a realidade da atuação na luta por vagas e garantias, mas sobretudo precisa que eles pensem, ou como se diz na gíria dos Marítimos Mercantes, "atraquem o relé" 50

DE OLHO NA MÍDIA
O Jornalista Gilberto de Souza fala de erros da imprensa durante as eleições 8

MULHERES MERCANTES
Mulheres integrantes do SINDMAR e Oficiais Mercantes falam de problemas e soluções do gênero feminino 14

43º CONGRESSO DA ITF – SOFIA – BULGÁRIA
A CONTTMAF, a FNTTAA e o SINDMAR no 43º Congresso da ITF e a Moção #16, contra navios de bandeira de conveniência 20

HISTÓRICO!
Unindo passado, presente e futuro da Marinha Mercante, é lançada pedra fundamental do CTTL 24

QUEM FAZ O SINDMAR
Sobrinho, como todos conhecem, instrutor de DP no CSA, é o personagem desta edição 28

A HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE – Parte 2
Mais 400 anos de história da Marinha Mercante no mundo.. 34

MUDANÇAS ELETRÔNICAS
Vem aí os novos sites do SINDMAR, CSA e FHM e um novo Boletim Eletrônico 40

CAPÍTULO EM DESTAQUE
Em livro, o Almte. Mauro César R. Pereira ressalta a atuação da CONTTMAF e do SINDMAR na Convenção do Direito do Mar da IMO 43

MUDANÇAS NO HORIZONTE
O Comandante C.A. Muller destaca o que vai mudar no gerenciamento da Água de Lastro 46

PRESTANDO CONTAS
O CLC Muller presta contas da atuação como representante dos Marítimos no Conselho de Administração da Transpetro 88

RECONHECIMENTO
A 25ª versão do prêmio Controle Naval do Tráfego Marítimo 2013/2014 94

COMPROMISSO
Paulo Brandão fala do compromisso da Petrobras e Petros com o chamado grupo pré-70 96

MENÇÃO HONROSA
O CLC Cerdeira concluiu curso na ESG com nota máxima, menção honrosa e palestra final 99

CRIMES EM ALTO MAR
Autoridades começaram a combater e punir crimes cometidos a bordo de cruzeiros 100

PLANOS SEM AÇÃO
Hidrovias carregam carga e passageiros muito aquém do que poderiam e deveriam 108

PRAZO MAIOR
Nilson Lima alerta: países querem mais prazo para treinamentos de segurança 112

NOVA DIRETORIA
Nova Diretoria da FNTTAA toma posse para o quadriênio 2014/2018 114

CELEBRAÇÃO
Dia do Marítimo Internacional foi celebrado no CIABA, CIAGA e até na ONU 122

COMPANHEIRO SE VAI
No Dia do Marítimo, "camaradas marítimos" perderam o Comandante Camilo 125

LÁ SE VÃO 15 ANOS...
Verdadeiro herói do mar o Comandante Emílio Bonfante Demaria nos deixou há 15 anos 126

E MAIS
EDITORIAL 4
CARTAS 7
AVISO AOS NAVEGANTES 10
TÁBUA DAS MARÉS 11
ACORDOS COLETIVOS 12
DIÁRIO DE BORDO 116
VISITAS A BORDO 120
ÚLTIMA PÁGINA 130

Editorial

2014 – Um ano para não se esquecer fácil

Severino Almeida
Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

O primeiro deles foi, sem dúvida, o cenário em que os alunos e alunas dos cursos voltados ao fornecimento de novos Oficiais Mercantes enfrentaram e ainda estão enfrentando. Ficou claro, para todos nós, incluindo seguramente a Marinha do Brasil, a má vontade da armação instalada no Brasil para fornecer vagas à necessária praticagem destes alunos e alunas. Apesar da evidente boa vontade da Petrobras em levar suas contratadas a cumprirem os termos do Memorando de Entendimento celebrado no ano passado e divulgado em edição da UNIFICAR, o número de vagas cedidas poderia ter sido pelo menos duas vezes melhor. Isto nos obrigou a desconsiderar a renovação do acordado levando-nos a incorporar nas negociações coletivas com a ABEAM o condicionante de abertura de vagas para praticantes, no caso de solicitação de ampliação de prazo para contratação de oficiais brasileiros por força da Resolução Normativa 72. Conseguimos obter o que pleiteávamos e acreditamos que, com esta vitória, somada a redução do planejamento inicial de número de vagas para novos alunos, por decisão do representante da Autoridade Marítima, a situação do aguardo por praticagem tende a se normalizar ao longo do ano de 2015, levando algum resíduo a no máximo 2016.

O segundo deles foi e continua sendo a obstinação da armação em sensibilizar as autoridades a adaptarem a RN 72 para incluir os praticantes como cota de brasileiros a serem considerados para seu cumprimento. Este absurdo entendimento não leva em conta que o elevado número de formandos só se justificou pela demanda de mercado gerada pela citada resolução e que sua redução trará como consequência o desemprego de centenas de oficiais. Desemprego que seria perene, pois, praticantes seriam substituídos por novos praticantes. A criatividade da armação instalada no nosso país parece ser tão infinita quanto sua ânsia pelo lucro fácil e farto.

O terceiro deles refere-se ao início efetivo da construção do CTTL em Teresópolis. Depois de mais de dois anos em busca de satisfazer a legislação ambiental, pudemos inaugurar o início das obras. Isto nos faz pensar que não é preciso invadir países com exércitos poderosos para paralisar uma nação e subjugá-la. Basta exceder irracionalmente em questões ambientais. Preocupante isto. Não é difícil imaginar as consequências para um Brasil como alvo de políticas incoerentes defendidas por uma candidatura como as de uma Marina Silva. Talvez por isto, esta candidatura tenha tido tanto apelo positivo no exterior, entre os

O ano de 2014, até agora, nos reservou pelo menos cinco momentos que merecem registro: má vontade da armação com a praticagem, obstinação da armação em alterar a RN 72, a construção do tão sonhado CTTL, as eleições presidenciais e o afastamento do presidente da TRANSPETRO, ex-senador Sérgio Machado.

países chamados desenvolvidos, os quais temem o potencial de um gigante mal adormecido, como o nosso país.

E por falar em política, o quarto momento foram as eleições presidenciais deste ano que nos lançaram a missão de escolher entre um governo capitaneado por um PT que nos oferece mais do mesmo aditivado por promessas, o qual nos acompanha há uma dúzia de anos, a um governo liderado por um partido como um PSDB de triste memória, o qual nos fez quase desaparecer nos anos 90. Marítimo consciente deve ter ataques nervosos só de lembrar o programa Navega Brasil, mais conhecido entre nós como Naufraga Brasil. Sempre que instado a se pronunciar, a nossa organização sindical não teve dúvida em optar pela esperança de correções do cenário que viabiliza a nossa existência como mercantes, até agora. A luta continua.

Por fim, como quinto momento, tivemos o já aguardado afastamento, a título de licenciamento, do presidente da TRANSPETRO, ex-senador Sérgio Machado. Não é segredo para ninguém que as relações com aquela presidência há muito que deixavam a desejar. Motivos não faltaram, desde a resistência a implementação do regime de 1 x 1 para as tripulações de seus navios ao elevado e injustificável valor pago pelas embarcações do PROMEF, passando por uma criticável busca de assessorias milionárias que a razão teimava em não aceitar. Isto é fato, mas, é fato também que não se deve esquecer, sob pena de se ser tremendamente injusto, a valorosa dedicação do ex-senador na construção do PROMEF. Mesmo com todo seu atraso, custo e riscos para o futuro da TRANSPETRO, Sérgio Machado representou o novo, o revigorar de uma indústria naval tão importante para o nosso país e para nós, haja vista a atual e abjeta subordinação legal de nossa Marinha Mercante, à situação daquela indústria. Seja como for, a precaução nos recomenda a não falar de despedidas, tendo em vista a riqueza dos meandros políticos. Contudo, registramos que não ficamos felizes com a forma de seu afastamento. Por tudo que construiu, o preço que está pagando é injusto. Mais injusto certamente que os preços pagos pelos navios. Seguramente retornaremos a este assunto na próxima edição, inclusive com um olhar mais apurado do que nos ofereceu uma administração com grande participação de Oficiais Mercantes com larga experiência no comando e chefia de máquinas.

Até lá, além de nossas já tradicionais saudações marinheiras, deixamos o desejo de boa leitura da nossa revista UNIFICAR, entre operações ou navegações de rotina, sempre eficientes e seguras, entremeadas por merecido e indispensável repouso. ■

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

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®

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 Getulio 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: delegadopr@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:** Fotografia - André Prado • **Tratamento digital** - Tamara di Maria, Luigi Navarro e Paulo dos Anjos • **Impressão:** Edigráfica • **Tiragem** de 13 mil exemplares • Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores

Cartas

Cartas para esta seção: **imprensa@sindmar.org.br**

Leitor interessado

Li um interessante artigo na Revista UNIFICAR 39, de autoria de Nilson José Lima, sobre o Brasil no Conselho da IMO. A revista continua com excelentes artigos. Parabéns pelo trabalho.
João Vicente – *via e-mail*

Reconhecimento

Agradeço a remessa de exemplar da revista UNIFICAR, Nº 39, e felicito pela qualidade da publicação.
Orpheu Santos Salles
Diretor Administrativo –
Associação Brasileira de Imprensa (ABI)

Documentação OK

Recebi toda a documentação em casa, muito obrigado pela ajuda, SINDMAR, Delegacia Regional de Belém e Delegado Regional Darlei Pinheiro. Muito obrigado!
Sérgio Gomes Xavier Júnior – *2OM*

Negociações de sucesso

Gostaria de agradecer pelos informativos disponibilizados a todos os Associados, e dar os parabéns pelo sucesso que o SINDMAR vem obtendo nas negociações, principalmente na área de Offshore.
Antônio Luiz Martins de Carvalho – *2OM e Associado desde 2009*

Proposta para dissídio

Ao longo dos séculos, desde o início da revolução industrial, o homem vem inserindo, no processo de produção, meios de melhoria na fabricação e qualidade, padronização, de forma a agilizar o processo. Com o advento do computador, deu-se início a revolução tecnológica na década de noventa, processo que antes necessitava da intervenção do operador.
Nesta mudança ocorreu menos interferência do operador, facilitou muito o processo que muitas vezes era braçal. Mas uma categoria em especial ficou sobrecarregada. Hoje, com a maior parte dos navios com planta de automação, a intervenção do operador passou ser mínima, mas a intervenção do eletricista passou a ser fundamental em todo o sistema. Antes, o operador necessitava de uma força braçal para abrir uma válvula. Hoje, um sinal elétrico binário a transforma em uma tensão. Esta tensão aciona uma pressão hidráulica, ou pneumática, e abre esta válvula. Todo processo é realizado em uma tela de computador. Quando esta válvula se abre, retorna um sinal elétrico, transformado em um sinal binário, e a tela do computador indica virtualmente que a válvula está aberta. Bem como o uso de inversor de frequência, PLC, entre outros. Muitos eletricistas buscam atualização profissional através de cursos, ou instrução do fabricante. Sugiro colocar em pauta o eletricista ter ascensão na carreira sendo oficial eletricista.
Djalma Venâncio Miranda

Democracia sim, a qualquer custo

Gilberto De Souza*

As pesquisas eleitorais brasileiras, quais os oráculos gregos, celtas, egípcios, revelam segredos que, aos olhos leigos, passam invisíveis. Geralmente é preciso que as pitonisas dos institutos de aferição das intenções de votos dos eleitores traduzam seus meandros e, qual na antiguidade, a margem de erro é considerável. Os dois pontos para mais ou para menos, no Brasil, saltaram para quatro, seis, ou quanto bastou para mostrar que o país, sem uma imprensa livre e descartelizada, continuará produzindo erros crassos aos borbotões, sem que ninguém seja responsabilizado por isso.

Impressiona, porém, que as eleições no país ainda tenham um jeitão de comédia, na qual palhaços, seres extra terrestres, figuras mitológicas ou simplesmente os zés disso ou daquilo, da feira, da oficina, do fuscão ou da mãe Joana, tanto faz, completam a lista de candidatos que o eleitor, com toda a paciência do mundo, assiste em programas obrigatórios, vexatórios, tão desconcertantes quanto o crime que é simplesmente não querer votar em ninguém. Voto compulsório, vamos combinar, é apenas mais um dos restos da ditadura.

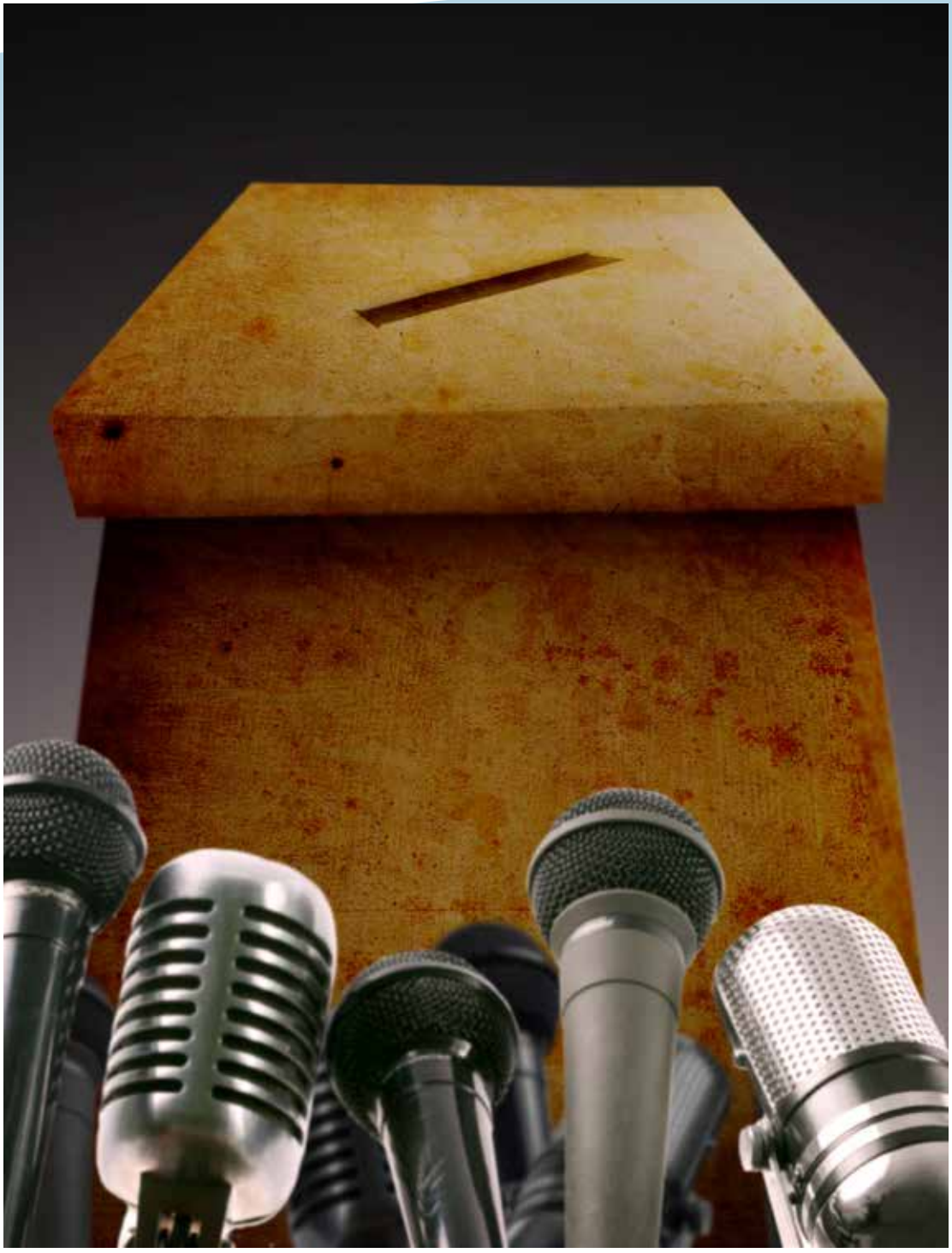
É nesse ambiente descontraído, repleto de pulhas, bem intencionados e de gente séria, até, que os institutos de pesquisa aproveitam para fazer gato e sapato da serenidade típica dos nacionais. Contratados pelas redes de TV e diários conservadores, todos eles presentes no lado direito do matiz político nacional, os estudos acerca da tendência de voto são pródigos em resultados favoráveis, ou quando impossível, o mais simpático que possa aos candidatos do mesmo campo. Quando não erram feio mesmo, por pura incompetência.

Ora, não se brinca com isso. Muitos eleitores querem acompanhar os rumos políticos e, em qualquer país civilizado, as pesquisas são uma importante fonte de referência. Aqui, não será diferente. Da mesma forma, cada cidadão deve ter garantido o seu direito ao voto, sem que o desejo de não exercê-lo seja encarado como rebeldia do sujeito que, no dia seguinte do não comparecimento às urnas, sem alguma desculpa qualquer por dispensar o voto, estará na lista dos cidadãos de segunda categoria, impedido de prestar concurso público, obter passaporte ou ingressar com uma ação civil pública, entre outros horrores típicos dos anos de chumbo.

Seja a reeleita presidenta, Dilma Rousseff (PT), seja o candidato das oposições, senador Aécio Neves (PSDB), ou qualquer outro parlamentar ou integrante do Executivo e do Judiciário, o país ganharia se todos fossem signatários do compromisso por uma Assembleia Constituinte Exclusiva para a realização da reforma política. Não há, no horizonte, nada mais urgente para que a vida do país possa ser modernizada e adequada aos novos desafios que o Brasil enfrenta, em um mundo cada vez mais globalizado.

Se vamos seguir adiante com esta nação, sem dividi-la aos pedaços, em novos países, como desejam alguns sulistas anacrônicos, depois que o PT venceu as eleições de Minas Gerais para cima, observa-se a necessidade de avançar na transformação do modelo econômico e social que, até hoje, não conseguiu oferecer condições mínimas de uma vida digna para aqueles brasileiros que, há mais de 500 anos, vivem relegados ao submundo da miséria, da fome, da ignorância. O modelo que ainda vige aqui é perdulário para os ricos e a pior madrasta para os pobres. Enquanto aqueles podem tudo, a estes resta escolher entre a morte violenta ou o desespero de uma vida amarga, excluída, marginalizada.

*Gilberto de Souza é jornalista, editor-chefe do diário Correio do Brasil.



Arte: Cláudio Duarte

Se as manifestações de junho do ano passado não foram por R$ 0,20, também não será por tão pouco que se perderá outra geração na tentativa de que a sociedade brasileira livre-se de tamanho egoísmo – gênese do sistema capitalista – e possa caminhar na direção de um país que distribua melhor sua riqueza, promova a justiça social em uma legislação mais fraterna e defina-se como um Estado, de fato, independente.

O poder do dinheiro, que compra desde o jornal à opinião do jornalista de aluguel na imprensa entreguista, não faz diferença se a pesquisa está errada, desde que erre para o lado conveniente. Importa-se, apenas, com a taxa sempre ascendente de seus lucros. A realidade, porém, mudará seja nestas ou nas próximas eleições, desde que haja eleições para mudá-la.

O grande desafio, portanto, será manter a democracia no país, a qualquer custo. ■

De olho na Mídia

Mensagem oportuna e corajosa!

Reproduzimos aqui, com autorização do palestrante, uma importante matéria publicada no site da Federação Nacional dos Jornalistas (FENAJ), que traz uma posição corajosa e oportuna de seu presidente, Celso Schröder, criticando os monopólios da mídia no País, em um momento delicado, como o transcorrer da reta final da campanha para as eleições 2014, e ressaltando a falta que faz uma regulamentação da Comunicação no Brasil.

Em palestra na UEPG presidente da FENAJ defende regulamentação da mídia

Em palestra proferida na XXIII Semana de Estudos em Comunicação no Curso de Jornalismo da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), no Paraná, no dia 9 de outubro, o presidente da FENAJ, Celso Schröder, defendeu a regulamentação dos meios de comunicação no País. Schröder criticou os monopólios da mídia no Brasil e a ausência de leis para regulamentação da comunicação.

"Na comunicação, não temos estado democrático. Não conseguimos atribuir ao sistema de comunicação do Brasil a dimensão democrática que conseguimos atribuir a todas as outras áreas do País". Nesse sentido, Schröder ressaltou: "A comunicação não é um negócio qualquer, como se produz parafusos, sabonetes. Ela é uma atividade que produz consciência".

Professor do Curso de Jornalismo da PUC-RS, Schröder destacou que regulamentar a mídia não significa censurar meios de comunicação, mas permitir que seja plural e que dê voz a todos os segmentos da sociedade. "A informação é um bem público. O mais público de todos os direitos. Para garantirmos que seja pública, é preciso que [a comunicação] seja regulamentada".

À tarde, o presidente da FENAJ pediu apoio ao deputado federal Sandro Alex (PPS/PE), de Ponta Grossa, ao projeto de lei federal em Defesa do Jornalismo, que tramita no Congresso Nacional e prevê a exigência do diploma para exercício da profissão de jornalista. A reunião ocorreu no escritório do deputado Sandro Alex, que manifestou interesse em acompanhar a tramitação do projeto.

Aviso aos Navegantes

Ascensão de categoria

Relembramos a todos os Oficiais Maquinistas que a simples aprovação no Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas (APMA) não é suficiente para que o Oficial possa ascender à categoria de 1OM, nem receber a certificação plena para o exercício da função de Chefe de Máquinas.
Para tal, é necessário que, além da aprovação no curso APMA, o Oficial comprove ter mais de três anos de embarque na carreira.

Certificação

Após contínuas gestões da Diretoria de Educação do SINDMAR junto à Diretoria de Portos e Costas (DPC), aquela Diretoria definiu a questão referente à Certificação dos cursos ECIN/ESPE/EBPS/ESRS.
De acordo com a Nota Complementar Nº 01/2014, os citados cursos foram extintos. Assim sendo, não será mais necessário que os Oficiais possuam certificados de proficiência (DPC-1034) referentes a eles.
No entanto, caso o Oficial e Eletricista necessitem de algum desses certificados, poderão solicitá-los à Capitania dos Portos/Delegacia da sua área de jurisdição.
A DPC está notificando o SYNDARMA, ABEAM, TRANSPETRO sobre essa nova sistemática.
A comprovação que os Oficiais e Eletricistas possuem o conhecimento sobre a instrução básica provida por aqueles cursos será a transcrição no certificado de competência (DPC-1031), da Regra VI/1, referente ao treinamento e instruções básicas em segurança (Seção A-V/1 da Convenção STCW 78/95 Emendada em 2010).

Mulheres, voltamos!

O blog MULHERES MERCANTES, está de volta!
Queremos ouvir sua opinião, sua denúncia, receber sua sugestão. Acesse.
http://mulheresmercantes.blogspot.com.br
A mulher marítima só tem a ganhar!

Tábua das Marés

MARÉ ALTA

Sem medo de ser feliz

Para fazer frente à concorrência, a empresa Flumar Transporte de Químicos e Gases Ltda. fechou um reajuste antecipado, via Termo Aditivo, cujo valor varia entre 11% e 20% em dois meses do Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2014. Junto a esse pacote, a empresa também fechou um ACT para os próximos dois anos, os quais, para 2014/2015, haverá reposição do INPC e, para 2015/2016, além da reposição do INPC do período, a empresa dará um ganho real.

Boas-vindas

A empresa Excelerate Energy adentra no mercado brasileiro operando com o navio gaseiro Experience. O início da operação se dará com a relação de trabalho regulado através de um Acordo Coletivo assinado com o SINDMAR que, dentre outras cláusulas, há a que prevê a relação trabalho *x* repouso na proporção 1*x*1, ou seja, para cada dia trabalhado, o trabalhador terá direito a um dia de repouso.

Expandindo a frota

A empresa Flumar anunciou ao SINDMAR a previsão de início de operação do navio Both Oceanic, que passou a operar com bandeira e tripulação brasileira. O fato consolida a posição da empresa no transporte marítimo de granéis líquidos na cabotagem.

MARÉ BAIXA

Oligopólio no transporte da cabotagem

A saída de operação da empresa Maestra Navegação e Logística, que tinha sua atuação na área da cabotagem brasileira, traz duas consequências aos Marítimos e à navegação: 1) os marítimos que possuíam vínculo empregatício com a empresa terão que procurar outra para trabalhar; e 2) tal meio de transporte, após a saída de operação, ficará ainda mais concentrado em poucas empresas, o que, como consequência, pelo fato de haver menos concorrentes, aumentará o poder de barganha e política de preços.

Carroça na frente dos bois

Para o programa da empresa Transpetro, que previa escoar 4 bilhões de litros de etanol pela hidrovia Tietê-Paraná, com entrada em operação de 20 comboios de empurradores e barcaças. Tal projeto está embutido no Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e seu início estava previsto para 2015. A entrada em operação da frota fluvial Transpetro já está comprometida em razão de um atraso não previsto na existência de terminais que receberiam e forneceriam o produto a ser transportado. Os terminais ainda não foram construídos. Sendo assim, o que observamos é a construção de uma frota monstruosa que, não havendo desdobramento na situação dos terminais, ficará ociosa. Mas um detalhe chama atenção: o dinheiro para construção de tais terminais já começou a sair dos cofres da empresa.

Lesa-pátria

As empresas que atuam na cabotagem brasileira, a exemplo da Elcano S/A, Companhia de Navegação Norsul e Aliança Navegação e Logística, dentre outras, que, de forma provocativa e ostensiva, empregam em suas tripulações Marítimos estrangeiros, preterindo a farta oferta de mão de obra nacional.

Dois pesos e duas medidas

Ao tratamento discriminatório de Marítimos dentro do sistema Petrobras. Os Marítimos incluídos no sistema Petrobras têm sua remuneração regulada pelo Plano de Cargos e Salários, o que prevê constantes avaliações e possibilidade de progressão na carreira. Já os Marítimos da empresa Transpetro não possuem Plano de Cargos e Salários, o que inviabiliza a progressão. Inegavelmente, o que ocorre nessa situação é o constrangimento entre os funcionários, pois, em alguns casos, tais Marítimos, com e sem Plano de Cargos e Salários, trabalham na mesma embarcação, exercendo a mesma função, mas com salários diferenciados.

Acordos Coletivos

A área de Acordos Coletivos de Trabalho do SINDMAR apresenta os Acordos, Aditivos e até um Plano de Lucros e/ou Resultados, já firmados e em vigência, tanto em Cabotagem quanto em Apoio Marítimo ou Portuário. Confiram o que os Marítimos conquistaram depois de muita luta nas negociações entre as empresas e o SINDMAR.

CABOTAGEM

Fotos André Prado

EMPRESA: Excelerate
VIGÊNCIA: 2014/2016
É o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho firmado com a empresa e estabelece a prática do regime de 1x1. Tem a vigência para dois anos, com reajuste prefixado na data base do segundo ano e com ganho real. Esse acordo protege a mulher Marítima no período de gestação, sem que haja redução salarial. O ACT inclui ainda o pagamento de abono por tempo de empresa, abono pecuniário, vale alimentação extra em dezembro, dentre outros. O ACT também contempla o compromisso da Excelerate em fornecer vagas para praticantes.

EMPRESA: Aliança
VIGÊNCIA: 2014/2015
Uma grande conquista deste Acordo Coletivo de Trabalho foi a implantação do plano de previdência privada para os Trabalhadores Marítimos. Trata-se de um pleito histórico dos nossos representados da Aliança. Além da reposição integral da inflação acumulada no período e inclusão de cláusulas sociais, que trazem melhorias aos trabalhadores, esse ACT também inclui um importante passo na redução da diferença entre embarcado e desembarcado.

EMPRESA: Flumar
VIGÊNCIA: 2013/2014
O Termo Aditivo ao ACT 2013/2014 contempla um reajuste extraordinário, antecipado à data base, com ganho real de dois dígitos.

EMPRESA: Flumar
VIGÊNCIA: 2014/2016
Este Acordo Coletivo de Trabalho tem vigência de dois anos, com reajuste prefixado para a data base do segundo ano com ganho real.

EMPRESA: Mercosul Line
VIGÊNCIA: 2013/2014 e 2014/2016
Este ACT tem compromisso firmado e registrado em cartório de praticar o regime 1x1, atendendo ao pleito dos nossos representados. E traz ainda reposição integral da inflação na data base de 2014 e reajuste prefixado para a data base de 2015 com ganho real, além de Pagamento de bônus único referente ao período de 2013.

APOIO PORTUÁRIO

EMPRESA: Norsul Empurradores
VIGÊNCIA: 2014/2015
Este ACT prevê Reajuste salarial com ganho real, Reajuste do vale alimentação com percentual de dois dígitos e mais Reajuste do Bolsa Escola e da Ajuda de Custo acima da inflação acumulada.

EMPRESA: Norsul Empurradores
VIGÊNCIA: Plano de Lucros e/ou Resultados 2014
Conquistamos a Manutenção do Plano de Lucros e/ou Resultados, com a possibilidade de ganho de mais uma remuneração condicionada ao alcance das metas por embarcação, e a Mudança nas metas a serem alcançadas.

APOIO MARÍTIMO

EMPRESAS: Pan Marine e Maré Alta
VIGÊNCIA: 2013/2015
Foram firmados Acordos Coletivos de Trabalho, com vigência de dois anos, que incluem Reajuste com ganho real na data base 2013 e na data base 2014, e Reajuste do vale alimentação e ajuda de custo acima da inflação acumulada no período.

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

Mulheres MERCANTES

Reunidas para uma importante conversa sobre os problemas de gênero, a convite do Sindicato, três representantes do SINDMAR e as duas primeiras mulheres a chegar ao ápice de suas carreiras de Oficiais Mercantes, por coincidência, todas formadas no CIABA, conversaram sobre os problemas enfrentados pelas mulheres na Marinha Mercante e sobre uma certa reunião na Secretaria de Mulheres.

Sempre atento ao que acontece no mercado de trabalho de Oficiais da Marinha Mercante, independentemente de gênero, o SINDMAR realizou um encontro de mulheres para debater problemas e soluções para as questões que envolvem o trabalho feminino na Marinha Mercante. Lá estavam as Delegadas do SINDMAR, Isabella Costa, de Recife, e Symone Soares, de Aracaju, a Assessora para Assuntos de Juventude e Gênero do SINDMAR, Laura Teixeira, a Comandante Hildelene Lobato, da Transpetro, a primeira mulher a comandar um navio da Marinha Mercante brasileira, a OSM Rosane Sinimbu, primeira mulher a galgar ao posto de Oficial Superior de Máquinas na Transpetro. Elas não querem privilégios! Reivindicam apenas justiça com o

UMA CONVERSA SOBRE PROBLEMAS E SOLUÇÕES

gênero feminino ao desempenhar suas variadas e importantes funções a bordo, ou em terra.

A vida a bordo é muito sacrificante e, no caso, não há distinção de gênero. Na Marinha Mercante, mulheres e homens são expostos a longas jornadas a bordo, longe de suas casas, amigos e familiares. Mas não há como negar que as mulheres precisam de uma legislação trabalhista que as contemple com o entendimento, principalmente com referência à única diferença entre os gêneros: a gravidez. É fundamental que as mulheres se conscientizem de que a luta pela criação e a manutenção de seus postos de trabalho só será efetiva e eficiente através da união. É preciso que tenham a clareza de visão de se sindicalizarem o quanto antes.

Sindicalização: o primeiro passo

O primeiro assunto do debate é sobre a necessidade, não só das mulheres é lógico, de se sindicalizar o mais cedo possível. Cada uma fala de suas experiências, das dificuldades e possíveis soluções, de um lado como Oficiais Mercantes e, de outro, como sindicalistas e atuais Delegadas e Assessora do SINDMAR, mas sempre com o mesmo objetivo: melhorar o futuro das Oficiais Mercantes neste competitivo mercado de trabalho.

A Oficial Mercante e hoje Assessora para Assuntos de Juventude e Gênero do SINDMAR, Laura Teixeira,

Continua na próxima página

Na foto acima, da esquerda para a direita, a Delegada do SINDMAR em Sergipe, Symone Soares, a Delegada de Recife, Isabella Costa, a OSM Rosane Sinimbu, com a filha no colo, a Assessora para Assuntos de Juventude e Gênero, Laura Teixeira, e a CLC Hildelene Lobato

Mulheres MERCANTES

Laura Teixeira

> Falta vontade aos jovens de se informarem, porque nossas Delegadas e Delegados, por todo o Brasil, informam, visitam cada vez mais os jovens antes de embarcarem. Acreditamos que uma das soluções é informar cada vez mais os jovens sobre a importância de se sindicalizar."
>
> ***Laura Teixeira***

começou surpreendendo: "Eu era sindicalizada, mas era uma das que não tinham interesse pelo Sindicato! No meu caso, teve até uma questão histórica e familiar. Meu pai me dizia que 'sindicato era perigoso', falava para ter cuidado com a 'máfia sindicalista', acho que era um resquício da época da ditadura. Mas, em geral, os jovens, tanto homens quanto mulheres, são muito imediatistas. Não pensam no futuro. Querem saber de suas vagas de praticagem e de sair da escola e embarcar. Como se as vagas de praticagem ou de trabalho surgissem por geração espontânea. Mas é claro que não é assim. A praticagem faz parte do Ensino Profissional Marítimo, responsabilidade da Marinha do Brasil. O SINDMAR é solidário à Marinha nesta luta na busca de vagas para praticar e luta para conseguir empregos, para depois da conclusão do curso, o que acontece depois de concluída a praticagem. E eles precisam saber disso. Falta vontade de se informarem, porque nossas Delegadas e Delegados, por todo o Brasil, informam, visitam cada vez mais os jovens antes de embarcarem e nos navios. Acreditamos que uma das soluções é informar cada vez mais os jovens sobre a importância de se sindicalizar."

Apoio na hora certa

A Oficial Mercante e hoje Delegada do SINDMAR em Recife, Isabella Costa, relembrou um pouco seus tempos de CIABA e do problema que a levou a se aproximar do SINDMAR, que deu todo o apoio, quando ela mais precisava: "quando eu estava no CIABA a gente tinha a mentalidade de se sindicalizar, muito mais porque tinha a colaboração da nossa festa de formatura do que por outra coisa. Quando vinham com muitos assuntos em que tínhamos que pensar, pensar no futuro, a gente não ligava muito. Os jovens pensam no hoje e não no futuro. São imediatistas. E pegamos uma época de crescimento, da ascensão da Marinha Mercante. Não existia este problema que está acontecendo hoje de falta de praticagem. Todo mundo já estava destinado no terceiro ano. Meu pai, militar, não tinha interesse por sindicalismo. Só me interessei mesmo quando vim fazer o curso de DP e percebi os benefícios que a gente estava tendo. Antes, só no exterior se podia fazer um curso destes. Agora tem aqui no Brasil, no SINDMAR. Mas eu só comecei a ver as vantagens mesmo quando engravidei. Fui convocada para comparecer na empresa, aqui no Rio, e eles me instruíram para eu vir antes no SINDMAR. Foi aí que eu me senti apoiada. Fui seguindo as orientações do Sindicato e tudo saiu bem. Quando voltei, falei com minhas amigas, disse que tínhamos que valorizar o trabalho, o apoio do Sindicato. Então segui divulgando o trabalho e, quando retornei a bordo depois da gravidez, embarquei com muitas mulheres e elas tiveram muita curiosidade. Elas não tinham informação e nem a dimensão da importância de ser sindicalizada. Me perguntavam tudo. Então eu falava que, quando tivesse um Acordo Coletivo de Trabalho, tínhamos que apoiar o SINDMAR porque eles estavam do nosso lado. Não tínhamos que ficar com medo da empresa. Depois eu fui convidada e entrei para o SINDMAR, sempre pensando e querendo ajudar a divulgar, a conscientizar os jovens e todos que precisam ter informações sobre as lutas do SINDMAR por todos os Oficiais Mercantes. É o meu sentimento até hoje."

A OSM Rosane Sinimbu também falou de sua história, logo depois de sair do mesmo CIABA: "quando comecei a trabalhar eu conversava muito com um amigo comandante que sempre me dizia da importância de ser sindicalizada. Foi por causa dele que me mantive no SINDMAR. Se fosse pelo que um pessoal de bordo fala, poderia ter saído. Eles não sabem do que estão falando. Hoje, eu sempre rebato quando ouço alguém falando mal ou pessoas mal informadas. O sindicato é uma for-

Symone Soares

ça. É um conjunto de pessoas pensando de uma mesma forma para ajudar os Oficiais Mercantes.Hoje eu agradeço muito a tudo que este amigo sempre me disse."

A Oficial Mercante e hoje delegada em Aracaju, Symone Soares, também comentou a questão da importância da sindicalização: "Eu também fiz CIABA e tem muita gente que é contaminada negativamente por pessoas que não sabem da importância de se sindicalizar. Eu falo pelo meu caso em particular. Quando eu comecei a minha praticagem, eu pouco sabia do Sindicato. Ainda não existia este trabalho do sindicato através das Delegadas e Delegados e quase não havia mulheres. Quando eu fui para bordo eu encontrei um Oficial que me influenciou positivamente, me falou para que eu viesse ao Sindicato conhecer. Foi a primeira vez que eu vim ao SINDMAR. Depois de um tempo, voltei e vi o Simulador do CSA e fiquei impressionada. Fiz o curso e comecei a falar com todo mundo sobre o CSA. Assim como este Oficial fez comigo, existem outros oficiais que procuram dar informações. Eu vou sempre a bordo e outro dia encontrei um Chefe de Máquinas que disse que vinha sempre ao Sindicato. Isso está crescendo mas ainda é lento. Acho que não é só uma questão de geração, mas sim de algumas pessoas que a gente encontra a bordo. Muitas vezes é esta a influência que os jovens acabam tendo como praticantes ou como oficiais já formados. E tem a questão de que até sair da escola, a grande maioria destes jovens nunca trabalhou e não tem noção do que é um salário, do que é um contrato de trabalho, do que é um acordo coletivo de trabalho, eles querem é se formar e não estão preocupados, por exemplo, com Acordos Coletivos de Trabaho. Eles pensam assim: 'daqui a três anos, quando eu sair daqui, vai ser outra coisa, não quero me estressar com isso agora'. Então, quando chega a bordo, o jovem não tem noção que aquela vaga de praticagem não apareceu por geração espontânea. Ele não sabe que o SINDMAR trabalhou e lutou muito para que ele conseguisse a vaga para praticar e depois ser contratado. E na esmagadora maioria das vezes, os formadores de opinião são os Oficiais com os quais ele vai conviver. E hoje a bordo eles têm acesso a internet, coisa que a gente não tinha. E o SINDMAR também está trabalhando cada vez mais e melhor sua comunicação pela internet, nas redes sociais, e eles têm acesso direto, mas têm que querer se informar. Nenhuma de nós teve este acesso, era só de boca em boca. A solução é continuar nosso trabalho de conscientização dos jovens nos centros de formação e a bordo."

> "Então, quando chega a bordo, o jovem não tem noção que aquela vaga de praticagem não apareceu por geração espontânea. Ele não sabe que o SINDMAR trabalhou e lutou muito para que ele conseguisse a vaga para praticar e depois ser contratado."
> ***Symone Soares***

Trabalho na base

As Delegadas e Delegados do SINDMAR por todo o Brasil estão fazendo um trabalho incansável de conscientização destes jovens em todas as escolas de formação de Oficiais Mercantes. Laura Teixeira fala do assunto: "este ano a gente já foi ao CIABA (se referindo também à Isabella Costa e Symone Soares) e vamos voltar lá neste segundo semestre. Temos que mostrar o que o Sindicato já conseguiu. São muitas conquistas. Por exemplo, a primeira mulher no offshore foi uma batalha do SINDMAR e a gente conseguiu. Mas eles precisam saber que não dá para manter mercado de trabalho só pelo Sindicato existir. Eles têm que participar."

Mas como está a questão das mulheres em escolas de formação de Oficiais Mercantes? Laura Teixeira explicou melhor: "Praticamente não temos mulheres dando aulas nas Escolas de formação de Oficiais,apenas no simulador. E os professores geralmente não falam sobre a importância de se participar do SINDMAR e nem de questões de gênero. As próprias Oficiais já embarcadas

Continua na próxima página

Mulheres MERCANTES

Rosane Sinimbu

> É muito importante que todo mundo saiba de tudo que o Sindicato faz. Ele nos ajuda em situações como a minha. A empresa queria que eu voltasse a embarcar depois da licença maternidade, mas como ficou comprovado por exames médicos, a minha filha só pode ter aleitamento materno e eu então não poderia voltar a bordo já."
> ***Rosane Sinimbu***

também não falam muito sobre isso. A preocupação quando jovem é de embarcar. Para elas é como se fosse 'normal' acabar o curso e embarcar. Elas não pensam que, por serem mulheres, podem não conseguir embarcar. Elas só pensam na questão de gênero quando acontece um problema de discriminação."

Falta conscientização maior

Então, surge uma outra questão: será que na falta de interesse pelo sindicalismo há um problema de geração? Algumas correntes de pensamento sociológico dizem que, depois de uma geração contestadora, vem uma outra mais conservadora. E talvez seja isto que está acontecendo há algum tempo. As mulheres concordam! Laura Teixeira afirmou: "vejo isso com clareza, com certeza". Isabella falou da região onde atua: "lá em Recife, o que sentimos deles é que 'enquanto o SINDMAR resolver os meus problemas eu me mantenho sindicalizado', ou seja, eles não pensam coletivamente. Quando eles têm um problema e nós temos uma resposta para eles, eles dizem 'é por isso que eu sou sindicalizado, o meu sindicato faz'. Mas se não há uma resposta eles dizem: 'como vocês não têm uma resposta para me dar?' Symone Soares afirmou: "receio que estamos diante de uma geração que não pensa muito no coletivo."

A conversa continua animada e expôs a permanente preocupação de todas com a maior participação dos Oficiais Mercantes, independentemente de gênero, com o SINDMAR. É importante ressaltar que Sindicato não é para se gostar, é uma necessidade, como a política. As pessoas podem não gostar, mas têm que praticar, participar, exercer seus direitos. Afinal, quem na sociedade garante que as leis trabalhistas estão sendo cumpridas? Quem defende as leis? A resposta para ambas as perguntas é: o Sindicato!

A OSM Rosane Sinimbu comentou a interferência do SINDMAR no seu caso: "é muito importante que todo mundo saiba de tudo que o Sindicato faz. Ele nos ajuda em situações como a minha, em que a empresa queria que eu voltasse a embarcar depois da licença maternidade, mas como ficou comprovado por exames médicos, a minha filha só pode ter aleitamento materno e eu então não poderia voltar a bordo já. Muito mais do que lutar para defender os direitos dos sindicalizados e na busca pela garantia de trabalho, o SINDMAR ajuda também na parte pessoal: a exemplo do manifesto, com cerca de 40 assinaturas, que diversas mulheres da Transpetro fizeram, contando inclusive com o apoio de alguns companheiros destas Oficiais, que o SINDMAR encaminhou para a empresa e tudo acabou se resolvendo."

Contato direto, de mulher para mulher

Em seguida, Isabella, Laura e Symone foram unânimes em reafirmar que o episódio ocorrido com Rosane Sinimbu acabou por dar início a uma união maior das mulheres Oficiais Mercantes. Isabella explicou: "o caso da Rosane propiciou uma aproximação maior nossa com as mulheres Oficiais Mercantes e ajudou a chamar a atenção para um problema exclusivo do gênero feminino que aproximou as mulheres Oficiais Mercantes. Tivemos contato direto por e-mail com muitas Oficiais da Transpetro e, depois, a Symone teve a ideia de manter e estender este contato para as mulheres de outras empresas. Assim, criando este contato mais próximo, elas já ficam com nossos endereços eletrônicos e, caso haja um problema, ou uma dúvida, elas já sabem que podem entrar e contato com a gente". Laura complementa: "não que não haja contato ou que falte comunicação, porque o SINDMAR se comunica muito bem através da UNIFICAR, do Boletim Eletrônico, das mídias sociais, mas é uma coisa específica para o gênero feminino se

Hildelene Lobato

aproximar, se unir. Um contato mais direto. Afinal, como o Severino me disse, logo que entrei para o SINDMAR, "não adianta, tem assuntos que mulher só conversa com mulher."

Uma reunião para esquecer

Um outro importante assunto em pauta foi a controversa reunião na Secretaria de Política para as Mulheres, em Brasília, e a Comandante Hildelene Lobato, que estava lá junto com Laura, falou do que aconteceu: "Eu fiquei decepcionada. Imaginava que mostrando a situação das mulheres, as condições de trabalho a bordo, que é incompatível com a gravidez, elas fossem se sensibilizar e chegassem a alguma alternativa. Afinal, a cada ano aumenta o quantitativo de mulheres embarcadas. E a gravidez não é um problema. Mas nada saiu do papel. Discutimos, apresentamos as condições de trabalho, mas elas desconhecem a profissão, apesar de mostrarmos e explicarmos, elas não entendem que é importantíssimo que haja uma legislação específica para esta questão da gravidez, que aconteça um avanço até para preservar nosso emprego. Acho que não tiveram interesse. Elas estavam focadas, na época da reunião, nas Domésticas. Mas vejo que a questão das mulheres na Marinha Mercante é tão importante quanto a das Domésticas. Confesso que cheguei lá pensando que seria mais fácil e de que sairíamos de lá com algo de concreto."

Laura Teixeira complementou o raciocínio: "eu tinha a ideia de que seria mais fácil convencer as pessoas da importância do problema. Mas não foi o que aconteceu. Muitas vezes achamos que é só querer e conseguimos algo que é justo. Mas na política isto às vezes não funciona. Porque depende de muitos interesses. E olha que até o armadores, na época, estavam com interesse, uma vez que a legislação poderia favorecê-los na questão fiscal e financeira."

Antes e depois

A Comandante Hildelene, então, se lembrou do início de sua carreira pioneira e de como era antes e como ficou depois da atuação do SINDMAR na defesa das Mulheres Mercantes: "eu vivi todo este processo. Eu fui da primeira turma de mulheres e lá se vão 15 anos. Eu vi este avanço e as conquistas das mulheres através do SINDMAR. Eu passei por experiências antes de me formar Oficial, ou a bordo, vi as dificuldades encontradas, existiam algumas barreiras na carreira profissional, alguns preconceitos. Não diretamente. Mas pelo fato de ser mulher, a cobrança é dobrada. Mas o apoio do SINDMAR foi e é fundamental. O importante é que as pessoas não procurem o Sindicato apenas para ter um certificado, um curso, ou na questão da gravidez. É primordial este apoio para o crescimento profissional. Na época em que assumi o comando do primeiro navio, o SINDMAR comprou esta briga e me apoiou muito. Foi uma fase difícil, mas superada."

Mulher a bordo?

No final da conversa, uma história que ilustra bem o que ainda acontece com relação às mulheres a bordo. Laura Teixeira contou o que aconteceu com ela em um dia em que estava embarcada: "eu estava no passadiço e o telefone tocou, era a mulher de um Oficial querendo falar com o marido. Eu o chamei e passei o telefone. Quando eu disse que era a mulher dele ao telefone, ele ficou pálido. Atendeu, desligou rápido e veio falar comigo: 'Caramba. Por que você atendeu? Minha mulher ficou louca. Ela não sabia que tinha mulher a bordo. Eu nunca disse, porque ela é muito ciumenta". Eu tive que rir... e simplesmente respondi: meu amigo, eu estava sozinha no passadiço, tinha que atender." ■

"O importante é que as pessoas não procurem o Sindicato apenas para ter um certificado, um curso, ou na questão da gravidez. Na época em que assumi o comando do primeiro navio, o SINDMAR comprou esta briga e me apoiou muito. Foi uma fase difícil, mas superada."
Hildelene Lobato

43º Congresso ITF

Sofia
Bulgária

Ao lado, demonstrando a união na luta pelos direitos dos trabalhadores em transportes, os Presidentes Severino Almeida, do SINDMAR e da CONTTMAF, e PaddyCrumlin, da ITF. Abaixo, a união das mulheres do SINDMAR e da ITF. Na outra página, à direita, parte da delegação brasileira no 43º Congresso da ITF em Sofia, na Bulgária.

Seguimos na luta em plena era digital

O sinal dos novos tempos, de uma era digital, se materializa na modernidade que envolveu o 43º Congresso da ITF, mas mantém a disposição na luta pela justiça para os trabalhadores e sem jamais esquecer a solidariedade. O evento foi marcado por muitos recordes de participação, principalmente de mulheres e jovens, e muitas reivindicações, como a Moção #16, encaminhada pela CONTTMAF, FNTTAA e SINDMAR, na luta contra os problemas ocasionados pelos navios de bandeira de conveniência.

Realizado em Sofia, capital da Bulgária, de 10 a 16 de agosto, o 43º congresso da ITF teve números significativos e bateu vários recordes: foram representados quase quatro milhões de trabalhadores em transportes de 114 países – mais precisamente 3.986.844 – por 372 entidades entre sindicatos, federações e confederações de trabalhadores em transporte de todo o mundo. O evento contou ainda com o maior número de delegados participantes. Ao todo 1.719, e, entre eles, dois grandes destaques: 408 mulheres, que mais uma vez reivindicaram o fim da violência contra elas, e 272 jovens.

A delegação da CONTTMAF, da FNTTAA e do SINDMAR era formada por mais de 20 pessoas e participou ativamente do primeiro congresso da ITF totalmente digital. Isso mesmo! Nada de papel. A ITF ofereceu tablets para todos os participantes. E mais... depois do congresso, os participantes podiam doar os tablets para sindicatos menos desenvolvidos. E nossa delegação, buscando sempre atender ao princípio da solidariedade sindical, doou todos os tablets para o Sindicato Cubano SNTTP – Sindicato Nacional de los Trabajadores del Transporte y Puertos.

O que importa para nós

É lógico que os trabalhadores em transportes em todo o mundo têm problemas e eles foram amplamente discutidos, comentados e confrontados em busca de soluções. Para que isto aconteça de fato, é preciso defender as ideias que solucionem estes problemas e foi exatamente isto que fizeram os nossos representantes.

A moção #16, apresentada pela CONTTMAF, FNTTAA e SINDMAR e secundada por diversos outros sindicatos da região da América Latina, foi defendida pelo presidente do SINDMAR e Diretor-Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, que voltou a reafirmar "a necessidade de se rever a política adotada pela ITF para os navios que arvoram bandeira de conveniência".

O documento pede a formação de um grupo de trabalho destinado a estudar e discutir a política de bandeira de conveniência da ITF e fala sobre a necessidade urgente de se revisar esta política. Por isso, a partir da moção, decidiu-se pela criação de um subcomitê, composto por marítimos e portuários, que se encontrarão e discutirão mais sobre o assunto e reportarão suas conclusões ao FPCSG (Fair Practices Committee Steering Group) e ao FPC (Fair Practices Committee).

De novo no Conselho Executivo

Outro importante fato ocorrido no congresso demonstra que o Sindicalismo Marítimo brasileiro continua recebendo grande reconhecimento: Severino Almeida foi mantido para o Executive Board da ITF, ou melhor, o Conselho Executivo, o mais alto órgão de decisão da ITF.

Continua na próxima página

A seguir, a íntegra da moção #16, incluindo todas as entidades que secundaram a iniciativa

Considerando que a utilização das bandeiras de conveniência, por parte dos Armadores, com a finalidade de "obter vantagens competitivas" em geral e reduzir custos com mão de obra em especial, continua sendo uma prática comum e não há indícios de que tal prática desaparecerá no futuro;

Tendo em conta que a política da ITF tem viabilizado negociações coletivas, com o objetivo de obter condições aceitáveis que contribuam para eliminar as embarcações sub-standard;

Observando o crescente número de contratos coletivos aprovados pela ITF que têm sido firmados ao longo da última década, graças às ações dos sindicatos de países de armadores beneficiários assim como de países fornecedores de mão de obra;

Registrando que o aumento destes contratos coletivos tem como consequência lógica a perda de postos de trabalho para os marítimos provenientes dos países "beneficiários", de onde vêm os armadores;

Reconhecendo que os sindicatos dos países fornecedores de mão de obra não têm garantido mercado doméstico para seus representados nacionais;

Reconhecendo igualmente que não é rara a ausência de acordos coletivos de trabalho nacionais que estabeleçam condições aceitáveis e que protejam os marítimos que trabalham na cabotagem, o que eventualmente pode fazer com que haja mais interesse em negociar acordos coletivos para embarcações de bandeira de conveniência do que para embarcações nacionais que fazem cabotagem, deixando grandes quantidades de marítimos desprotegidos;

Notando com preocupação que tal cenário pode gerar uma dependência financeira ainda maior dos sindicatos filiados, nos termos em que se estabelece a política da ITF para a indústria marítima;

Notando inclusive que tal dependência pode, num futuro próximo, gerar conflitos de interesse no interior

da família marítima da ITF;

Preocupados com a possibilidade de que, devido aos autos valores arrecadados por alguns sindicatos como resultado da implementação desta política, se possa estimular uma representação sindical imprópria ou inadequada, surgindo novos sindicatos nos países fornecedores de mão de obra ou em países que possam no futuro transformar-se em fornecedores de mão de obra, para atender aos interesses dos armadores em nível internacional;

E admitindo que a utilização das bandeiras de conveniência representa um risco adicional para a manutenção da política de proteção à cabotagem da ITF;

Os sindicatos abaixo firmados solicitam que seja aprovada uma comissão específica do setor marítimo da ITF, que inclua tanto sindicatos de marítimos de países beneficiários como de países fornecedores de mão de obra, com representação adequada de todas as regiões, que tenha como finalidade estudar e propor melhoras a atual política da ITF para bandeiras de conveniência, de forma tal a reduzir ou inclusive eliminar os riscos anteriormente mencionados.

AMoção #16, apresentada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF, pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA, e pelo Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, foi secundada pelos Sindicatos a seguir: Sindicato de Obreros Marítimos Unidos – S.O.M.U., Sindicato de Obreros Marítimos del Paraguay – SOMUPA, Unión de Ingenieros Marinos – UIM Panamá, Orden de Capitanes y Pilotos Marinos de México – OCPNRM, Sindicato de Trabajadores de Servicios Marítimos de Remolcadores, Barcazas y Afines de Panamá – SITRASERMAP, Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta – UCOC Panamá, Unión de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo, Terrestre y Afines – UTT Uruguay. ■

Um momento histórico!

O dia 11 de setembro de 2014 se tornou um dia histórico para o SINDMAR, que deu um dos mais importantes passos rumo ao futuro da Marinha Mercante no Brasil. Cerca de 90 pessoas, entre dirigentes do Sindicato, Oficiais Mercantes aposentados e alunos do 3º ano do

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, falou da importância do CTTL. Em destaque, a placa afixada na pedra fundamental.

CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha), unindo o passado, o presente e o futuro da Marinha Mercante brasileira, presenciaram o lançamento da pedra fundamental do Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer (CTTL) do SINDMAR!

Além da Diretoria do SINDMAR, o lançamento da pedra fundamental do CTTL reuniu três gerações de Oficiais Mercantes: aposentados, atuantes e alunos do CIAGA.

Localizado no distrito de Albuquerque, em Teresópolis, região serrana do Estado do Rio de Janeiro, em uma área total de 845 mil metros quadrados, ou seja, o equivalente a 103 campos de futebol, com o tamanho padrão de Copa do Mundo, o CTTL vai abrigar o novo Centro de Simulação Aquaviária (CSA), com 12 simuladores: seis Full Mission Bridges, quatro Engire Room Simulator (ERS), um Harbour Tug Bridge Operation e um Offshore Crane Operation.

Durante a cerimônia de inauguração da pedra fundamental, o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, destacou que "todo o SINDMAR terá seus esforços voltados para a realização deste projeto e todos terão que dar sua contribuição e seu suor" e afirmou aos jovens presentes: "Vocês aqui hoje estão vivendo a história. Esse é o nosso futuro, nossa independência. Daqui a alguns anos vocês vão olhar para trás e lembrar que estiveram aqui neste dia e fizeram parte desta história".

Infraestrutura completa

O Diretor Procurador, Marco Aurélio da Silva, fez uma apresentação em que foram detalhados os principais destaques da construção do CTTL, que tem toda uma preocupação ecológica. A área a ser construída é de apenas 15% do total do terreno, e a maior parte dele será transformada em uma reserva particular, que vai se somar ao vizinho Parque Estadual dos Três Picos, como uma importante contribuição para a preservação ambiental.

O projeto do CTTL prevê ainda várias instalações, como um prédio de administração e muitas construções destinadas ao lazer, como restaurante, duas piscinas, uma delas aquecida e coberta, quadras poliesportivas, instalações de hotelaria, com 160 apartamentos, e sala de jogos e musculação.

Preocupação ecológica

A área do CTTL ainda abriga um lago natural, com 36 mil metros quadrados, com uma profundidade de até sete metros. O lago e um rio, que também corta o terreno, são oriundos de seis nascentes de água que existem na área e são mais do que suficientes para abastecer toda a infraestrutura prevista para o complexo. Já foram realizados, inclusive, testes que comprovaram que as nascentes produzem água potável da melhor qualidade.

O projeto do CTTL prevê ainda a criação no local de um Centro de Educação Ambiental para a comunidade local e visitantes e também viveiros de mudas de espécies nativas. Estas mudas, em princípio, serão utilizadas para o reflorestamento de áreas desmatadas antes de o SINDMAR adquirir o terreno. ■

A maquete virtual do CTTL (acima) impressionou os presentes no lançamento da pedra fundamental

QUEM FAZ O SINDMAR

Investindo em pessoas

Foto: André Prado

Com a palavra, o Instrutor Sobrinho

Muitos consideram o número 7 como representação da perfeição e incluem esse número em suas vidas buscando essa virtude. Mas, para um nascido no dia 7, do mês 7, no leito 7, às 6 e meia da manhã (considerada a sétima hora), que passou em sétimo lugar no concurso da Marinha Mercante, teve como matrícula o número 57077 e sua última cabine foi a de número 7.17, a perfeição e a superação são as suas marcas registradas. E é aí que encontramos, no SINDMAR, essa pessoa, que, é claro, deveria ter o seu espaço na nova edição da revista UNIFICAR. Estamos falando de Jorge Sobrinho, ou Sobrinho, como todos o conhecem, Instrutor de Posicionamento Dinâmico (DP) no Centro de Simulação Aquaviária (CSA), desde 2009, mesmo ano em que deixou de embarcar. Autêntico e seguro em tudo que realiza, Sobrinho repassa com convicção aos Oficiais, durante suas

aulas, toda sua experiência no mar.
Mas para que tudo fosse feito da melhor maneira possível, se dedicou a cursos na área educacional para, como diz, "ter o seu método, a sua prática de sala de aula".
Durante a entrevista – realizada num dos passadiços simuladores do CSA, e "ligado pra ficar bonito", Sobrinho agradeceu ao SINDMAR por tudo que o Sindicato fez por ele e vem fazendo, ao longo dos anos, em relação ao Ensino Profissional Marítimo, principalmente, com a inauguração do Centro de Simulação Aquaviária, o mais moderno centro de simulação do mundo com os primeiros e únicos simuladores no Brasil para formação de profissionais.
Os olhos se encheram de lágrimas ao falar do mar. "Arrepia, arrepia", disse ele, mostrando o braço. Sente-se um confinado ao estar em terra, mas cumpre a sua função com amor e reconhecimento. Em casa, confessou que não tem nada referente à vida marítima. "Nem patinho de borracha" (risos). Não navega nem pratica esporte na área.
Todos estranham, mas é "a forma de 'tomar distância' do mar, ainda que o mar nunca saia de mim".
O importante é competir? Para Sobrinho, isso não existe. "O importante é ganhar, ser o número um", afirmou com segurança e firmeza, e, sem papas na língua, disse que muitos têm tentado acabar com o Homem do Mar, mas que não irão conseguir, e que todos devem ter a noção da importância do SINDMAR.

Priscila Buares

"Se não fosse o SINDMAR, não teríamos nada disso (o CSA)."

"O CSA é pioneiro em prova. Antes mesmo de o Nautical Institute aplicar as provas, nós já tínhamos a nossa e reprovávamos. Não é pelo fato de ser brasileiro que nós iríamos relevar. Não atingiu a média, não passou."

"...cada vez mais a burocracia tem tentado acabar com o Homem do Mar, mas não vai conseguir."

"Jamais na minha vida eu poderia imaginar que na Avenida Presidente Vargas eu teria como navegar dentro de um Simulador FullMission,no qual muitas pessoas chegam a se segurar achando que está balançando."

"A confiança da Diretoria do SINDMAR sobre a minha pessoa, sobre a minha maneira de conduzir uma aula, não tem preço."

"A grande verdade é a seguinte: se os países deles (dos estrangeiros) fossem bons, eles não estariam trabalhando no nosso. A verdade é essa. Os argumentos são esses."

Continua na próxima página

QUEM FAZ O SINDMAR

Sobrinho

Quando começou e qual sua função no CSA?

Comecei no Centro de Simulação Aquaviária em 2009. Fui convidado pelo Diretor Jailson Bispo logo após a fundação, mas não havia condições para que eu viesse naquele momento. Estou há cinco anos e três meses como Instrutor de Posicionamento Dinâmico (DP). Toda minha vida foi no mar, sou um Oficial Mercante, e, agora, estou como Instrutor. Comecei assistindo as aulas do Cláudio Henrique, o mais antigo dentre nós Instrutores. Fui recebendo as aulas e adaptando a minha didática até, realmente, fazer o curso de Docência do Ensino Superior e Metodologia do Ensino Superior pela Fundação Getúlio Vargas(FGV). Só tenho a agradecer ao SINDMAR pelo convite, pela oportunidade e por todos os cursos e congressos que fiz e faço, sejam eles nacionais ou internacionais, no qual o Sindicato me dá total apoio, para minha formação e atualização.

Como são as turmas com as quais você ministra os cursos?

Nós instrutores temos que nos adequar, porque há turmas apáticas, não por falta de interesse, mas por conta do cansaço. Eles (os Oficiais Mercantes) desembarcam e precisam de dois, três dias até realmente se adaptarem. Muitos já vêm direto de bordo para o CSA e chegam cansadíssimos.

Qual a duração dos cursos?

O curso tem cinco dias, são de 8:30h da manhã às 17:30h, de segunda a sexta-feira. No último dia é realizada a prova. No Básico a prova é online, diretamente com Londres. Há um projeto de o curso Avançado também ter a prova em 2015. O CSA é pioneiro em prova. Antes mesmo de o Nautical Institute aplicar as provas, nós já tínhamos a nossa e reprovávamos. Não é pelo fato de ser brasileiro que nós iríamos relevar. Não atingiu a média, não passou. A prova do Nautical Institute consta de 40 perguntas para serem realizadas em 1 hora e o aluno tem como meta alcançar a média sete. É tenso, mas não há nada que a gente não aborde em sala de aula.

E como é a experiência de ministrar as aulas?

Eu posso garantir: algo que me deixou muito surpreso foi eu não saber que tinha essa capacidade de ministrar aulas, de passar esse conhecimento. É muito comum você receber o Praticante a Oficial de Náutica e nós explicarmos a bordo, não tendo uma pessoa específica para cuidar dele. Eu fiquei impressionado comigo mesmo. Sem falsa modéstia, sou um dos primeiros brasileiros a tirar o curso DP na época do Abergin College, na Escócia. Hoje, com a visão do SINDMAR, foi visto esse grande boom no mercado. E nós, Oficiais Mercantes brasileiros, não podíamos ficar atrás ou mesmo servindo, apenas como mais um a bordo em relação a um estrangeiro. Atualmente, como já comandei navios de diversos tipos, posso dizer que é realmente um trabalho muito tenso, que possui uma vida no fundo... A vida a bordo já é tensa, ainda mais na vida do petróleo... Eu e a Diretoria do SINDMAR passamos até um ano e três meses a bordo para ter 30 dias de férias. Graças ao SINDMAR, hoje nós temos uma condição bem melhor. É isso que passo, ou tento passar, para os Oficiais que vêm aqui para receber as instruções sobre o sistema DP. Eles precisam saber disso.

Como é para você essa participação dos alunos, a chegada, o interesse, e como recebem essa experiência que passa para eles?

É emocionante. Muitos deles jamais ouviram ou só escutaram falar, mas nunca estiveram na presença de quem viveu todo o mecanismo. Em 1992, quando vim para o Offshore, eu era um aprendiz na mão dos estrangeiros. Hoje, por não querer que eles passem pelo que passei, faço de tudo, corrijo tudo, desde a parte comportamental a bordo até a postura dos Oficiais e a maneira de se conduzir uma embarcação e mover uma em DP. Por também ter um curso de Liderança, isso me permite ensiná-los a fazer uma entrevista numa empresa. Também o CSA se diferencia instruindo a conhecer o site do Nautical Institute e o do próprio CSA, no qual tudo que está em inglês está traduzido para o português. Independente disso, os Oficiais recebem um cartão com o meu telefone particular, telefone do CSA, meu e-mail particular,

meu e-mail funcional... Respondo a todos sem exceção. É importante o Oficial, o jovem, saber que tem um apoio do SINDMAR e da parte educacional também. Foram 33 anos no mar, anos muito felizes, mas sinto essa necessidade de passar aos Oficiais essas instruções. Não somente eu, mas todos nós Instrutores temos que estar sempre atualizados para responder as perguntas que estão cada vez mais difíceis, já que a evolução tecnológica não para, todo dia tem uma novidade. Jamais na minha vida eu poderia imaginar que na Avenida Presidente Vargas eu teria como navegar dentro de um Simulador Full Mission, no qual muitas pessoas chegam a se segurar achando que está balançando.

Como escolheu ser Marítimo?

Eu não escolhi, eu nasci já pensando nisso, mesmo sem ter ninguém na família nessa área, me veio essa vontade, não da Marinha de Guerra, mas da Marinha Mercante. Eu não tenho ideia do porquê disso. Agradeço sempre a Deus, à minha família e à Marinha Mercante pelo que conquistei e continuo conquistando; não só amizades, mas reconhecimento, tanto nacional como internacional, que veio a partir de 2009, quando eu ingressei como Instrutor na Fundação Homem do Mar e no Centro de Simulação Aquaviária. Me orgulha muito ver que a Diretora do Nautical Institute, quando vem ao Brasil, faz questão de vir no CSA, como muitas outras autoridades, justamente porque é o único equipamento moderno, de última geração, que nós temos na América Latina. E detalhe: nós não somos uma empresa de navegação. A confiança da Diretoria do SINDMAR sobre a minha pessoa, sobre a minha maneira de conduzir uma aula, não tem preço. A confiança é mútua. Tive oportunidade de viajar com alguns Diretores, como, por exemplo, o Odilon Braga, no Lloyd Brasileiro. Então, me sinto em casa fazendo parte dessa família, que é o SINDMAR, a Fundação Homem do Mar e o Centro de Simulação Aquaviária.

O que você tem a dizer sobre o mar?

Aí é mexer no emocional (olhos cheios d'água). O mar para mim é minha segunda casa. É emocionante. Tudo na vida tem um preço, tenho filhos, tenho netos, mas a minha paixão pelo mar é muito grande. Todo lugar tem seus prós e contras e cada vez mais a burocracia tem tentado acabar com o Homem do Mar, mas não vai conseguir.

Como é a utilização, qual a vantagem do Posicionamento Dinâmico?

O Oficial que não tem este curso se torna extremamente defasado de conhecimento em relação ao Oficial que o faz. Naveguei em embarcações nas quais usei muito o sextante e a ajuda das estrelas e dos planetas para saber onde estamos no meio do mar. Hoje em dia, temos a navegação por satélite e a navegação eletrônica, que equivale ao curso de ECDIS, também existente no CSA e ministrado pela Instrutora Bárbara, Oficial de Náutica da Marinha Mercante brasileira. Daquela época para cá esse boom na área de Offshore cresceu a tal ponto de empresas mercantes que cruzam o oceano com carga não terem necessidade de um sistema DP. Não vão utilizar, não vão ficar paradas sobre o poço com os propulsores ligados, sendo comandados pelo Oficial Mercante num simples toque de dedo. Não há necessidade de um sextante a bordo. O Oficial Mercante tem que estar sempre atualizado, lendo, estudando, senão vai ficar para trás. Não tem como ser diferente, independe da idade. Já tivemos senhores com setenta anos fazendo o curso para entrar no mercado de trabalho novamente e ter como aplicar seu conhecimento em cima do Posicionamento Dinâmico.

O sistema de Posicionamento Dinâmico é muito caro e, como não somos uma empresa de navegação, aí está nossa vantagem, a de proporcionar isso aos Oficiais Mercantes. Isso é de ponta sob todos os aspectos. Além de ministrarmos aulas com todos os conhecimentos, seja de perfuração, lançamento de linha, dentre outros, em cima de tudo isso, ele (o Oficial) vai treinar no Simulador, no Full Mission, como também nas salas de aula. Fazemos exercícios reais onde realmente pode haver uma colisão. Nesse caso,

Continua na próxima página

"Não somente eu, mas todos nós Instrutores temos que estar sempre atualizados para responder as perguntas que estão cada vez mais difíceis, já que a evolução tecnológica não para..."

Sobrinho

no Simulador, é possível a colisão. Aqui o Oficial tem o direito de errar e nós mostrarmos o caminho certo e corrigimos.

O Posicionamento Dinâmico é uma maneira de parar, estabilizar o navio eletronicamente usando os sensores, ou seja, antenas que captam os sinais do satélite, chamadas também de estrelas artificiais, que são transmitidos ao sistema DP. O sistema faz todo o cálculo para manter o navio parado. Um exemplo disso é o Réveillon em Copacabana, todos os navios de passageiros enfileirados, afilados, um a ré do outro, numa proa só. Isso jamais aconteceria se largassem a âncora no mar, porque, se estivessem com a âncora, o vento e a maré fariam o navio girar. Já com o Posicionamento Dinâmico, não. A posição se mantém. Muita gente não sabe disso e o leigo não consegue enxergar isso.

Como você vê a obrigatoriedade de cursos e certificações?

O Posicionamento Dinâmico ainda não é mandatório. O ECDIS já é mandatório. O Oficial terá até 2017 para estar com o certificado homologado e poder embarcar. Acho válida a certificação sim, porque é uma maneira dos Oficiais estarem sempre atualizados. Isso é para nossa própria segurança, para a segurança da embarcação, para salvaguardar a vida humana no mar, salvaguardar a própria embarcação, e, no caso, evitar poluições que acabam com qualquer ecossistema. Qualquer óleo que vaze dará problema.

Quanto às certificações, você vê queixa dos alunos quanto a prazo, homologação?

Sim. A queixa independe do CSA. Aqui o Oficial já sai com a certificação. A queixa é a demora em entregar a homologação desse certificado junto à Diretoria de Portos e Costas (DPC). Quarenta e cinco dias para entregar um pedaço de papel é complicado, e é obrigatório embarcar com todos os certificados originais. Não pode ser cópia. É aguardar a burocracia. O Oficial até embarca, mas tem que dar a sorte de ter o certificado homologado em até 45 dias. Essa é a queixa deles, mas não temos gerenciamento sobre isso. Acham que nós poderíamos agilizar, mas não. O SINDMAR tenta sempre fazer o melhor, mas, quanto à homologação, para na Capitania dos Portos, para na DPC. Os Oficiais fazem comentários desagradáveis, os quais temos que concordar, porque, no exterior, o Oficial estrangeiro termina o curso hoje e amanhã está com o certificado homologado pelas autoridades navais do exterior. Do centro de Instrução, nenhum curso dado no CSA faz com que eles voltem após três dias. Eles recebem na hora, desde que sejam aprovados e todos os documentos que foram entregues para cursar estejam conforme a regulamentação.

E esse atraso na homologação recai nas condições da RN 72?

Não afeta, mas é um dos argumentos que os estrangeiros se utilizam também. Quando há uma auditoria a bordo e é preciso que os Oficiais mostrem suas qualificações e não as têm, nessa hora é que os estrangeiros se aproveitam para dizer que estão com um Oficial, que tem que recebê-lo em função da RN 72, mas que está sem qualificação. Esse Oficial não está escutando o que está sendo dito e, a partir daí, cria-se uma barreira. Lógico que se ele vier ao SINDMAR, o Sindicato tomará as providências cabíveis, mas até que isso aconteça, já foi rotulado, já falaram mal. A grande verdade é a seguinte: se os países deles (dos estrangeiros) fossem bons, eles não estariam trabalhando no nosso. A verdade é essa. Os argumentos são esses.

Estamos longe dos padrões de segurança para os Marítimos?

Não, absolutamente. Nenhum Oficial Mercante embarca se não tiver um curso de Segurança. Temos que ter todos os cursos, independentemente de qualquer coisa. Os certificados desses cursos saem no mesmo dia porque são realizados junto à empresa contratante, a empresa paga para o Oficial fazer. Há Oficiais que nem esperam, vão e fazem, o que é melhor, pois, quando forem apresentar numa empresa o currículo, estará mais recheado de cursos e a empresa não terá esse gasto. Não estamos fora dos padrões. Absolutamente. É uma preocupação grande.

Como você considera a participação do SINDMAR em tudo isso?

Se não fosse o SINDMAR, não teríamos nada disso, nada do que temos hoje. O primeiro e único simulador da América Latina, cursos com custos menores para os Oficiais, atualização constante com cursos e congressos nacionais e internacionais, reconhecimento nas atividades que exercemos... Hoje estou no CSA entre amigos. Somos 12 pessoas. Tenho carinho e amizade por todos e fico muito feliz em ver os Oficiais saindo com uma bagagem que eu assino embaixo. Uma bagagem que em outro curso não tem. Cada um desenvolve a sua didática, a sua metodologia de ensino e isso é o importante. Temos tempo de dar a matéria e de passar situações reais para os Oficiais, de como se portar em certas situações, que não vou dizer que são corriqueiras, mas que, quando acontecem, têm que estar prontos e serem exatos naquilo que vão fazer. Não existe achismo. Não pode haver indecisão. Tenho como ética moral devolver o reconhecimento do SINDMAR, da Fundação Homem do Mar e do CSA, tentando ser o melhor a cada dia. O importante é competir? Isso não existe. O importante é ganhar, ser o número um. Temos que ser bons em tudo e provar por quê. ■

"Se não fosse o SINDMAR, não teríamos nada disso, nada do que temos hoje, o primeiro e único simulador da América Latina, cursos com custos menores para os Oficiais, atualização constante com cursos e congressos internacionais, reconhecimento nas atividades que exercemos..."

A Marinha Mercante na História do mundo!

PARTE 2

Mais 400 anos de História...

João Theodoro

No final da primeira parte desta breve história da Marinha Mercante, que nos atrevemos a começar a contar na edição passada, informamos que nesta segunda parte já falaríamos da Marinha Mercante nas grandes guerras, mas antes é preciso navegar um pouco pelos mares recém-descobertos e contar como foi o embrião... o nascimento... e o desenvolvimento da Marinha Mercante e do comércio internacional, o primeiro passo para a globalização como conhecemos hoje e que ainda tem uma participação imprescindível e enorme do transporte Marítimo.

A arte da "navegação precisa" começa com a Escola de Sagres, do português Infante Dom Henrique, mas a maioria dos instrumentos usados, como o Astrolábio, que usava como ponto de referência estrelas que só podiam ser vistas do hemisfério norte, de nada servia na viagem para abaixo da Linha do Equador... a Bússola era imprescindível... e "a velha tática" da tentativa e erro era a única maneira de se chegar a algum lugar e, talvez o mais importante, saber o caminho de volta depois.

O caminho marítimo para as Índias era o objetivo maior das esquadras, que se aventuravam pelo mar aberto, sem mapas, nem nada mais que pudesse ajudar na orientação dos corajosos navegantes, querendo descobrir um caminho para estabelecer comércio com o Oriente e suas especiarias.

Continua na próxima página

A Marinha Mercante na História do mundo! PARTE 2

O genovês Cristóvão Colombo foi um dos primeiros a buscar alternativas para o caminho para as Índias

Depois da tentativa do genovês Cristóvão Colombo, que acabou decobrindo as ilhas do Caribe e depois a América do Norte, vieram, entre outros menos bem-sucedidos, os portugueses Pedro Álvares Cabral e Vasco da Gama. Cabral, na tentativa de seguir o caminho marítimo para as Índias, descoberto pouco tempo antes pelo patrício Vasco da Gama, acabou, não por acaso, é lógico, "achando" ou "descobrindo" o Brasil. Mas, logo depois, ele seguiu caminho para as Índias, para continuar sua missão maior de ser um dos pioneiros da Marinha Mercante...

Esta rota estabelecida para as "Índias" seria uma das mais usadas pela Marinha Mercante mundial por praticamente 400 anos... até a construção do Canal de Suez (veja matéria na página 38). Só a história da construção desta importantíssima obra de engenharia daria muitos livros... aliás, o que aconteceu.

Naqueles tempos

Como poderemos ver a seguir, era complicada a vida dos navegadores na época, como revela o livro "História econômica do Brasil: 1500-1820", escrito em 1937 pelo imortal brasileiro Roberto C. Simonsen:

"Para se aquilatar dos perigos da navegação, basta mencionar que entre 1497, data da expedição de Vasco da Gama, e 1612, quando praticamente terminou o ciclo português do monopólio das especiarias, saíram de Lisboa para a Índia 806 naus. Dessas, voltaram 425, perderam-se, arribaram ou se queimaram 92, caíram nas mãos de inimigos quatro, e ficaram na Índia 285."

Investimentos e perdas

Em outro trecho de seu importante livro, Simonsen fala dos valores das naus da época: "As naus, quando muito bem construídas, suportavam até dez viagens à Índia, mas muitas não aguentavam mais de duas. Cada navio representava um capital superior a 20 mil cruzados (moeda portuguesa na época das navegações por volta de 1500), ou seja, em nossa moeda de hoje, mais de quatro mil contos de réis (o valor em réis, moeda brasileira da época em que foi escrito o livro, 1937)! Conduzia uma tripulação de 100 a 150 homens, uma guarnição de 250 soldados e víveres para toda essa gente.

Além do perigo dos naufrágios, grande número de passageiros sucumbia à fome e por doenças. O escorbuto e doenças contagiosas, levadas de terra em terra, dizimavam as tripulações. Atingidas 800 toneladas, reuniam-se nos barcos, entre tripulação, soldados e passageiros, 900 pessoas, e mesmo mais! Em 1585 saíam anualmente de Portugal de 2.500 a três mil homens, morrendo às vezes mais da terça parte. Computando-se o custo das embarcações, a forte amortização a que obrigava a sua curta duração, os frequentes naufrágios, perdas pelo caminho e acidentes de toda a ordem, a pequena capacidade

Pedro Álvares Cabral chegou ao Brasil e depois da "descoberta" seguiu caminho para as Índias, seu destino primordial

dos barcos e salários pagos, compreende-se, hoje, o custo dos transportes naquele tempo."

Mesmo com todos estes custos mencionados por Simonsen, tanto em dinheiro quanto em vidas, os países como Portugal, Espanha, Inglaterra, que chegou a ter mais tarde a maior frota do planeta, França e Holanda fizeram suas frotas crescerem... principalmente a de navios comerciais ou mercantes, mas também as frotas de navios de combate, muito usados para proteger os navios mercantes e suas cargas de altíssimos valores.

Enriquecendo com os Mercantes

Foi com base nos enormes rendimentos conseguidos com altos preços cobrados pelas especiarias transportadas que portugueses e espanhóis fizeram seus países enriquecerem e a Marinha Mercante crescer de um modo geral. Mas, depois da destruição da armada espanhola, que tinha reforços de navios portugueses e genoveses na guerra contra os ingleses, o crescimento das armadas britânicas e holandesas foi incrementado e estes dois países passaram a dominar os mares.

Roberto C. Simonsen também fala disso em seu livro: "Após a destruição, em 1588, da grande armada espanhola, nas costas britânicas, a Holanda, Inglaterra e França porfiaram no aumento de suas esquadras, passando a dominar os mares, dos quais haviam sido senhores os portugueses e espanhóis. No fim do século XVI o conjunto da navegação europeia talvez não alcançasse 300 mil toneladas; já em meados do século XVII, porém, atingia a dois milhões. A Holanda tinha a primazia com 900 mil toneladas; seguiam-se a Inglaterra, com 500 mil; a Espanha, Portugal e Itália juntas, com 350 mil e a França, Hamburgo, Suécia e Dinamarca unidas, com 250 mil. No começo do século XVII acentuava-se o primado holandês, chegando os Países Baixos a construir mil navios em um só ano. Prosseguindo em sua evolução, de 1666 a 1800 a marinha mercante mundial duplicou.

Com a crescente expansão do comércio internacional, com o surto da Revolução Industrial, com a invenção do vapor, com o emprego das máquinas, a invenção da hélice (1839), a utilização do ferro em construções navais (1837), essa tonelagem passou, no século XIX, de quatro milhões para 40 milhões. Entre 1885 e 1890 a tonelagem da Marinha movida a vapor igualou à tonelagem da Marinha à vela. Hoje, a Marinha à vela talvez não atinja a cinco por cento do total da tonelagem mundial." É sempre importante lembrar que o livro onde nos baseamos nesta pesquisa é de 1937.

Neste segundo capítulo, navegamos mais de 350 anos na direção desta nossa empreitada de contar, de maneira resumida, um pouco da História da Marinha Mercante no mundo e no Brasil. Mas há muito por vir. Até a próxima edição!

Continua na próxima página

Suez: um canal faraônico!

Muito antes da era de ouro das navegações – no século XVI (anos 1500) – que teve como um de seus destaques a descoberta do caminho marítimo para as "Índias", o homem já queria unir os Mares Mediterrâneo e Vermelho através de um canal, para interligar a Europa e a Ásia e facilitar o comércio entre os continentes, muito antes, inclusive, de estes continentes serem conhecidos por estes nomes.

É isso mesmo... Para se ter uma ideia da importância estratégica desta ligação, a história nos conta que foi o Faraó Sesóstris III – que governou o Egito de 1878 a 1840 antes de Cristo – quem determinou o início das primeiras obras de escavação do que, mais de 3.700 anos depois, viria a ser o Canal de Suez.

Na verdade, a primeira construção do canal havia começado desde aqueles tempos longínquos e a cada novo faraó que assumia o poder, o projeto avançava um pouco, até ser completado, cerca de 500 anos antes de Cristo, com o faraó Dario I no poder, ou seja, a obra durou mais de 1.300 anos e atravessou várias dinastias.

As técnicas para realizar a obra, usadas na época dos Faraós eram apenas de escavar o istmo e colocar pedras para vedar o escoamento da água. A mão de obra, durante todo este tempo, foi de mais de 1,5 milhão de escravos. Infelizmente, depois de pronto, com o passar dos anos e sem a conservação necessária, o canal seria abandonado e coberto pelas areias do deserto egípcio na região.

A decisão de, digamos, "reconstruir" o canal ressurgiu com força durante a campanha do ditador francês Napoleão Bonaparte, no Egito. Em 1832, Ferdinand Lesseps, o vice-cônsul da França no país africano na época, foi incumbido de realizar o projeto, comandado pelo engenheiro Charles Pepère. Mas a obra só começaria em 1859 e foram necessários dez anos para concluir os 195 quilômetros de extensão do Canal, ligando o porto egípcio de Said, localizado no Mar Mediterrâneo, à cidade de Suez, no Mar Vermelho.

Desta vez, a mão de obra total, durante os dez anos de obras, foi de cerca de 50 mil homens, quase todos escravos. No entanto, o movimento de abolição da escravatura no mundo e também muitas mortes, principalmente por cólera, gerou escassez de trabalhadores e muito atraso na obra, que previa cinco anos de realização, mas levou o dobro do tempo. Outro problema que colaborou no atraso foi a precariedade das ferramentas disponíveis no início da obra, apenas pás e picaretas.

Nos últimos anos, restavam apenas cinco mil homens "voluntários", como foram chamados os trabalhadores, que na verdade ainda eram escravos. Mas eles acabaram tendo a ajuda de uma inovação tecnológica, com a entrada da França e da Inglaterra na edificação: escavadeiras movidas a vapor, surgidas no início da industrialização europeia. ■

O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

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

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegáveis para o escoamento de nossa produção, indiscutivelmente a opção mais eficaz e econômica de transporte, além de ser a menos agressiva ao meio ambiente.

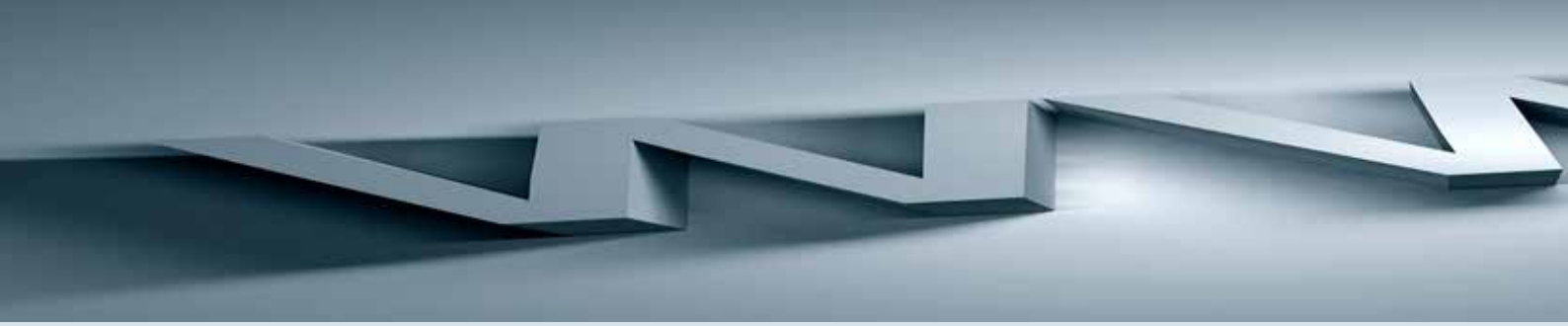
Cobrando os necessários investimentos para uma verdadeira modernização portuária, resistindo ao desmonte das organizações dos trabalhadores nos portos e o aviltamento de suas relações de trabalho, combatendo o trabalho inseguro e denunciando a exploração do homem pelo homem, inclusive pela utilização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

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AÉREOS, NA PESCA E NOS PORTOS

CONTTMAF

filiada à

itf



Mudança à vista!

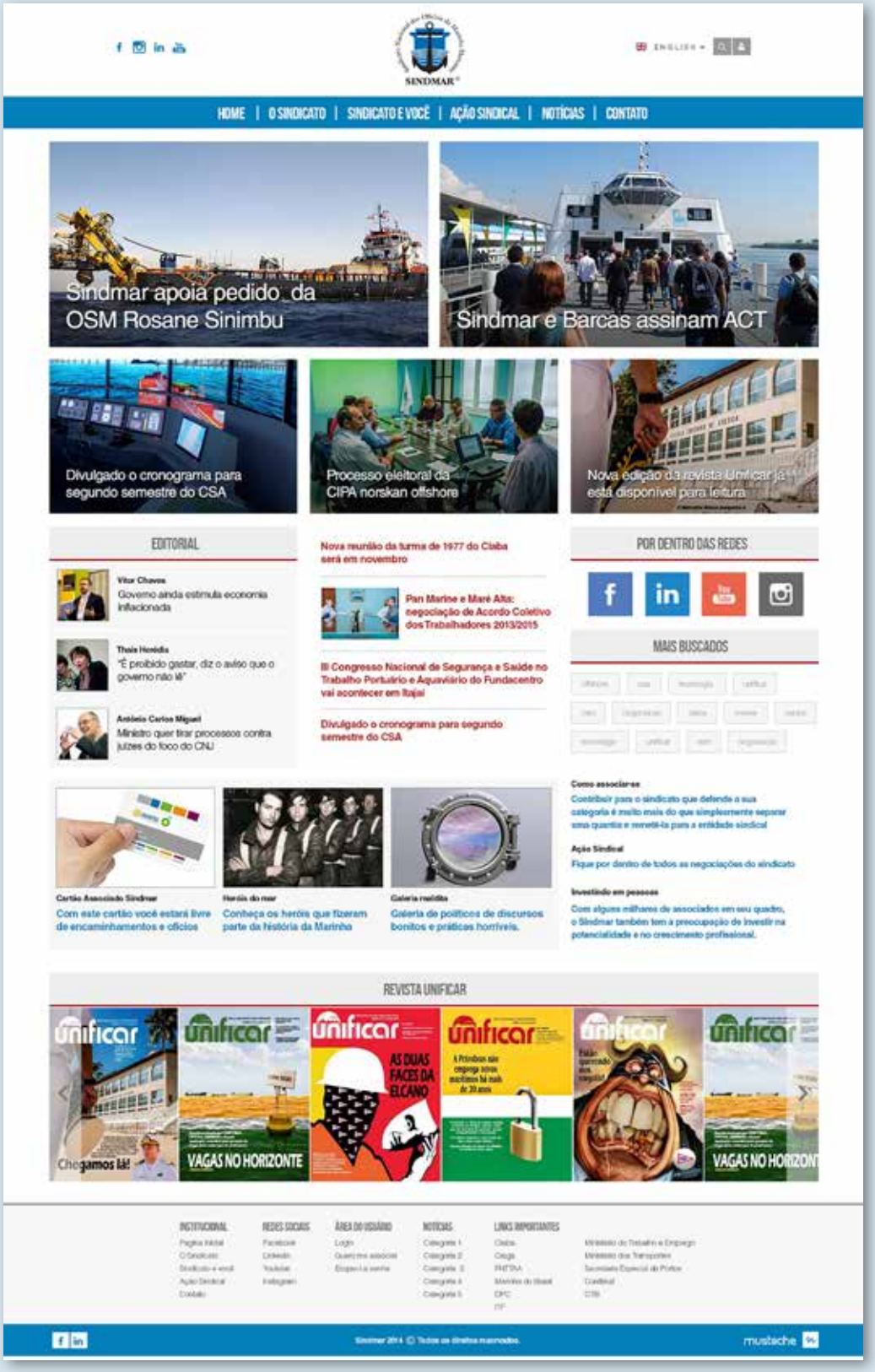
Novos sites do SINDMAR, CSA e FHM estão sendo preparados com muitas novidades e mais facilidades na navegação

Vem aí os novos sites do SINDMAR, do Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e da Fundação Homem do Mar (FHM). Um novo Boletim Eletrônico, muito mais moderno e com ligação direta para as notícias do site, e em total sintonia com as redes sociais do SINDMAR e da Revista UNIFICAR, também está sendo produzido. Conheça a opinião de um craque do design, André Hippertt, Diretor de Arte do jornal O Dia, que analisa este tipo de evolução visual, tão necessária e comum nos dias de hoje. Compartilhe uma nova maneira, mais moderna e agradável, de ler a sua UNIFICAR online, com a possibilidade até de ver matérias em vídeo.

Uma nova era... o que há de mais moderno em tecnologia e design a serviço da comunicação, aproximando, cada vez mais e melhor, o SINDMAR de seus Associados. Esta é a ideia ao atualizar o site com o que há de mais evoluído neste quesito. E um dos primeiros passos dessa jornada de evolução tecnológica foi a própria reunião de pauta pauta (quando se definem as sugestões de matérias que integram esta edição) desta Revista UNIFICAR, que passou a ser realizada online, ao vivo, via Skype (um software de comunicação, que permite conversas ao vivo, inclusive com imagem, caso o usuário tenha uma câmera disponível em seu computador).

Tudo começou em meados de abril de 2014, quando foi definida a escolha de uma nova empresa para administrar os sites do SINDMAR, FHM e CSA e começar a mudança. Feita a escolha, começaram as reuniões sob o comando do Diretor-Financeiro, Jaílson Bispo, para definir o que mudar e como realizar as modificações.

No início de junho, depois de várias reuniões e pesquisas sobre o que precisava evoluir, era dado o *start* para a nova história de uma era mais moderna e de melhor e maior acesso dos Marítimos à história, ao dia a dia e ao que vem por aí de mais importante e decisivo na vida dos Oficiais da Marinha Mercante. Histórias da luta por melhorias, notícias atualizadas sobre Acordos Coletivos de Trabalho e a verdade sobre o que acontece no meio Marítimo. Tudo isso e muito mais, em uma linguagem atual e direta e com mais facilidade de acesso, através da grande rede, trazendo tudo que é realmente importante.



Novos recursos

Os novos sites do SINDMAR, CSA e FHM vão proporcionar aos usuários mais agilidade e facilidade, por exemplo, no acesso às notícias, às últimas novidades sobre Acordos Coletivos de Trabalho e à edição da Revista UNIFICAR

Novo visual

Muito mais atuais e visualmente limpos e objetivos. Assim vão ser os novos visuais dos sites do SINDMAR, CSA e FHM, de acordo com as últimas tendências de design na rede mundial de computadores

Continua na próxima página

Opinião de quem conhece

Para tentar entender como devem acontecer estes tipos de mudanças de design, forma e conteúdo de informação, ouvimos o diretor de arte do jornal O Dia, do Rio de Janeiro, André Hippertt, que já promoveu e vivenciou mudanças em outros veículos de comunicação por onde passou em sua vida profissional.

Quisemos saber as diferenças de um site como o do SINDMAR e o de um jornal, como O Dia. A resposta é simples:

"Os sites de notícia estão em constante atualização, são 24h no ar, todos os dias, vendendo uma matéria-prima que teima em mudar a cada minuto (notícia não tem hora para acontecer). O seu público-alvo, o leitor, quer acessar o site e estar sempre bem informado de tudo que acontece no mundo. Nesse caso, as falhas não serão perdoadas. Ao não encontrar o que quer, imediatamente o leitor vai procurar a informação em outro lugar."

Foto: Carlos Rangel (O Dia)

André Hippertt é atualmente diretor de arte do jornal O Dia

Profissionais imprescindíveis

É claro que o SINDMAR está trabalhando com profissionais especializados no ramo de design e comunicação, para realizar as mudanças nos sites (incluindo os da Fundação Homem do Mar e o do CSA), no Boletim Eletrônico, e Hippertt explicou com precisão:

"Um profissional da área sabe exatamente quais são as necessidades, não só em termos de design, da aparência, mas também qual a maneira de se vender melhor o conteúdo. Este profissional conhece hierarquia, conceitos de informação, em suma, não é apenas um 'micreiro' aventureiro, que conhece um pouco de informática e dos códigos básicos da internet. O expert vai discutir todos os detalhes com o cliente, fazendo com que o site, no final, sirva a todas as necessidades por ele colocadas em reuniões anteriores. O profissional da área segue o briefing proposto, mas ele também dá sugestões, oferece novas soluções, pois é um especialista no assunto."

Por que mudar?

Mas afinal, por que é importante mudar de tempos em tempos projetos visuais e gráficos de sites, blogs, perfis sociais? Para Hippertt é simples:

"Em um mundo onde tudo muda, o tempo todo, é sempre bom estar antenado com todas as tendências que rolam ao seu redor. As mudanças devem ser pensadas com cuidado, mas eu creio que a tendência na internet, por tudo ser muito rápido, é que tudo acaba se pasteurizando depois de um tempo, daí a necessidade de mudar, para se diferenciar do resto."

Notícias também em vídeo

Mas com esta velocidade em que tudo muda, é preciso saber de quanto em quanto tempo é preciso mudar? Hippertt contou como funciona no site de O Dia e fala de uma outra novidade que teremos no site do SINDMAR:

"Existem as grandes mudanças e as pequenas. Um site passa por mudanças quase diárias. A última grande mudança no O Dia tem muito pouco tempo. Estamos planejando algumas, estamos querendo investir mais na área de vídeos produzidos por nossa equipe."

É disso que estamos falando... assim que o novo Site do SINDMAR estiver no ar, nossos Associados vão notar que muitas notícias serão também veiculadas em vídeo. Para você ter um aperitivo, procure alguns vídeos sobre matérias da Revista UNIFICAR no Youtube (www.youtube.com.br), um site de vídeos na grande rede. Então, agora é só aguardar que já já teremos muitas novidades nos Sites do SINDMAR, FHM e CSA, no Boletim Eletrônico semanal e na interligação de todas as mídias que usamos para nos comunicar com nossos Associados.

Um capítulo importante!

Livro destaca atuação do SINDMAR e CONTTMAF em Convenção da IMO

Já está disponível, nas melhores livrarias do País, o livro "Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar", que traz, em um de seus capítulos, uma importante contribuição do Almirante Mauro César Rodrigues Pereira, ex-Ministro da Marinha, de 1995 a 1999, em que é ressaltada a participação da CONTTMAF e do SINDMAR no trato dos assuntos Marítimos na Convenção do Direito do Mar da IMO, sigla em inglês para a Organização Marítima Internacional.

Continua na próxima página

Lançado pela Fundação Alexandre de Gusmão, o livro "Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar", organizado por André Panno Beirão e Antônio Celso Alves Pereira, é uma coletânea de textos que refletem as impressões de especialistas sobre a Convenção do Direito do Mar, realizada na Jamaica, há 30 anos.

O título do capítulo escrito pelo Almirante Mauro César é "O Direito do Mar – reflexões e desafios após 32 anos da Convenção da Jamaica" e apresenta "o papel do Brasil nos Organismos Internacionais Ligados ao Direito Marítimo com Destaque à IMO". O início do texto explica tudo:

"A motivação para o presente trabalho é a análise do significado, fatos, experiências e múltiplos outros aspectos relacionados à existência por 32 anos da Convenção da Jamaica, que entrou em vigor em 1994, um dos mais abrangentes documentos jurídicos internacionais que, ao firmar conceitos e regras básicas, permitiu a universalização da normatização das atividades marítimas, mantendo regulamentos e procedimentos atualizados e acompanhando os avanços da humanidade."

A seguir, alguns trechos do capítulo em que a CONTTMAF e o SINDMAR são apontados como participantes de grande relevância na defesa dos assuntos que defendem e preservam os direitos dos Mercantes:

"Como era de se esperar, muito se alterou nas participações do Brasil, cuja presença passou a ser sentida e respeitada. Isso ficou nítido, principalmente nas duas Conferências Diplomáticas, que se seguiram à mudança, quando nenhum ponto de disputa de maior relevância prescindiu da presença brasileira nos entendimentos diplomáticos. Em consequência, porém, aumentaram ainda mais os encargos da Representação, que tem de elevar, continuamente, a qualidade de seus trabalhos e já agora é chamada para participar das providências de elaboração, nos bastidores, das novas iniciativas, além de ser convidada a prestar apoio a terceiros e a se envolver mais a fundo na condução da Organização. Esses novos encargos motivaram cuidadoso aumento da Representação, que recebeu mais um Oficial superior enviado pela Marinha e Oficial de Marinha Mercante, o qual agrega os conhecimentos próprios de sua vivência especial, devendo-se sua presença ao discernimento da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) com especial apoio do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR)."

"A percepção de tal diferença não foi apenas resultado da observação dos integrantes da Representação. Diversos técnicos brasileiros enviados para comporem delegações a reuniões plenárias dos Comitês, Subcomitês e Grupos de Trabalho, como já o faziam em anos anteriores, logo apontaram o flagrante aumento de prestígio que os brasileiros passaram a desfrutar. Igualmente, opinião nesse sentido foi espontaneamente enunciada pelos ocupantes da Secretaria-Geral com mandatos iniciados em 1990, 2003 e 2012, respectivamente os Srs. William O'Neil (Canada), Efthimius Mitropolous (Grécia) e Koji Sekimizu (Japão), todos com atuação em cargos elevados da IMO desde antes de 2000."

"Houve, igualmente, reflexos internos da nova posição perante a IMO. O apoio de retaguarda ganhou novo ímpeto com a maior objetividade com que se coordenam diversas atividades, pois o sentimento mais preciso do ambiente técnico-político em Londres permitiu melhor orientar os esforços. Houve incremento em tradicional parceria entre a Marinha e a Petrobras, através de seus centros de pesquisa e o envolvimento dos Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente, da ANVISA, da ANTAQ, da ANP, da Polícia Federal e outros mais, sem falar na patriótica iniciativa do CONTTMAF/SINDMAR há pouco referida."

"Atualmente, o nome do Brasil já tem um respeito todo próprio no ambiente IMO, que pode render frutos positivos. Longe, entretanto, de pensar assegurada essa posição, é preciso não esmorecer no trabalho e não voltar a estruturas já comprovadamente ineficazes, como tem sido insinuado recentemente e por razões dissociadas do interesse nacional. Sabe-se, ademais, do inevitável aumento do atrito gerado pela competição com interesses

O Almirante Mauro César Rodrigues Pereira é o autor de um dos importantes capítulos do livro que traz a análise do significado, fatos, experiências e muitos aspectos destes 32 anos da Convenção da Jamaica, que aconteceu em 1982

antes não contestados, só compensados, em parte, pelo crescente apoio que é possível angariar junto aos países latino-americanos e do Caribe e do continente asiático, os quais identificam em posições brasileiras não só similaridade com seus desejos, como também seriedade e consistência. Para concretizá-los é mandatório acoplar as gestões políticas no ambiente IMO, conduzidas pela Representação Permanente, às ações diplomáticas em todos os setores de atuação brasileira, inclusive nas capitais desses Estados, por meio de entrosamento com o Ministério das Relações Exteriores. Para facilitar o entrosamento nas gestões correntes, dando-lhe a agilidade requerida, o já citado decreto de 2000, que reestruturou a Representação na IMO, determinou a existência de um Representante Alterno da carreira diplomática, que deverá ter fácil trânsito em seu Ministério de origem."

"Não se poderiam concluir essas observações sem comentar sobre o que se passa no ambiente nacional mais amplo, de onde tem de nascer toda a orientação para o posicionamento externo. É ainda tíbia a participação do setor privado na discussão dos temas relevantes e no apoio às atividades marítimas. Os armadores, ainda que constantemente atentos aos chamados, poderiam ser mais efetivos em sua participação. Do setor de construção naval, quase não se ouve a voz. Os usuários, os principais agentes econômicos, que precisariam acompanhar a política marítima, parecem ainda não haver descoberto este fato. Deles pouco se ouve, sejam industriais, comerciantes, exportadores ou importadores. Não é de estranhar, portanto, que a área de governo que os representa também não veja o problema em sua dimensão completa. Louve-se, nesse quadro, a admirável exceção representada pelo setor trabalhista, por intermédio da presença do CONTTMAF/SINDMAR, como já relatado." ■

Mudanças em breve

O que vai mudar nos próximos anos no Gerenciamento da Água de Lastro pelos Navios

A água de lastro e os sedimentos transportados pelos navios são identificados como a principal forma de transporte de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos entre diferentes regiões do nosso planeta. Durante suas operações normais, para que possam realizar a viagem planejada e navegar com segurança, os navios necessitam carregar água de lastro em um porto e levar esse lastro para outro porto, onde ele é descarregado. A água de lastro e seus sedimentos contêm organismos vivos que fazem parte dos ecossistemas do porto em que os tanques de lastro do navio foram carregados. Esses organismos continuam vivos no interior dos tanques dos navios e ao serem devolvidos ao meio ambiente em outro porto de escala do navio, passam a competir com as espécies nativas do porto em que o lastro está sendo descarregado. Se os organismos recém descarregados encontrarem poucos predadores naturais ou um ambiente que favoreça o seu desenvolvimento, podem se tornar espécies invasoras nocivas e alterar o equilíbrio local.

São bem conhecidas e noticiadas em nosso país ocorrências indesejadas de organismos aquáticos estranhos aos ecossistemas locais, causando impacto econômico e danos ao meio ambiente marinho e à saúde das pessoas nas regiões próximas dos portos.

O Mexilhão Dourado, que é um molusco bivalve originário da Ásia e chegou à América do Sul, provavelmente, na água de lastro de navios, tendo a República Argentina como ponto de entrada. Do país vizinho chegou ao Brasil e hoje a espécie já foi detectada em quase toda a região Sul e em vários pontos do Sudeste e Centro-Oeste, espalhando-se inclusive pelos rios e represas[1].

Outro exemplo muito noticiado no Brasil é o Vibrião do Cólera, com surtos e epidemias importantes ocorridas na década de 1990 e que, segundo as ANVISA, os estudos realizados apontam que estavam associadas ao transporte de água de lastro por navios provenientes de áreas endêmicas[2].

Com o aumento da conscientização sobre o problema, regulamentos locais e internacionais começaram a ser desenvolvidos e implementados em diversos países para controlar o transporte de organismos vivos na água de lastro e a indústria marítima mundial aderiu amplamente ao gerenciamento da água de lastro que consiste basicamente, nos dias atuais, na troca de lastro em alto mar e outras medidas preventivas como a remoção de resíduos dos tanques de lastro.

O marítimo brasileiro possui um alto nível de consciência ambiental, resultado da sua formação profissional e da cultura existente hoje no nosso país. Notamos com preocupação que alguns setores da sociedade brasileira sejam levados em determinados momentos, talvez pela desinformação, a eleger os na-

Arte: Cláudio Duarte

vios como inimigos do meio ambiente, como se os navios e as pessoas que lá trabalham fossem responsáveis pela desgraça. Esquecem que a vida da forma que levamos hoje e que a maioria certamente deseja, com conforto, acesso a produtos manufaturados do mundo inteiro, combustíveis baratos, só é possível pela existência dos navios, que realizam mais de 95% do transporte de mercadorias no mundo e contribuem para um custo menor. Desconhecem, muitas vezes também, que a comunidade marítima internacional, historicamente, tem dado respostas consistentes com a atualização e elevação dos padrões dos regulamentos internacionais para proteção da vida no mar, do meio ambiente e do trabalho marítimo, principalmente quando um problema novo é identificado.

As negociações na Organização Marítima Mundial ("IMO") que levaram à adoção de uma convenção internacional para solucionar o problema da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos na água de lastro dos navios tiveram início logo após a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento ("UNCED"), realizada no Rio de Janeiro em 1992. O problema da água de lastro havia sido identificado como uma dos quatro maiores ameaças aos oceanos do mundo. As outras ameaças identificadas seriam a poluição marinha originada em terra, a exploração excessiva dos recursos marinhos vivos e a destruição do habitat[3]. Nesse contexto, a água de lastro provavelmente seja, entre os citados, o problema que foi melhor encaminhado para uma resolução pela comunidade internacional, com importante participação do Brasil nesse processo.

A partir de 1999, o Grupo de Trabalho de Água de Lastro, criado em 1994 pelo Comitê de Proteção

Continua na próxima página

"Durante suas operações normais, para que possam realizar a viagem planejada e navegar com segurança, os navios necessitam carregar água de lastro em um porto e levar esse lastro para outro porto, onde ele é descarregado."

do Ambiente Marinho ("MEPC"), concentrou-se na elaboração de uma convenção internacional e desde então esse tema se tornou um grande desafio para a IMO e para a indústria de transporte mundial. A adoção da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos ("Convenção BWM 2004") ocorreu durante a Conferência sobre Gerenciamento de Água de Lastro por Navios, realizada na sede da IMO em Londres, em fevereiro de 2004.

A Convenção BWM 2004 entrará em vigor um ano após ser ratificada no mínimo por 30 Estados, representando pelo menos 35% da arqueação da frota mercante mundial. Temos que registrar que passados dez anos, isso ainda não ocorreu. Em 28 de julho 2014 a IMO informava em seu site que a Convenção conta com a ratificação de 40 Estados, que representam 30,25% da arqueação da frota mercante mundial[4]. Apesar de países de peso na arqueação bruta mundial como Panamá, Hong Kong, Bahamas, Singapura, Grécia, Malta e China não terem se posicionado favoravelmente pela ratificação da Convenção BWM 2004 até agora, é possível que a arqueação necessária seja atingida ainda este ano com a adesão de outros Estados.

A Convenção determina que os navios realizem o controle em dois níveis, a serem implementados gradualmente, em um esquema definido pela data de construção e pela capacidade em volume de lastro dos navios. Apesar dos altos níveis de adesão dos navios aos métodos de troca de lastro e controle de resíduos, constatada pelas agências de controle governamentais, inclusive aqui no nosso país, nem sempre há efetividade na troca de lastro e em algumas situações pode não ser possível realizar a troca se houver risco para a segurança do navio, como em caso de mau tempo durante a viagem. Os navios que realizam a troca da água de lastro são obrigados a fazê-lo com uma eficiência de pelo menos 95 por cento de troca volumétrica e existem três diferentes métodos aprovados para troca de água de lastro.

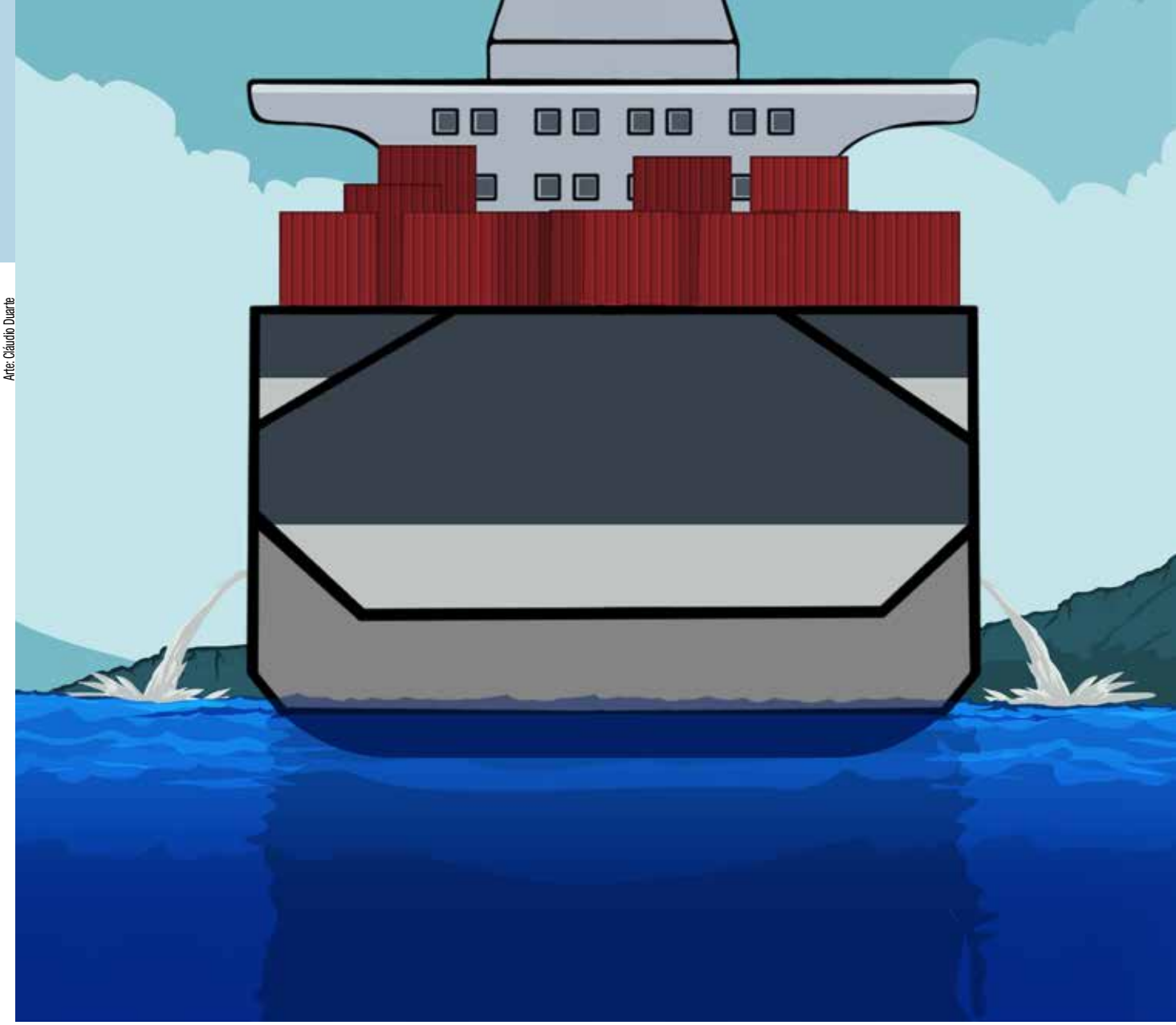
A Convenção reconhece que a troca de água de lastro causa preocupações operacionais bastante significativas para os navios e considera que esta opção não é capaz de fornecer uma solução totalmente eficaz para reduzir a propagação de organismos aquáticos indesejados e patógenos de água de lastro dos navios ao longo do tempo, e para lidar de forma adequada com esse problema, é prevista uma atualização da planta dos navios, com a instalação de sistemas de tratamento da água de lastro, de acordo com um calendário bem definido.

O prazo mais longo previsto na Convenção termina em 2016, para os navios com capacidade de lastro acima de 5.000 metros cúbicos, construídos antes de 2012, que são os navios de porte mais significativo na navegação comercial atual. Com a entrada em vigor da convenção esses navios terão até a primeira vistoria intermediária ou de renovação após a data de aniversário de entrega do navio em 2016. Se a Convenção entrar em vigor após 31 de Dezembro de 2016, a data aplicável de conformidade é primeira vistoria de renovação para todos os navios. Os navios construídos após a entrada em vigor serão obrigados a ter o sistema de tratamento instalado na data de entrega do navio[5]. A partir daí os navios deixarão de fazer troca da água de lastro e todos navios serão obrigados a realizar o tratamento da água de lastro.

A demora para entrar em vigor fez com que as datas inicialmente previstas para implementação dos regulamentos da Convenção tivessem que ser ajustadas e postergadas. No final de 2013 a IMO adotou uma resolução para que todos os navios construídos antes da data de entrada em vigor sejam efetivamente considerados como navios existentes. Desta forma, o sistema de gerenciamento de água de lastro não precisará ser instalado até a primeira vistoria de renovação do navio após entrada em vigor da Convenção.

Em maio de 2014 a IMO já havia emitido aprovação final para mais de trinta tipos diferentes de sistemas de tratamento de água de lastro que usam substâncias ativas e há mais de quarenta modelos, de diferentes fabricantes, que já receberam certificação de tipo aprovado de suas bandeiras para serem usados no tratamento de água de lastro [6].

Em breve e a curto prazo, um grande número de navios necessitará realizar a modificação de sistemas instalados a bordo para incorporação de uma planta de tratamento de lastro. Isso demanda também algum



Arte: Cláudio Duarte

tempo, que evidentemente é necessário para projeto, aprovação e execução das modificações. A Convenção BWM 2004 se aplica a todos os tipos de navios que operam no meio aquático que sejam projetados para transportar água de lastro e estejam registrados em uma bandeira participante da Convenção. Submersíveis, flutuantes, plataformas, FSO e FPSO, também estão incluídos na Convenção, dentro dos diferentes requisitos aplicáveis a cada caso.

Os armadores devem estar atentos e até mesmo preocupados com os curtos prazos que têm pela frente para tomar decisões importantes relacionadas a entrada em vigor da Convenção BWM 2004. Os trabalhadores marítimos continuam atualizados e aguardando aimplementação dos novos regulamentos e estarão sempre prontos a realizar o trabalho de forma segura e consciente, garantindo a proteção do meio ambiente. ■

Referências com mais informações sobre os temas abordados, você encontra nestes sites:

1 - www.ibama.gov.br
2 - www.anvisa.gov.br e www1.folha.uol.com.br
3 -www.imo.org nas abas OurWork/Environment/BallastWaterManagement
4 - www.imo.org nas abas OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Pages
5 - www.dnv.com nas abas industry/maritime/servicessolutions/classification/addrelser/BWM

"A adoção da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos (Convenção BWM 2004) ocorreu durante a Conferência sobre Gerenciamento de Água de Lastro por Navios, realizada na sede da IMO em Londres, em fevereiro de 2004."

Foto: Reprodução

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante

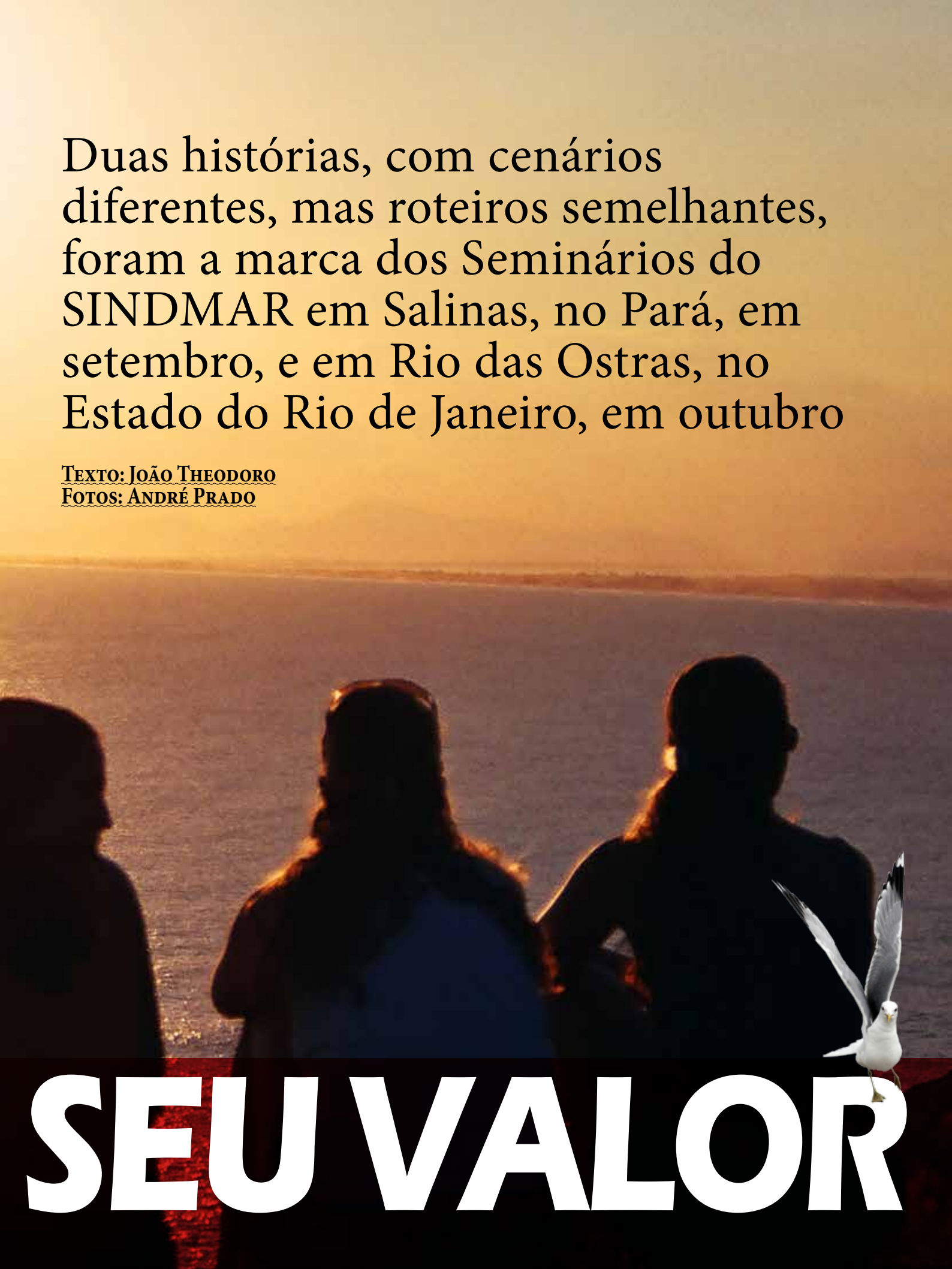
SINDMAR®

Chegou a hora dessa gente jovem

MOSTRAR

Duas histórias, com cenários diferentes, mas roteiros semelhantes, foram a marca dos Seminários do SINDMAR em Salinas, no Pará, em setembro, e em Rio das Ostras, no Estado do Rio de Janeiro, em outubro

Texto: João Theodoro
Fotos: André Prado



SEU VALOR

Salinas

Foi em Salinópolis, no Pará, a 220 km de Belém, de frente para o Oceano Atlântico, ao lado da foz do Amazonas e da Ilha de Marajó, que aconteceu o 18º Seminário do SINDMAR. Um dos mais marcantes da história, pela presença maciça de estudantes do CIABA e também pela baixa média de idade dos participantes. Foram três dias intensos. A juventude, com seu tempero de impetuosidade, provocou debates inflamados. A performance dos palestrantes foi forte e marcante, mas

em clima leve e descontraído.

As mulheres, tanto como palestrantes, quanto como participantes, tiveram um desempenho emocionante. Os jovens fizeram diversas perguntas, imprescindíveis para tirar suas muitas dúvidas. Conquistas foram exaltadas.

Evoluções pessoais e profissionais pontuaram o evento. No final, homenagens e premiações espalharam pelo ambiente a agradável sensação de que a maioria dos participantes se uniu em torno da ideia sindicalista.

Continua na próxima página

Salinas

Na manhã da sexta-feira, dia 26 de setembro, cerca de 200 jovens, a maioria estudantes do segundo e terceiro anos do CIABA, e alguns Oficiais da Marinha Mercante, começaram a sentir o clima do que seria o 18º Seminário do SINDMAR, um dos mais marcantes da história, por ter um número recorde de jovens e pela média de idade, a menor registrada nos 17 Seminários anteriores.

Na abertura, o anfitrião, Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR em Belém, agradeceu a professores e alunos do CIABA e profissionais da Marinha Mercante por estarem ali prontos para compartilhar de "assuntos relevantes e que podem auxiliar em uma melhor compreensão dos interesses ligados a nossa atividade e, no limite de responsabilidade – seja na formação, como representante, ou como futuro representado – possam contribuir de forma ética e responsável para manter o bom nível de empregabilidade, relações de trabalho justas e o respeito das empresas e das autoridades em todos os níveis."

Na palestra do Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, os futuros Oficiais logo perceberam o que poderiam esperar nos outros dias de Seminário. Estavam ali para aprender tudo o que há de mais importante para o futuro. O primeiro passo de Severino foi fazer todos os jovens entenderem que precisavam, antes de tudo... pensar. Severino contou um pouco da história de como a Marinha Mercante brasileira já foi muito maior. Afinal, a grande maioria presente só poderia conhecer esta história através de livros ou de ouvir histórias contadas por pais e avós. Em seguida, expôs os problemas que os futuros Oficiais Mercantes vão ter que enfrentar: como a falta de vagas para praticagem e o risco de oportunidades de emprego, devido, principalmente, ao ritmo lento do Promef (Plano de Renovação e Modernização da Frota). Até agora, de todos os 46 navios contratados, apenas sete estão em operação, em sete anos.

Um dos primeiros temas da palestra do Presidente foi ética (assunto que seria tratado mais adiante). Em diversos momentos, Severino foi aplaudido pela plateia. Depois, debateu a importância da RN 72, alertou que o ritmo de formação de Oficiais da Marinha Mercante está mais devagar, porque, com a lentidão do Promef, o mercado precisa se adequar. Alertou, durante toda a palestra, que é preciso que todos os Oficiais reflitam... e tenham consciência da importância do trabalho do SINDMAR na defesa de seus interesses profissionais.

Dias turbulentos virão

No segundo dia, o 18º Seminário do SINDMAR começou com o Segundo Presidente, José Válido interagindo com os futuros Oficiais Mercantes. Válido pediu ajuda aos cerca de 200 alunos para realizar sua palestra. Eles ajudaram e participaram muito. Válido ressaltou que "assim que deixarem a Escola serão submetidos à legislação trabalhista e terão que ter comportamento diferente."

"A disciplina e hierarquia vão para sempre. Mas não basta se formar e conseguir escolher a melhor empresa, não. Porque a melhor empresa pode se transformar na pior empresa e a vaga de trabalho que os Oficiais ocupam pode desaparecer. Aí vocês podem dizer: 'mas isso é quase impossível de acontecer', eu concordo, mas já aconteceu. A Fronape/Transpetro chegou a ter 78 navios, a Marinha Mercante brasileira tinha 440 embarcações, cada uma com dez oficiais dentro, e isso tudo foi quase por água abaixo. Mas, com muito trabalho, esta organização sindical ajudou a reverter esta situação. Mas preparem-se porque dias turbulentos virão e a nossa sobrevivência vai depender se nós vamos ter a capacidade de enfrentar estes dias turbulentos de maneira organizada ou não."

Válido falou sobre como se forma um Sindicato, e como é formada uma Federação, que é uma união de, no mínimo, cinco Sindicatos. Contou um pouco da história do nascimento do SINDMAR. Para chegar a isso, lembrou a trajetória do Sindicalismo da Marinha Mercante. Em 1931, oficialmente, surgiu o Sindicato dos Oficiais de Máquinas. Em 1932, o Sindicato dos Oficiais de Náutica e em 2000 os dois se fundiram, se juntaram e se integraram, fazendo surgir o SINDMAR. Em 2002, o Sindicato dos Eletricistas se uniu ao SINDMAR para se chegar ao que é hoje, unindo na luta Oficiais e Eletricistas.

Continua na próxima página

“Um dos primeiros assuntos da palestra do Presidente Severino foi a ética e, em diversos momentos, ele foi aplaudido pela plateia. Depois debateu a importância da RN 72, alertou que o ritmo de formação de Oficiais da Marinha Mercante já está mais devagar, porque, com a lentidão do Promef, o mercado precisa se adequar. Severino alertou, durante toda a palestra, que é preciso que todos os Oficiais pensem... e tenham consciência da importância do trabalho do SINDMAR na defesa de seus interesses profissionais.”

Salinas

O Segundo Presidente, José Válido, contou um pouco da história do Sindicalismo Mercante

Edemir Ramos falou da importância dos Acordos Coletivos de Trabalho

Acordos esclarecidos

Na sequência, foi a vez de Edemir Ramos, Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho, falar de uma das mais importantes estratégias que o SINDMAR usa para atuar em favor de seus associados: os Acordos Coletivos de Trabalho entre os Oficiais e Eletricistas Mercantes e as empresas de navegação. Edemir explicou como são as negociações, propostas e contrapropostas, pautas de reivindicação, votações e mensagens circulares que são submetidas às empresas e Representados na busca por um Acordo que faça ambas as partes se alinharem. O assunto, é claro, gerou muitas perguntas, principalmente dos jovens, maioria esmagadora dos participantes do Seminário. Edemir foi respondendo a cada uma delas com precisão e tranquilidade, características de quem sabe como atuar para fazer com que se chegue a um Acordo, pensando no melhor para os Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante.

O Mercante e a arte marcial

Um palestrante convidado fez uma palestra inusitada. O CLC José Ribamar Vieira, mestre em karatê, que já treinou uma das lendas do Brasil como lutador de Artes Marciais Mistas, Lyoto Machida. Usou uma historinha criada por ele, como uma verdadeira aula de arte marcial, aplicada à vida do Oficial Mercante.

Pediu a participação do aluno mais forte presente na plateia e exemplificou, ao utilizar um contragolpe, como se pode enfrentar e vencer uma luta, usando a força do oponente contra ele próprio. A palestra do CLC Vieira foi rápida e eficiente para prevenir os jovens e futuros Oficiais sobre os riscos que vão correr, caso não se preparem devidamente para a vida na Marinha Mercante.

A vez das mulheres

Chegou a vez das mulheres. Isabella Costa e Symone Soares, Delegadas do SINDMAR em Recife e Aracaju, respectivamente, falaram da crescente presença das mulheres na Marinha Mercante e, a exemplo delas, no Sindicalismo. Elas contaram em suas palestras as difíceis trajetórias e experiências como Oficiais a bordo, enfrentando os desafios que se apresentam. Falaram de assédio moral, sexual e, principalmente, de um dos momentos mais sublimes para uma mulher: o de ser mãe. Ambas tiveram problemas com relação à gestação, na relação de trabalho com as empresas em que trabalhavam na época, e foram pronta e amplamente amparadas e

A Delegada do SINDMAR em Recife, Isabella Costa, falou da ajuda que recebeu do Sindicato quando estava grávida

O Delegado do SINDMAR em Vitória, Ariel Montero, falou da importância de se ter ética

apoiadas pelo SINDMAR, que, tempos depois, decidiu trazê-las para integrar o seu time de Delegadas. A emoção tomou conta de todos.

Mas elas não se restringiram às palestras. Para estreitar o contato das futuras Oficiais sobre os problemas que as mulheres podem enfrentar no mercado de trabalho, promoveram um encontro só entre elas, logo em seguida ao final das palestras do dia, para conversar mais de perto com a maioria das jovens presentes. Puderam discutir, tirar dúvidas e foram unânimes em afirmar que não tinham ideia de que o gênero feminino, em pleno século XXI, enfrentaria tais problemas nas relações de trabalho.

A importância do cadastro atualizado

O Secretário Geral do SINDMAR, Odilon Braga, deu uma verdadeira aula sobre a importância de o Oficial Mercante manter seu cadastro no SINDMAR atualizado. Com isso, todos podem se manter bem informados, recebendo Boletins semanais, a Revista UNIFICAR e, é claro, ficar sabendo onde há vagas de trabalho no mercado. O cadastro é alimentado com informações colhidas nas empresas de acordo com os Acordos Coletivos de Trabalho, dados sobre as homologações de rescisões contratuais e outras por iniciativa do próprio Associado. Braga reforçou que é com o cadastro em dia que se pode conhecer a real dimensão da força de trabalho e facilitar a entrada no mercado. "Mas ele também é importante para elaborar estatísticas, gerar informações de interesse pessoal e coletivo e ainda fornecer dados para elaborar estudos para a defesa de toda a categoria", destacou.

O que você pode fazer por seu companheiro?

Ética, moral e valores, ou seja, muitas das ideias, filosofias e práticas que nos tiram da inércia, foram o tema da palestra de Ariel Montero, Delegado do SINDMAR em Vitória, no Espírito Santo. O tema conquistou rapidamente a plateia de futuros Oficiais Mercantes. A palestra uniu filosofias e práticas. Um dos muitos pensamentos que Ariel usou para instigar a plateia foi sobre a importância de valorizar os outros através da identidade entre um e outro e de que a humanização talvez seja o termo mais próximo da ética. Ainda definiu que a regra de ouro da ética é você se tornar um exemplo para os outros e, assim, criar um clima de união em torno dos bons

Continua na próxima página

O Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, ressaltou a importância de se manter o cadastro atualizado

exemplos. Seguiu lançando várias perguntas aos participantes. Talvez a principal delas tenha sido "o que você pode fazer por seu companheiro?" Afinal, juntos, os Oficiais Mercantes podem mais.

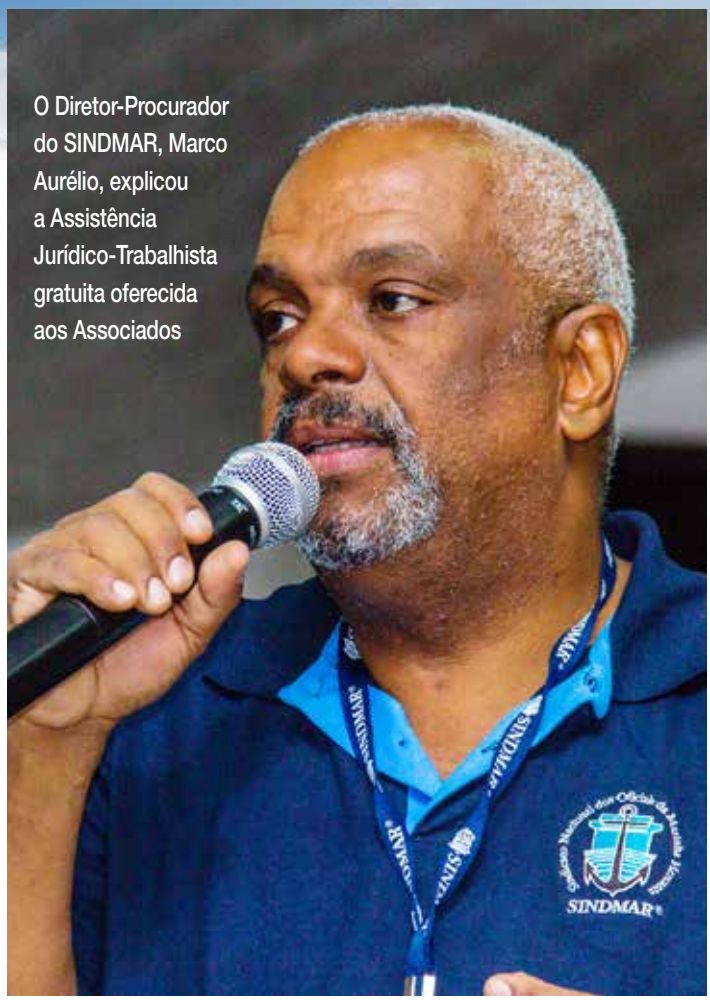
Para ilustrar a ideia, Ariel apresentou um vídeo de animação, com muito bom humor, que exemplificava a força desta união. A historinha não dura mais de 30 segundos e mostra o momento em que um albatroz avista um pequeno siri, na beira da praia, e mergulha em seu voo de ataque. Então, vários outros siris que estão por perto se unem ao companheiro formando um verdadeiro pelotão. Juntos, todos levantam suas garras para "receber o albatroz". Resultado: o albatroz, como não tem jeito de parar seu voo de ataque, acaba "aterrissando" sobre as dezenas de garras dos pequenos siris e sendo, literalmente, depenado e derrotado pela união dos "frágeis" siris. Moral da história? Juntos somos mais fortes. O melhor? Os participantes vibraram.

Chegamos lá!

Para terminar o segundo dia, Severino Almeida convidou para falar de sua experiência pioneira o Oficial de Máquinas Marco Junqueira, primeiro OSM a ser aceito na Escola Superior de Guerra para fazer o curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), por indicação do SINDMAR. Junqueira, que foi personagem da matéria de capa da Revista UNIFICAR nº 39, falou de sua trajetória profissional até chegar ao curso na ESG. Foi aí que destacou que o título da reportagem foi perfeito: "Chegamos lá!" Afinal, como ele mesmo disse, representou toda a categoria de Oficiais da Marinha Mercante em uma das Escolas mais importantes e significativas do país. Após o encerramento das palestras do dia, Junqueira foi cercado pelos jovens e sabatinado sobre sua experiência.

Apoio Jurídico

O terceiro e último dia do 18º Seminário começou com mais uma importante iniciativa do SINDMAR no atendimento a seus associados, a Assistência Jurídico-Trabalhista gratuita. Em sua apresentação, o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio da Silva, explicou que "em uma interpretação própria e independente dos critérios observados pelos entes públicos abrangidos pela lei, o SINDMAR ofe-



O Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, explicou a Assistência Jurídico-Trabalhista gratuita oferecida aos Associados

O Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra, explicou todos os detalhes sobre certificação e carreira

rece a seus associados Assistência Jurídico Trabalhista gratuita no que se refere aos honorários advocatícios.

"Na verdade, a assistência vai além de apenas orientar e defender os Oficiais e Eletricistas Mercantes em questões trabalhistas."

Segundo Marco Aurélio, "uma outra iniciativa do Departamento Jurídico do SINDMAR, além da assistência trabalhista, permite ao seu corpo jurídico dar orientações ao associado em busca de melhores caminhos a seguir em outras áreas do direito, principalmente em suas demandas da vida civil.

"Percebemos que em um primeiro contato, isto tem auxiliado muito nossos associados, principalmente em compra de imóveis, questões de família, defesa do consumidor, entre outras."

Novo Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer

Marco Aurélio teve mais uma importantíssima atribuição em sua palestra: apresentar o projeto do Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer (CTTL) do SINDMAR. Ele mostrou aos futuros Oficiais da Marinha Mercante todos os detalhes de como serão as novas instalações do CTTL, no distrito de Albuquerque, em Teresópolis, região serrana do Estado do Rio de Janeiro.

Exibiu uma apresentação onde mostrou que o CTTL vai ocupar com suas construções apenas 15% de uma área total de 845 mil metros quadrados. A maior parte dessa área vai se tornar uma reserva ambiental particular. Neste espaço vai ser erguido o novo Centro de Simulação Aquaviária (CSA), com 12 simuladores: seis Full Mission Bridges, quatro Engire Room Simulator (ERS), um Harbour Tug Bridge Operation e um Offshore Crane Operation. Além disso, o CTTL vai abrigar um prédio de administração e instalações destinadas ao lazer para os Oficiais Mercantes, Eletricistas e seus familiares, como um hotel, com 160 apartamentos, restaurante, duas piscinas, uma delas aquecida e coberta, quadras poliesportivas, sala de jogos e musculação. Os participantes do Seminário, de todas as idades, ficaram impressionados com o projeto e aplaudiram no final da palestra.

Sejam fortes

No encerramento, Severino Almeida tomou novamente a palavra para dar alguns recados. Primeiro um alerta, princi-

Continua na próxima página

Salinas

A Delegada do SINDMAR em Aracaju – SE, Symone Soares, falou diretamente às jovens futuras Oficiais Mercantes

palmente aos jovens: "caso o Sindicato não se mantenha forte, as pessoas podem perder seus postos de trabalho da noite para o dia. Pode acontecer como na Noruega, em que os Mercantes foram dormir empregados e acordaram sem seus postos de trabalho". Na sequência, Severino aproveitou para falar da importância da última palestra do Seminário, sobre Educação e Certificação, um assunto que interessa diretamente àqueles que já estão no mercado de trabalho, mas que os estudantes precisam se conscientizar, desde já, da importância.

"Essa área de treinamento e educação é fundamental para que todos ajudem o Sindicato a ficar mais forte. As empresas necessitam de Oficiais certificados. O Oficial que quer uma inserção melhor no mercado de trabalho precisa se certificar. Se conseguirmos oferecer este serviço, com alta qualidade, por um preço muito mais barato do que o que é estabelecido por aí, e sobrando uma parte para fortalecer a luta sindical, nós vamos fazer. O modelo está dando certo, mas é uma coisa de médio e longo prazo. Este serviço precisa ser ofertado. Este projeto começou em 1998 e só fomos conseguir recursos para o primeiro passadiço em 2004, que ficou pronto em 2006. Tudo é um processo. Não é em um estalar de dedos, assim de uma hora para a outra. Antes disso, muitos dos que estão aqui como Oficiais tinham que ir para o exterior para fazer um curso de Posicionamento Dinâmico e tinham muitas vezes que vender seu carro para isso. Atualmente custaria mais de R$ 30 mil. Por menos que um décimo disso, o Oficial hoje está com seu certificado na mão. A maioria, inclusive, é a empresa quem paga, porque precisa ter seus Oficiais certificados. Quem paga nossa Fundação Homem do Mar não é o companheiro, é a empresa que precisa. Isso é conquista do Sindicato, que precisa ser valorizada; e não é.

E eu pergunto a vocês, quem luta em defesa do que não valoriza? Ninguém! Então, vocês têm que atracar o relé. Ninguém vai ouvir vocês ou nos ouvir porque estamos certos. Jamais, no mundo inteiro, ninguém ouve ninguém porque está certo. Você ouve o outro porque é forte. E se vocês querem ser ouvidos nos interesses de vocês, presentes e futuros, antes de estarem certos, sejam fortes. Aí vocês serão ouvidos. Este CSA é a melhor herança que a nossa geração vai deixar para vocês. Pensem nisso. A

Depois das palestras do segundo dia de Seminário em Salinas, as Delegadas do SINDMAR, Isabella Costa e Symone Soares, se reuniram com as mulheres Oficiais e as estudantes do CIAGA

sorte de vocês é que contam com gente de uma geração que já não é nova, que é compromissada com a Marinha Mercante e faz disso uma missão de vida. Rezem para que as gerações que venham tenham o mesmo compromisso, a mesma seriedade e competência. Porque se não tiver competência, não adianta."

Certificação e carreira

Depois de sua mensagem, forte e definitiva, Severino passou a palavra para José Serra, Diretor de Educação do SINDMAR, para a última palestra, sobre certificação e carreira. As informações são imprescindíveis para a vida dos Oficiais e Eletricistas Mercantes que já estão formados e trabalhando, mas os jovens precisam saber, desde já, da importância destes cursos e certificados para poderem se preparar e construir sua carreira. José Serra explicou que a Diretoria de Educação faz atendimento ao público, que pode ser pessoal, por telefone e por e-mail, e reuniões com a empresas para tirar dúvidas a respeito das legislações das autoridades marítimas, principalmente nos aspectos relativos à carreira, certificação e habilitação e outros benefícios dos Associados.

"O ponto principal é o estágio supervisionado, para o Oficial que está na ativa e querendo retornar para a atividade o mais rápido possível. Eles podem fazer o curso presencial ou o estágio supervisionado em qualquer época do ano. De outubro de 2013 até outubro de 2014, foram revalidados certificados de 575 Oficiais, 266 de Náutica e 309 de Máquinas. "

Serra explicou todos os detalhes de cada certificação necessária aos Oficiais Mercantes e mostrou o esforço que a Diretoria de Educação faz para atender a todos e a luta para simplificar cada vez mais as exigências das autoridades Marítimas.

Final festivo

Sempre com muito bom humor, José Válido, Segundo Presidente do SINDMAR, assumiu a palavra para promover o final do Seminário e homenagear vários participantes, tanto palestrantes quanto Oficiais Mercantes e vários jovens alunos, que já demonstraram, com suas intervenções durante as palestras, que estão no caminho certo para se tornarem grandes profissionais da Marinha Mercante e até, quem sabe, futuros membros do SINDMAR.

Salinas

DEPOIMENTOS

Patricia Gomes de Freitas Campos
(Aluna CIABA, 2º ano)
O Seminário foi muito proveitoso porque mostrou que nós temos que estar resguardados, por estarmos sujeitos a tantas coisas no nosso meio de trabalho. Foi muito bom por ter sanado boa parte das minhas dúvidas.

Yuri de Sousa Ramos
(Aluno CIABA, 3º ano)
Eu já estive no Seminário há dois anos e a visão era completamente diferente. Os alunos mais antigos que vieram comigo não tinham a mesma capacidade de entendimento que, tanto a turma do terceiro ano quanto a do segundo têm hoje. O SINDMAR e a nossa classe dependem muito de união e, no que depender das duas turmas, é o que vai acontecer daqui por diante. As informações passadas aqui mudaram completamente a visão sobre a RN 72 e todas as pendências trabalhistas que acabaram de chegar ao nosso conhecimento e atingir a nossa praticagem.

Rarely da Cunha Soares
(ASOM)
Eu queria resumir a minha primeira participação em quatro palavras: a primeira seria honra. Uma honra muito grande poder conviver com pessoas tão niveladas, tão altivas. Desde a parte dos alunos quanto dos professores, especialmente os que me deram aulas no curso de ASOM. Nunca imaginei que eu pudesse frequentar o mesmo hotel, andar na borda da piscina, compartilhando o mesmo espaço com estes que eventualmente serão meus futuros comandantes. Segunda palavra: satisfação. O evento foi perfeito, o local também. As meninas do SINDMAR, a Iolene, a Gisele, a Gabriela, foram excelentes no trabalho. Terceira palavra: desafio. Encarar com seriedade e união o que vem pela frente. E, finalmente, e agora eu me dirijo especificamente ao Presidente Severino: responsabilidade. Que nós encaremos estes desafios que vão nos atingir daqui para a frente com senso de responsabilidade, junto a esta construção que é o Sindicato do qual nós fazemos parte.

Vanessa Zulian Lopes
(Aluna CIABA, 3º ano)
Vou fazer um agradecimento especial aqui em nome das mulheres, para a Isabella e a Symone, que conversaram com a gente, abriram bastante a nossa mente e estão sempre aí lutando pelas mulheres da Marinha Mercante.

Yago Maués Batista
(Aluno CIABA, 3º ano)
Como o Severino falou, é importante contestar às vezes, né? Eu gostaria de ressaltar que eu acredito na importância de, assim como uma Nação tem a obrigação de conhecer os seus políticos, uma classe trabalhadora também tem a obrigação de conhecer o Sindicato que a representa. Então eu tenho a agradecer ao SINDMAR justamente por proporcionar os meios de nós conhecermos os membros da Diretoria, o Presidente, de forma agradabilíssima e condigna com que fomos tratados. Eu contesto sim alguns pontos, mas, apesar

Depois de sua palestra, o OSM Marco Junqueira (à direita) conversou com vários jovens sore sua experiência pioneira na Escola Superior de Guerra

das divergências, o que deve ficar ressaltado é a importância de uma classe trabalhadora ser unida e ser sindicalizada.

Pedro Henrique Silva Reis
(Aluno CIABA, 3º ano)
Eu queria primeiramente agradecer ao Severino e ao Válido esta oportunidade de interação com pessoas que estão no mercado, com Oficiais com quem conversamos aqui sobre a situação que vive a Marinha Mercante. Muitas notícias que nós não temos como confirmar. Não temos uma fonte segura para poder saber o que achar, principalmente através, de como disse o Severino, da "faceburra". Mas aqui no Seminário, com as notícias concretas que vocês deram para a gente, vimos a validade do que foi dito aqui e a mentira de outras coisas que foram passadas para a gente por aí.

Cristiane Santos Bezerra
(ASON)
Primeiramente eu queria agradecer a oportunidade. Jamais imaginaria poder participar de um evento como este. Quando cheguei aqui eu não tinha noção alguma do que eu ia encontrar, das palestras que seriam realizadas, de quem ia falar e não tinha noção da importância de um Sindicato. E tudo isto foi esclarecido. Hoje, neste momento, eu tenho noção da importância do Sindicato e de que eu preciso dele para me representar. E a palestra das meninas foi o ápice para mim, porque, como mulher, junto com todas as outras meninas que estão aqui, passamos a entender que precisa haver um planejamento para a maternidade, o casamento. Elas nos passaram uma realidade que realmente eu não tinha noção do que poderia acontecer. O Seminário foi de extrema importância para sabermos que o Sindicato é imprescindível para a nossa vida como Oficial Mercante.

Rio das Ostras

Quem nunca esteve em mais de um Seminário do SINDMAR pode imaginar que são todos praticamente iguais. Puro engano! A prova disso é que, a exemplo do que acontece com as águas de um rio, que nunca são as mesmas, porque estão sempre em movimento, como dizia o filósofo grego Heráclito, as palestras e os Seminários do SINDMAR podem ser semelhantes, mas nunca iguais. Quatro dias depois do 18º Seminário, em Salinas, no Pará, a equipe de Diretores e Delegados

do Sindicato já estava pronta, em Rio das Ostras para o 19º Seminário. Duas características se repetiram: a grande presença de jovens e o destaque para a participação feminina, só que desta vez do CIAGA. Os jovens foram elogiados pelo Presidente Severino Almeida, ao final do evento. Houve muita participação através de perguntas e interação com os palestrantes. Ou seja, mais uma vez, foi diferente. E muito importante e proveitoso para todos os participantes.

Continua na próxima página

Rio das Ostras

Mais enxuto, por ser realizado no final de semana com eleições no domingo, o 19º Seminário do SINDMAR começou na tarde de sexta-feira, dia 4 de outubro, depois de uma agradável viagem do Centro do Rio de Janeiro até Rio das Ostras, na Região dos Lagos. Os participantes foram saudados pelo Presidente Severino Almeida e avisados de que as palestras iriam até mais tarde, tanto sexta quanto sábado, já que no domingo todos viajariam de volta ao Rio de Janeiro, de manhã, para chegarem a tempo de votar.

Sem perder tempo, Severino falou do cenário da Marinha Mercante no Brasil e no Mundo, destacou o crescimento do mercado offshore, a importância da RN 72, o problema das bandeiras de conveniência e avisou que, para os armadores de qualquer lugar do mundo, os Oficiais Mercantes brasileiros "são caros" e, por outro lado, os trabalhadores filipinos são muito mais baratos.

Cenário de risco

Um dos pontos altos da palestra de abertura de Severino foi o alerta aos jovens de que "estamos em um cenário de risco e que, na bandeira brasileira, não há perspectiva de crescimento do mercado de trabalho".

"Ao contrário, corremos o risco até de perdermos as conquistas da RN 72. Afinal, temos apenas 34 navios de bandeira nacional na maior empresa brasileira, que é a Transpetro, e devemos ter um encolhimento da frota, principalmente, porque muitos projetos, que tiveram o apoio do Fundo da Marinha Mercante, foram cancelados. E o ritmo do Promef (Plano de Renovação e Modernização da Frota) é muito lento. Em sete anos, desde o primeiro navio contratado e construído, foram apenas sete embarcações novas entregues e navegando. Por outro lado, a Cabotagem brasileira é o setor econômico que mais tem crescido no país, com média anual de quase 13%. Ou seja, nosso Brasil está crescendo e muito, estamos distribuindo melhor a nossa riqueza, vamos ter muitos navios circulando pelo Brasil, mas será que estaremos neles?"

Em seguida começaram as perguntas. Primeiro de um experiente Oficial de Máquinas, Sena:

"E o que podemos fazer?"

Severino respondeu de pronto:

"Fortalecer o SINDMAR. Os jovens que estão aqui, ou até alguns que já estão no mercado de trabalho, mas que não viveram os tempos difíceis, não têm como adivinhar, mas precisam saber que tudo o que eles têm hoje à disposição e as conquistas não nasceram de geração espontânea. Foi com muita luta. O Sindicalismo marítimo, nos anos 90, se fazia sem recursos. A gente tinha que viajar para Brasília, para reivindicar uma série de coisas e, na maioria das vezes, íamos de ônibus, dormíamos no chão, porque não tínhamos dinheiro para pagar hotel. Para chegar onde chegamos hoje, e realizar este Seminário e muitas outras coisas, como o Centro de Simulação Aquaviária, com aqueles passadiços modernísimos, com equipamentos de última geração, é a nossa organização sindical que está pagando. Para chegar até aqui foi necessário muito esforço, muita seriedade, muito comprometimento e, principalmente, muita competência. Eu, por exemplo, não acredito que ninguém vá fazer sindicalismo se sacrificando por alguém. Eu faço isto porque eu gosto. Eu tenho tesão pelo que eu faço. E brigo para continuar fazendo. Quanto mais eu faço, mais eu gosto. Eu sou insaciável. É assim que se faz Sindicalismo! Se não tem esta disposição, vai vender tapioca na feira, que é melhor."

"Seja forte e o mundo escuta você"

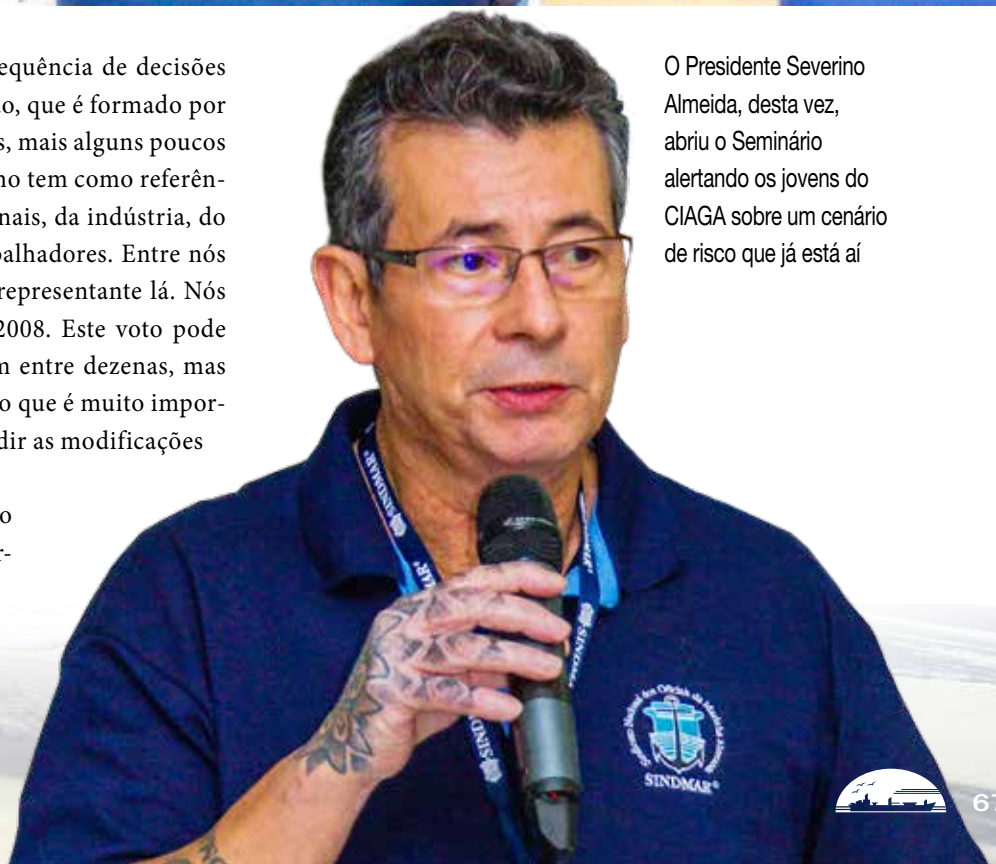
Alessandro Medeiros, um Imediato, já no mercado de trabalho, preocupado com a eleição e com os parlamentares eleitos, quis saber qual a perspectiva do SINDMAR para a realidade que se pode vislumbrar adiante. Severino, como ele mesmo disse que tinha que ser, foi rápido e objetivo na resposta:

"Sua preocupação é muito complexa. A melhor contribuição para isso é ter uma interlocução forte através do SINDMAR, porque parlamentar não faz milagre e não lhe acompanha porque você está certo; lhe acompanha porque você é forte. Se torne forte e o mundo escuta você. Então, vamos nos tornar fortes que aí vão nos es-

cutar. Até porque a RN 72 é consequência de decisões do Conselho Nacional de Imigração, que é formado por representações de nove Ministérios, mais alguns poucos votos de organizações que o governo tem como referência, votos das confederações patronais, da indústria, do comércio etc... E os votos dos trabalhadores. Entre nós está o Odilon Braga, que é nosso representante lá. Nós conseguimos uma cadeira lá em 2008. Este voto pode não decidir as coisas, porque é um entre dezenas, mas estamos acompanhando as coisas, o que é muito importante para pelo menos tentar impedir as modificações à atual lei de imigrações."

Severino prosseguiu afirmando que "hoje em dia, é muito difícil o armador conseguir o que ele quer".

Continua na próxima página



O Presidente Severino Almeida, desta vez, abriu o Seminário alertando os jovens do CIAGA sobre um cenário de risco que já está aí

Rio das Ostras

"A situação deles não é nem um pouco confortável. Eles estão tentando usar alguns artifícios para conseguir o que querem. Não é questão de ter vaga para praticagem. Tem vaga! A praticagem virou um instrumento de luta do armador para tentar driblar a RN 72. Desde o ano passado eles tentam convencer o Ministério do Trabalho que os praticantes deveriam participar da cota de brasileiros da RN 72. Se isto acontece, os praticantes vão sendo trocados por outros praticantes, e onde é que os praticantes que acabam seu período de praticagem vão conseguir trabalho? Aí vira um círculo vicioso. Outro bom exemplo que vocês precisam pensar no coletivo é a luta que estamos realizando nas negociações com a ABEAM. Um dos pontos importantes das negociações de um Acordo Coletivo de Trabalho com eles é a obrigatoriedade de eles terem previdência privada para todos, o que ainda não existe. Nós teríamos aí um Acordo que iria atingir quase 400 embarcações e centenas de companheiros nossos com previdência privada que hoje não têm. Ganhariam com retroatividade à data base, de fevereiro, 2% de ganho real. E o mais importante: geraria vagas para praticantes. As empresas se obrigariam a contratar quatro praticantes, por Acordo Coletivo, nas embarcações que efetivamente necessitassem de ampliação de prazo para contratação de brasileiros. Mas a votação dos companheiros para aprovar as reivindicações não foi muito boa. Vocês precisam ter sempre visão deste cenário. Vocês se tornam importantes nesta luta, quando começam a pensar coletivamente."

E segue o barco

Em seguida, mais uma das diferenças entre os Seminários: Severino apresentou o CLC Carlos Augusto Muller, reeleito pela segunda vez, com o apoio do SINDMAR, como representante dos empregados da Transpetro no Conselho de Administração da empresa. Muller abriu sua palestra falando dos três assuntos de que iria tratar: o salário mínimo dos Marítimos no âmbito da OIT (sigla em inglês para Organização Internacional do Trabalho), a participação na IFSMA (sigla em inglês para Federação Internacional das Associações de Capitães) e seu trabalho no Conselho Administrativo da Transpetro.

Sobre a reunião da OIT, que trata do salário mínimo dos Marítimos, ela é integrada por representantes dos armadores e de trabalhadores e acontece a cada dois anos, o CLC Muller explicou que ela acontece para estabelecer uma condição mínima de trabalho para o Marítimo. E acrescentou que "é realmente mínima, já que o salário mínimo determinado para um marinheiro é de pouco mais de 500 dólares, o que não atende as necessidades básicas da maioria dos trabalhadores marítimos. A minha maior dúvida ao chegar na reunião era porque raios tem um brasileiro fazendo parte desta comissão? Que importância a gente tem nesta reunião, se somos minoria diante dos russos, filipinos e chineses? Como seria tratado lá? Para minha surpresa, fui tratado com muita receptividade e respeito e com uma certa inveja, por conta das garantias e vantagens que temos aqui e não existem mundo afora. Normalmente eles trabalham seis meses, desembarcam e vão procurar outro trabalho. Além disso, comprovei que o Severino e o SINDMAR são muito respeitados por eles por todas as conquistas que conseguiram aqui".

O CLC Muller destacou a importância de todos colaborarem com a defesa dessas conquistas:

"É muito importante a participação de todos para garantir que as conquistas estão sendo respeitadas. Se você for embarcar em um navio que não está respeitando a RN 72, tire foto da lista de Oficiais a bordo e mande para o SINDMAR, que mantém uma rede de Delegados em todos os portos do país. Essa é uma forma de atuar em defesa do nosso trabalho. Não é só defender o nosso lado individual. Temos que pensar que se defendermos nossos direitos, quem sabe nossos filhos poderão vir a trabalhar na Marinha Mercante. Isso não precisa acabar aqui com a gente, se a gente fizer o que tem que fazer."

O assunto em seguida foi a IFSMA, a Federação Internacional das Associações de Capitães, que tem mais de 12 mil membros de 72 países e defende o interesse dos Capitães que, como Oficiais, são representados pelo SINDMAR. O Sindicato também ocupa este espaço internacionalmente. A IFSMA foi criada em 1974, por oito associações de Comandantes em países europeus, não tem fins lucrativos e é um órgão consultivo da IMO (sigla em inglês para Organização Marítima Internacional).

Muller explicou ainda que "a IFSMA busca interceder em favor dos Capitães no momento em que ocorrer a chamada "criminalização", uma prática mundial de que quando acontece um incidente ou acidente, apenas se busca um culpado e não se determina uma maneira de evitar que aquele incidente ou acidente se repita. Ela se empenha também na luta contra a pirataria e em favor dos chamados "portos de refúgio", que são aqueles a que um navio com problemas pode recorrer para se abrigar de mau tempo, fazer um reparo importante e evitar acidentes que possam gerar poluição ou até mesmo a perda do navio.

Muller também falou sobre como é formado o Conselho de Administração da Transpetro:

"Lá são cerca de seis mil empregados, pouco mais de dois mil marítimos, e, pela lei, toda empresa que tenha registro na Bolsa de Valores tem que ter um conselho de administração e, mais recentemente, no governo Lula, foi implementada uma outra lei determinando que, nas empresas estatais, os trabalhadores elejam um representante para participar deste conselho."

Continua na próxima página

O CLC Carlos Augusto Muller falou sobre sua atuação como representante dos trabalhadores no Conselho Administrativo da Transpetro

Rio das Ostras

Depois, Muller explicou como é seu trabalho dentro do Conselho de Administração da Transpetro:

"É lógico que, como o Conselho é formado por cinco membros – o Presidente da Petrobras, três representantes do Governo e o representante dos empregados –, nosso voto não é decisivo. Não podemos com nosso voto alterar qualquer decisão do Conselho, mas podemos influenciar, mostrar quando determinada posição da empresa não é correta, pedir vistas de documentos da empresa e conhecer, antecipadamente, o que vai acontecer, porque as decisões importantes para a empresa, que podem atingir diretamente os empregados, são sempre discutidas com uma boa antecedência, de pelo menos quatro a seis meses."

Um centro de excelência

Logo em seguida, sem perder tempo, o Diretor-Procurador, Marco Aurélio, fez a primeira de suas palestras sobre o projeto que é uma das prioridades do SINDMAR na luta por um futuro cada vez melhor para os jovens futuros Oficiais Mercantes do Brasil: o Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer (CTTL), que teve sua pedra fundamental lançada em setembro de 2014, no distrito de Albuquerque, em Teresópolis, região serrana do Estado do Rio de Janeiro.

Marco Aurélio explicou que o CTTL vai se instalar em uma área total de 845 mil metros quadrados e vai abrigar o novo Centro de Simulação Aquaviária (CSA), com 12 simuladores: seis Full Mission Bridges, quatro Engire Room Simulator (ERS), um Harbour Tug Bridge Operation e um Offshore Crane Operation.

O Diretor mostrou, em detalhes, os principais destaques da construção do CTTL, que tem toda uma preocupação ecológica. A área construída vai ocupar apenas 15% do terreno e os demais 85% serão transformados em uma reserva particular, que vai se somar ao Parque Estadual dos Três Picos, que faz divisa com o terreno do SINDMAR, em uma importante contribuição para a preservação ambiental.

O projeto prevê também a construção de um prédio de administração e de outras instalações voltadas para o lazer dos Oficiais e Eletricistas Mercantes, como restaurante, duas piscinas, uma coberta e com aquecimento, quadras poliesportivas, sala de jogos e musculação e instalações de hotelaria, com 160 apartamentos.

Como é possível?

Sempre pontuando os Seminários com suas participações, entre as palestras dos companheiros, Severino Almeida voltou a falar aos participantes do 19º Seminário, depois da palestra de Marco Aurélio. Ele explicou a todos como o SINDMAR obtém recursos para construir um centro de simulação como o que existe na sede do Sindicato no Rio de Janeiro, e o outro novo CSA, no CTTL:

"Como é que a gente consegue fazer tudo isso que estamos fazendo? Há menos de 10 anos estávamos sediados em pequenas salas alugadas. Agora temos uma sede própria, com quatro andares, no coração do centro do Rio de Janeiro e desenvolvemos o Centro de Simulação Aquaviária, com o que há de mais moderno no mundo em termos de equipamentos simuladores. Implantamos 11 delegacias, a de Belém já com sede própria. Promovemos Seminários, trazemos todos vocês e Delegados de diversos lugares do Brasil, nossos Diretores... tudo isso custa dinheiro! Como é que fazemos se precisamos gerar recursos? Afinal, temos só cerca de 2 mil companheiros sindicalizados, que pagam mensalidade. Aposentados e desempregados não pagam. A resposta é simples: primeiro, nós usamos a nossa mente. Nós prestamos serviços aos nossos associados. Antigamente, quem quisesse fazer um curso de DP (Posicionamento Dinâmico, Dynamic Positioning, na sigla em inglês), muitas vezes chegava a vender o próprio carro, tinha que ir para o exterior e gastava o equivalente hoje a mais de R$ 30 mil, para fazer o curso lá fora. Hoje, por menos de 10% do que se gastava há dez anos, você faz um curso de DP no SINDMAR no nível dos melhores do mundo. Por isso, nossa história é uma referência. É por esta e por outras que nós não vamos permitir que ninguém que queira se locupletar tome o poder no SINDMAR."

Assistência Jurídica gratuita

Severino, então, reconvocou Marco Aurélio para a palestra sobre a sua diretoria específica no SINDMAR:

"O Marco Aurélio é responsável por uma diretoria extremamente estratégica no nosso Sindicato, a Jurídica. Porque em uma sociedade organizada, quanto mais desenvolvida ela está, mais o aspecto jurídico torna-se relevante."

Muito antes de ter a responsabilidade de cuidar do projeto do CTTL, em parceria com o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jaílson Bispo, Marco Aurélio é Diretor-Procurador e um dos responsáveis por um dos mais importantes serviços que o Sindicato presta a seus Associados: a Assistência Jurídico-Trabalhista gratuita.

Marco Aurélio explicou:

"Como sempre dizemos, temos uma interpretação própria, independente dos critérios determinados pelos poderes públicos abrangidos pela lei. Ou seja, o SINDMAR oferece a seus associados Assistência Jurídico-Trabalhista gratuita, só em relação ao pagamento do trabalho dos advogados."

Continua na próxima página

O Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, disse que atende consultas dos Associados sobre Assistência Jurídica até por "ZapZap" e arrancou muitos risos da plateia

Rio das Ostras

Com isto os Oficiais e Eletricistas Mercantes, têm a seu dispor a propositura de ações trabalhistas, avaliação de rescisão de contrato de trabalho, consulta sobre pedido de demissão e cumprimento de aviso prévio, avaliação de contratos de trabalho, FGTS, férias e repouso, informações sobre ações em andamento e muito mais. Isso mesmo, a assistência vai muito além de defender e orientar Oficiais e Eletricistas Mercantes nas ações trabalhistas em que precisem de apoio. Marco Aurélio esclareceu que "além da assistência trabalhista, orientamos os associados em outras áreas do direito, principalmente em ações da vida civil. Isto tem ajudado bastante os nossos associados em questões de família, defesa do consumidor, compra de imóveis etc..."

Contato até por "ZapZap"

Segundo Marco Aurélio, além de ter seu cadastro sempre atualizado no SINDMAR, que é fundamental em todos os aspectos para os Oficiais e Eletricistas Mercantes, eles podem entrar em comunicação com o Departamento Jurídico, seja através de e-mail (juridico@sindmar.org.br), telefone (21-3125-7600) ou mesmo até usando um aplicativo para smartphones, que Marco Aurélio chamou, carinhosamente, de ZapZap para o celular dele (21-99276-3814). Para exemplificar a importância, ele contou um caso que acabara de acontecer:

"Eu recebi um ZapZap, na quarta-feira, voltando para casa. No primeiro contato, a pessoa disse que queria pedir demissão, ou entrar de licença não remunerada. Mas eu senti que a pessoa não queria me dizer tudo. Pedi para me passar um e-mail. Quando cheguei em casa, com mais calma, falei com a pessoa e pedi para abrir o jogo. Ela disse que na verdade estava com um atestado médico e o empregador disse que não ia desembarcá-la no próximo porto. Essa foi a tecnologia bem utilizada... é o facebook, e não o "faceburra", como diz o Severino. Entrem em contato com a gente, que estaremos sempre prontos pra ajudar."

Preocupações com o futuro

Depois dos aplausos para a sempre animada palestra de Marco Aurélio, o Presidente Severino retomou a palavra e antes de convocar a Delegada do SINDMAR em Aracaju, Symone Soares, pediu atenção a todos para um assunto importante, o futuro do SINDMAR:

"Como já disse a vocês, eu tenho um prazer muito grande em fazer sindicalismo, mas, como é inevitável, o tempo passa e a gente envelhece. Isso preocupa, porque não estamos fazendo um SINDMAR só para a nossa geração, nem as gerações mais antigas. Estamos fazendo para todos, inclusive para o futuro, para quem nem está pensando em Marinha Mercante. Muitos nem sabem que existe. Nós fazemos o SINDMAR pensando em longo prazo. Nós estamos fazendo história e queremos fazer mais história. Mas para isto ter continuidade, precisamos de jovens em condições de levar o barco. Infelizmente nós temos poucos jovens. Mas principalmente as mulheres têm nos preocupado demais. Hoje o número de formandos, em termos de gênero, é muito próximo. Não acontece na Marinha Mercante. Porque a quantidade de homens já era muito elevada, quando as mulheres começaram a chegar. O número de mulheres ainda não tem um percentual muito elevado, mas está aumentando e vai aumentar.

Agora, qual é a participação das mulheres no SINDMAR? Vou usar uma palavra gentil: é pífia! E entre todos nós é a que está mais sujeita a problemas sérios com a maternidade, uma possibilidade na vida de qualquer uma. Como eu costumo dizer, a maternidade planejada não é um grande problema. Porque o que é planejado, você vai encarar aquilo que planejou. E quando não é planejada? Acontece. Hoje nós temos muitos problemas com a maternidade no nosso setor. Não tanto quanto no passado. Antes era terrível. Hoje está muito melhor, mas não está ideal. Mas a contribuição da mulher no SINDMAR é muito pequena, quase nada. Isso precisa mudar! Não só por causa da maternidade, mas por causa de tudo. A maternidade só agrega mais uma boa razão para elas fortalecerem o órgão de representação sindical delas."

Experiência feminina

Symone Soares assumiu a palavra e adiantou para os participantes que ia contar um pouco de sua experiência, de sua carreira profissional, e em que momentos o SINDMAR teve

a devida importância, a influência, tanto na vida profissional quanto na vida pessoal. Mas avisou logo:

"Não é um papo só para mulheres, vai ser muito importante para os homens também. Eu sou Oficial de Náutica, me formei em 2002 no CIABA, fui da terceira turma de mulheres."

A primeira experiência a bordo da praticante a Oficial de Náutica Symone Soares foi em 2001. E, naquela época, ela e suas colegas que estavam a bordo ainda encontraram um resquício de discriminação, porque ainda era novidade e precisaram fazer muito esforço para superar as barreiras. Mesmo depois, indo a Primeiro Piloto e a Imediato, sempre teve que vencer desafios para provar que mereciam estar ali. Symone contou que teve a sorte de trabalhar com vários Oficiais que davam importância ao movimento sindical e, em 2002, foi levada por um amigo Oficial à sede do SINDMAR, no Rio, que tinha apenas um andar. Mas ela ainda não conhecia a história do Sindicato. Ela seguiu trabalhando e se sindicalizou logo em seguida. Naquela época, o regime de trabalho obtido

Continua na próxima página

A Delegada do SINDMAR em Aracaju – SE, Symone Soares, falou dos problemas do gênero feminino, que têm que ser discutidos e enfrentados

Rio das Ostras

com a greve em 2002 ainda era de seis meses embarcada e dois meses de folga, mas ela admitiu que chegou a passar nove meses embarcada, porque não tinha substituto.

Depois, na outra greve reivindicando melhoria no sistema de trabalho e descanso, em 2005 Symone já estava embarcada. Em 2011, já trabalhando no offshore, ela vivenciou a segunda greve. E considera que, além das vitórias, uma das maiores conquistas de todas as greves foi o respeito aos Oficiais Mercantes. Symone garantiu que, apesar de alguns poucos dizerem que a categoria é desunida, juntos conseguiram mostrar para os armadores que a categoria tem força sim. E destacou que "a qualquer sinal de mobilização temos que nos unir e uma greve não pode ser tratada como brincadeira. É muito sério e importante".

Seguindo com sua história, Symone acabou indo trabalhar em Aracaju. E além de se apaixonar pela cidade, se apaixonou por um sergipano e veio a gravidez. Burburinho geral. E depois de uma exaltação ao homem sergipano, ela contou que acabou sendo beneficiada por uma cláusula de Acordo Coletivo de Trabalho, conseguida por uma negociação do SINDMAR, que lhe garantiu toda a tranquilidade durante a gravidez. Mas Symone fez questão de esclarecer que, tanto o ACT quanto a cláusula beneficiando as mulheres que engravidam não são obrigatórios. Muitas outras empresas não mantêm ACT com cláusulas que protejam e deem segurança às mulheres Oficiais da Marinha Mercante. É preciso que todas as futuras Oficiais Mercantes sempre estejam atentas a isso.

Ao contrário do que aconteceu com a Delegada de Recife, Isabella Costa – que não pode estar neste Seminário para falar de sua experiência traumática, enfrentando muitos problemas em sua empresa, quando ficou grávida e precisou contar com todo o apoio do SINDMAR em sua defesa –, Symone contou a história de Isabella e o contraste com sua situação: graças ao ACT que sua empresa mantinha com o SINDMAR, seu período de gravidez foi ótimo e ela pode fazer tudo o que queria e precisava.

Um dia consistente

O segundo dia do 19º Seminário foi o que se pode chamar de consistente. Muito conteúdo foi passado para os futuros Oficiais da Marinha Mercante. Mais uma vez, o Presidente Severino Almeida abriu o dia e logo chamou o Segundo Presidente, José Válido, que começou sua palestra, como sempre, interagindo com os jovens e provocando a participação de todos, ao contar um pouco da história do início do sindicalismo, que data de mais de um século. Ele também explicou que para se formar uma Federação, como a FNTTAA (Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins), da qual o SINDMAR faz parte, são necessários, no mínimo, cinco Sindicatos. E para se formar uma Confederação, como a CONTTMAF, onde a FNTTAA é integrante, são necessárias, no mínimo, três Federações de Sindicatos.

Válido explicou o significado e a função da ILO (Organização Internacional do Trabalho, na sigla em inglês) e da IMO (Organização Marítima Internacional). Falou do custeio sindical, que funciona com o Imposto Sindical, as mensalidades das Associadas e Associados, e outras fontes de receita, como por exemplo os cursos promovidos pelo SINDMAR, através do CSA e da Fundação Homem do Mar. As respostas corretas e melhores participações eram sempre recompensadas com uma camisa do SINDMAR. E a galera vibrava a cada premiação.

Os jovens ficaram surpreendidos quando José Válido falou da história um pouco mais recente, nos anos 1970 e1980, sobre o grande crescimento da Marinha Mercante, quando o Brasil chegou a ter a quarta maior frota própria do mundo. Só na Cabotagem eram 440 navios, com, no mínimo, 10 Oficiais a bordo de cada um e uma grande arrecadação com a contribuição dos Associados. Só que toda esta arrecadação não era investida em prol deles mesmos. As sedes eram "quase pocilgas" e praticamente não havia vantagens para os Associados.

Logo veio mais uma boa participação... da Segunda Oficial de Máquinas, Mayle Peres:

"Qual a estratégia do SINDMAR para trazer mais os jovens para junto do Sindicato?"

A resposta de José Válido veio certeira:

"Os Seminários são parte dessa estratégia. Antes, os participantes eram, na maioria, Oficiais já formados e agora, deliberadamente, são os jovens estudantes."

Uma outra pergunta de um jovem aluno do CIAGA deflagrou uma reflexão importante:

"Por que o SINDMAR não funciona como os Conselhos ou Ordens de algumas categorias, como Engenheiros ou Advogados?"

Válido explicou claramente:

"Minha gente, como o Severino já disse, pensar é preciso. E eu acrescento, navegar é preciso. A diferença é que estas entidades são muito cruéis com seus Associados. E eles têm também seus Sindicatos. Mas se os Engenheiros não tiverem seus registros no Conselhos Regionais de Engenharia ou os Advogados não tiverem seu registro na Ordem dos Advogados, eles não podem exercer suas profissões. Com os Oficiais e Eletricistas Mercantes no SINDMAR, não é assim. Independentemente se ele é ou não Sindica-

Continua na próxima página

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, promove sempre em suas palestras muita interação com os jovens

Rio das Ostras

lizado, ele vai exercer sua profissão porque tem sua certificação. Queremos mostrar para vocês que estar no SINDMAR é necessário. Quanto mais tiver força mais conquistas ele garante. Vocês já pararam para pensar alguma vez por que nós estamos dentro dos navios? E nós estamos obrigatoriamente dentro de navios estrangeiros. Na Noruega, os noruegueses não estão dentro dos navios. Na Inglaterra, os ingleses não estão dentro dos navios, na Espanha, os espanhóis não estão dentro dos navios, em Portugal, os portugueses, que foram os desenvolvedores da navegação no mundo, não estão dentro dos navios. Queremos mostrar para vocês que estar no SINDMAR é necessário. Quanto mais o SINDMAR tiver força, mais conquistas ele garante para a categoria. É por causa da luta e das conquistas que conseguimos que o SINDMAR seja respeitado e admirado em todo o mundo."

O Presidente Severino voltou a pontuar, falando de direito de greve e esclarecendo que ele não é o mais importante:

"O mais importante é saber por que fazer a greve. Avaliar as condições adequadas para se fazer uma greve é coisa para profissional, para quem conhece. Não pode ter achismos. Nós temos experiência em várias greves e é preciso ter coragem. Porque a greve tem que ser na hora certa, tem que ter base em motivos palpáveis. E pode-se perder ou ganhar. Temos ganho a maioria dos embates. Nossas conquistas não foram porque está em um papel, ou uma lei, que há direito de greve. Se você efetivamente acredita que seu trabalho precisa ser valorizado, você não está sendo tratado adequadamente, está sendo explorado, você não tem que esperar, você tem que ajudar seus companheiros entenderem que podem parar com isto. Nós, infelizmente, ainda estamos distantes deste tipo de comportamento aqui no Brasil. Isso é um processo. Não é uma coisa que de repente todo mundo acorda com esta percepção.

Um exemplo é o que aconteceu na Argentina, em 2005, quando um diretor de uma empresa de navegação me pediu para tentar interceder junto aos Oficiais de lá. Ele estava desesperado, com a frota toda parada, porque um Comandante teria sido desrespeitado pela empresa e todos os demais Oficiais pararam em solidariedade ao companheiro, até que pedissem desculpas e readmitissem o Comandante. E assim foi feito. Mas aqui ainda não existe esta consciência. Greve gera consequências. E não pode ser feita na base do "achismo". Também em 2005, na greve do offshore, estávamos penalizados no Tribunal Regional do Trabalho a pagar mais de R$ 600 mil em multas. Vencemos a greve e não pagamos nada. Não porque estávamos certos. É porque mostramos força."

A base da negociação

E chegou a hora de falar de algo imprescindível para se conquistar os direitos assegurados: o Acordo Coletivo de Trabalho, firmado entre os Oficiais e Eletricistas Mercantes e as empresas de navegação. Novamente, o convocado para falar sobre o assunto foi Edemir Ramos, o Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho do SINDMAR.

Edemir explicou que são necessárias muitas idas e vindas nas negociações. São feitas propostas e discutidas contrapropostas. O primeiro passo é ter pautas de reivindicação e realizar votações dos trabalhadores, emitir mensagens circulares, para serem submetidas às empresas e representados, na busca por um ACT que faça as necessidades dos representados e as possibilidades dos armadores se ajustarem. E, é claro, isto não é nada fácil.

O assunto gerou muitas dúvidas e, consequentemente, muitas perguntas, já que os jovens, maioria dos presentes no Seminário, nunca estiveram efetivamente no mercado de trabalho. Aos poucos, Edemir foi explicando tudo e respondendo a cada uma das questões, sempre preciso e tranquilo, característica de quem domina o assunto como poucos e sabe atuar para conseguir um ACT mais completo. É preciso pensar sempre no melhor para os Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante e ter muita paciência e perseverança.

Em quase 15 anos de luta, depois da fusão dos Sindicatos que formaram o SINDMAR, como ele é hoje, foram conseguidos muitos avanços importantes, que foram incorporados aos direitos dos Oficiais e Eletricistas Mercantes, e Edemir enumerou alguns mais importantes:

"Como vocês já ouviram aqui, uma das principais conquistas foi uma redução significativa na relação trabalho/repouso, mas nós conseguimos também o vale alimentação,

o adicional por tempo de serviço, conseguimos estabelecer a indenização de folgas no momento das férias, e o Acordo Coletivo por dois anos, que é o máximo permitido por lei. Isso é muito importante porque procuramos deixar definida a correção já para o segundo ano. Conseguimos também, em muitas empresas, definir a participação nos lucros. Conquistamos a previdência privada, assistência médica e odontológica, acompanhamento de acidentes, seguro de vida, cláusula para marítima gestante, pró-labore, o auxílio uniforme, auxílio educação e custeio de passagens e ajuda de custo de deslocamento."

De maneira resumida, mas muito intensa, o Assessor do SINDMAR para Acordos Coletivos de Trabalho, Edemir Ramos, falou deste importante instrumento de conquistas para os Oficiais Mercantes

Falta conhecimento do mercado de trabalho

Logo após um intervalo para o almoço, Severino Almeida falou do fato de o mercado de trabalho no Brasil estar atraindo trabalhadores de todo o Mercosul, por causa das diversas conquistas conseguidas pelo SINDMAR, mas confirmou que esta não deve ser um problema para os futuros Oficiais e Eletricistas Mercan-

Continua na próxima página

Rio das Ostras

tes. Severino, porém, demonstrou preocupação e chamou a atenção para a falta de conhecimento dos estudantes, tanto do CIAGA quanto do CIABA, com relação ao mercado de trabalho. Mas alertou que, caso faltem brasileiros para ocupar as vagas de trabalho disponíveis, não somos imprescindíveis. Ou seja, as vagas seriam ocupadas rapidamente por estrangeiros e até mesmo a legislação pode ser modificada para não deixar que o desabastecimento tome conta do País.

"Chegamos lá!"

E chegou a hora de uma nova palestra, que estreou no Seminário de Salinas. A do Oficial de Máquinas Marco Junqueira, o primeiro OSM a ser aceito na Escola Superior de Guerra para fazer o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), graças a indicação do SINDMAR, para falar de sua experiência inédita.

Junqueira se revelou fã dos Beatles e afirmou que, a exemplo do guitarrista George Harrisson, que também ficava nervoso no início de cada apresentação da banda e só relaxava quando empunhava sua guitarra, ele precisava começar falando do que sabia fazer melhor... ser Oficial de Máquinas. Falou de seu início de carreira e valorizou muito sua indicação pelo SINDMAR para fazer o CAEPE.

O OSM, que foi personagem da capa da Revista UNIFICAR nº 39, fez questão de eleger o título da reportagem, "Chegamos lá!", como perfeito, porque realmente ele sentiu toda a responsabilidade de representar os Oficiais da Marinha Mercante em um importante Curso, em uma das mais significativas Escolas do País. No final, Junqueira fez questão de enfatizar a importância para cada Oficial Mercante do planejamento de carreira, de se preparar cada vez mais, mas destacou que "sozinhos não fazemos nada, só com união, e juntos, com o SINDMAR, podemos fazer valer a nossa vontade."

Cadastro atualizado "express"

A importância de Oficiais e Eletricistas Mercantes manterem seu cadastro no SINDMAR sempre atualizado foi, mais uma vez, o tema da palestra do Secretário-Geral do SINDMAR, Odilon Braga, que por premência de tempo, avisou que faria uma apresentação "express", ou seja, resumida. Braga foi objetivo e destacou que a Comunicação entre Associados e SINDMAR é a base de tudo e que, com a atualização de dados pessoais, como telefones, endereços, principalmente os eletrônicos (e-mails), todos garantem o recebimento de informações que podem impulsionar o desenvolvimento de sua vida profissional, através dos Boletins semanais, da Revista UNIFICAR e também saber sobre vagas de trabalho no mercado.

O cadastro no SINDMAR é "alimentado" com todos os dados sobre o Associado, através do seu registro nas empresas em que trabalhou ou trabalha, com base em Acordos Coletivos de Trabalho e outras informações obtidas em homologações de rescisões contratuais e também fornecidos pelo próprio Representado. Braga explicou aos jovens que é com base no cadastro atualizado que se pode conhecer o tamanho da força de trabalho, possibilitar a entrada ou volta ao mercado e, ainda, gerar informações de interesse pessoal e coletivo, elaborar estatísticas e servir de base para estudos, que vão ajudar na defesa dos direitos dos Oficiais e Eletricistas Mercantes.

Um dos pontos altos da apresentação foi um gráfico, do período de 1970 a 2007, que mostra as curvas do número de formandos no CIABA e CIAGA, da taxa de evasão do mercado e do ajuste linear. Com ele, Braga mostrou como é fácil ler no gráfico os resultados do trabalho do SINDMAR, a partir de 2000, quando foi criado, e comprova a trajetória de sucesso do trabalho da atual Diretoria na luta por analisar o mercado e chegar a conclusões do que precisa ser feito para se conseguir vagas no mercado de trabalho para os Oficiais e Eletricistas Mercantes, mesmo em tempos difíceis.

Ética essencial

O Presidente Severino retomou a condução do Seminário, depois de reforçar a importância de se manter o cadastro atualizado e de afirmar que os jovens têm que se associar para fortalecer o SINDMAR na luta por mais vagas no mercado de trabalho. Esclareceu que "a Marinha do Brasil, através de sua autoridade marítima, representada pela sua Diretoria de Portos e Costas (DPC) sabe, claramente, que há mais alunos

O primeiro OSM a fazer um curso CAEPE na ESG, Marco Junqueira, falou de sua experiência

nas escolas do que o mercado está precisando. Mas a decisão de abrir ou fechar a torneira de vagas é uma decisão política e não apenas numérica. Hoje não há mais argumentos para termos cursos de ASOM".

Severino então recomendou a leitura de "Memórias de um Pelego", como o único livro que mostra um pouco da história do sindicalismo Marítimo. Em seguida convocou Ariel Montero, apontando o Delegado do SINDMAR em Vitória e Assessor de Relações Públicas, como "a pessoa mais indicada da equipe para falar sobre ética".

"Aliás, ética é um problema grave entre nós. Deveria fazer parte, nas escolas, como matéria obrigatória, inclusive para reprovar, porque nos falta ética. Uma sociedade sem ética, é uma sociedade fadada ao desaparecimento. Se isso é verdade para uma sociedade, é verdade também para qualquer grupo

Continua na próxima página

O Delegado do SINDMAR em Vitória – ES, Ariel Monteiro, falou sobre a importância da ética, dos valores e da união de forças dos Oficiais Mercantes

Rio das Ostras

humano organizado com um objetivo, como é o nosso, de ter uma Marinha Mercante brasileira, com brasileiros."

A palestra de Ariel reuniu filosofias e práticas, misturando ética, moral e valores; ou seja, as ideias que movem os seres humanos. Ariel começou sua palestra com um vídeo em que um pássaro diferente, muito maior do que os outros pássaros de um grupo que está pousado em um fio elétrico, resolve também pousar no mesmo fio. Este pássaro enorme acaba por causar a queda de todos eles do fio, e Ariel explicou:

"Moral da história: tem situações em que você pode fazer coisas junto com outros mas estas coisas que você faz junto com outros, sempre têm consequências. E as vezes estas consequências, por mais interesse positivo que você tenha, acabam prejudicando você. Não existe neutralidade. Sempre que você faz, ou que você deixa de fazer alguma coisa, afeta os outros. E a categoria profissional de vocês têm esta configuração, que dá para resumir nesta afirmação: ou a gente se salva junto, ou a gente se lasca junto. E nós somos pessoas de interesses. A gente pensa, procura se informar, procura construir um pensamento e nossas ações a partir de nossos interesses. E nossos interesses se definem a partir dos nossos valores. Não existem interesses inócuos. Um valor é o que me tira da indiferença, ou seja, um valor é o que move meus interesses." Ariel continuou, sempre fazendo perguntas e conduzindo todos a pensar. No final, depois de divulgar que o SINDMAR pretende trabalhar na criação de um Conselho de Ética para a Marinha Mercante, deixou uma frase final para todos: "Juntos somos mais fortes."

Certificação fundamental

Depois da ética, a educação e a certificação, chegava a vez de o Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra, falar de um assunto imprescindível para os Oficiais e Eletricistas Mercantes que estão no mercado poderem construir sua carreira e que os jovens estudantes precisam ter noção da importância, desde já: a importância dos certificados de competência. Primeiro, Serra apresentou a equipe de sua Diretoria, e forneceu os contatos de e-mail, telefones e, sempre bem-humorado, avisou que pode ser até por sinal de fumaça. A Diretoria faz frequentes reuniões com as empresas para tirar dúvidas a respeito das legislações das autoridades marítimas, principalmente nos aspectos relativos à carreira, certificação, habilitação e outros benefícios dos Associados. Muitas perguntas surgiram e Serra respondeu a todas prontamente, esclarecendo e tirando dúvidas de muitos Oficiais.

A pioneira defende a sindicalização

Com o fim da palestra sobre Educação e Certificação, o Presidente Severino convocou a CLC Hildelene Lobato, uma pioneira, da primeira turma de mulheres da Marinha Mercante, formada no CIABA, em Belém, no Pará, em 2000. É a primeira mulher a comandar um petroleiro no Brasil e uma parceira do SINDMAR.

A Comandante Hildelene começou falando do início de sua carreira e exaltando a profissão de Oficial da Marinha Mercante:

"Primeiro queria dar os parabéns a estes futuros novos Oficiais e queria dizer que vocês estão na melhor profissão que há. Tenho muito orgulho da minha carreira. Ano que vem faço 15 anos de formada e, para quem não sabe, sou formada também em Ciências Contábeis. Antes de fazer EFOMM, confesso que fiquei na dúvida de trocar de profissão. Mas foi a melhor escolha que eu fiz. E prestem atenção nos recados que ouvimos hoje aqui, 'vistam a camisa', 'tenham orgulho do que vocês fazem', e eu mando mais um: assumam seu lugar como Oficial Mercante no mercado de trabalho. É importante se formar, se capacitar e crescer profissionalmente e dizer a que vieram. Seja para onde forem, tenham orgulho do que fazem, tenham ética. A parte de comunicação é muito importante, mas para que tudo isso aconteça, é preciso que tenhamos um Sindicato forte e para isso é preciso que todos participem. Filiem-se também. Os futuros Oficiais que vão entrar, questionem, visitem o SINDMAR, não fiquem só reclamando o tempo todo. Tem pessoas que só procuram o Sindicato na época de Acordo Coletivo e não é para isso. Vocês têm excelentes defensores da nossa classe. Mas para isso é necessária a participação, questionar e estarmos juntos. A partir do momento em que nós desenvolvermos uma classe forte, com certeza estaremos sempre avançando."

O Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra, fez uma palestra, com muita participação da plateia, falando de certificação

Então, a Comandante Hildelene falou diretamente com suas futuras colegas de profissão:

"Em relação às mulheres, eu participei de alguns encontros no SINDMAR, e tem um assunto que me preocupa muito, desde a formatura da minha turma, há quase 15 anos, que é a questão da gravidez. Hoje existe um grande esforço do SINDMAR na luta por esta questão, mas, por exemplo, na empresa em que eu trabalho, a mulher, quando engravida, tem que ser afastada. Fica em casa recebendo integralmente e depois tem licença maternidade de seis meses. Mas imagine, depois de seis meses, a mulher ter que embarcar e passar três a quatro meses no mar. Como vai ficar o bebê? Eu vejo a luta do Sindicato, eu parabenizo, mas sei que a gente ainda tem muito que avançar. Em Brasília, (na reunião do Plano Nacional de Política para Mulheres) eu confesso a vocês que eu fiquei um pouco frustrada, porque eu vi a preocupação do pes-

Continua na próxima página

Primeira mulher a se tornar Comandante da Marinha Mercante, Hildelene Lobato, destacou o trabalho do SINDMAR na defesa do gênero feminino

Rio das Ostras

soal do SINDMAR em mostrar como é a carreira de um Oficial Mercante e a dificuldade que é manter uma mulher grávida a bordo. Tentamos sensibilizá-los na época, mas existe uma grande barreira lá, quando você fala em questão de custos, do INSS talvez dividir esta conta. Existe esta discussão e isto vai estabelecendo barreiras. Mas eu tenho certeza de que a gente ainda vai conseguir chegar ao objetivo de garantir esse direito para as mulheres da Marinha Mercante. E peço a todas as mulheres que ainda não participam do Sindicato, que não são filiadas, que filiem-se. Porque não é só a questão da gravidez, mas nós temos muitas coisas a avançar no quadro feminino, então é necessária a participação maior destas mulheres."

Inglês essencial, com humor

Depois de muitos aplausos e agradecimentos para a CLC Hildelene, Severino chamou o Comandante Gondar, Vice-Presidente do Centro de Capitães, para fazer uma participação no Seminário. Ele começou elogiando a palestra de Ariel Montero, sobre ética, afirmou que precisamos muito dela na Marinha Mercante, e, sempre com seu bom humor, disse que queria falar apenas de uma questão que acha muito importante para a profissão de Oficial Mercante, falar a língua inglesa:

"Eu sou da turma de 1975, e me lembro que no meu tempo não tinha esta exigência de se falar inglês. A ideia era de que o inglês você aprendia a bordo. Hoje em dia vocês têm uma carga horária muito grande e aproveitem bastante. Porque é a língua do mundo. Tenho 45 anos de Marinha Mercante e vou continuar a bordo enquanto as pernas aguentarem. Uma coisa eu digo a vocês, não deixem de estudar a língua inglesa, porque vocês vão precisar dela em qualquer atividade que vocês fizerem na Marinha Mercante, principalmente no offshore, porque isto é um fator de competência. Para ilustrar, vou contar uma história muito engraçada, que meu tio me contou. Há muito tempo, os navios não tinham tanque séptico. Um navio estava docado e, na época, quando um navio estava no dique, só se podia usar os lavatórios do dique, porque a água para banho e outras atividades não podia ser a de bordo. Hoje pode porque tem tanques especiais para isso. A estadia acabou aumentando muito e o Comandante precisava lavar a roupa de bordo. Mas, eles precisavam falar disso com o superintendente do dique... em inglês! E precisavam dizer também que iriam direcionar a água para um local específico, sem derramar no dique. Mas, como eles iam explicar isso para o Superintendente do dique? Ninguém sabia! Pegaram um dicionário, mas ninguém conseguia. De repente, um tripulante disse que se prontificava a falar com o Superintendente. O Comandante não acreditou muito. Mas, diante da situação, deixou o tripulante tentar. E o tripulante falou para o Superintendente:

- Mister, is possivaixon... lavaixon... a roupaixon... in bordaxion?

E o Superintendente respondeu:

- I don't understand!

Aí... o tripulante voltou e disse:

- Comandante, tá safo! Lavar pode. Não pode é estender!

É claro, que Gondar não precisou dizer mais nada e foi aplaudido às gargalhadas.

"Quem sabe faz a hora..."

Estava quase no fim. Mas o Presidente Severino, antes de passar o comando do encerramento para José Válido, fez questão de agradecer a presença de todos, elogiou o comportamento da juventude durante o Seminário e finalizou:

"Espero que vocês sejam muito felizes na vida, continuem construindo um futuro brilhante Àqueles que estão vivendo o presente, como eu, esperamos continuar dando a nossa contribuição, nós já estamos nesta brincadeira faz tempo... muito obrigado por tudo e até a próxima." Foi ovacionado.

José Válido assumiu e fez a convocação final... convidou o Comandante Clovenildo, Fuzileiro Naval, que chefiava a juventude do CIAGA, e convocou os destaques do Seminário para falarem um pouquinho. Depois de todas as homenagens, Válido, tradicionalmente, puxou a boa e velha canção:

"Vem, vamos embora, que esperar não é saber... quem sabe faz a hora, não espera acontecer", e foi seguido por um coro forte de duas centenas de jovens futuros Oficiais e Eletricistas Mercantes. Até o próximo.

O CLC Gondar, sempre com histórias muito bem humoradas, ressaltou a importância de dominar a língua inglesa no trabalho dos Oficiais Mercantes

DEPOIMENTOS

Felipe Rebelo
(ASON)
Eu gostaria de agradecer, em nome de todos, a oportunidade do evento dada pelo SINDMAR. Os esclarecimentos que foram fornecidos pelos palestrantes, em especial o Presidente Severino, que para mim se mostrou ser uma pessoa de opiniões muito coerentes, e de uma serenidade contagiante. A mensagem que fica é a mais simples, mas apesar de ser simples, é de extrema importância: que é a de nos mobilizarmos para termos a manutenção dos nossos direitos.

Emanuele Vieira
(ASON)
Minha primeira formação foi Letras, mas não me agradou e me lancei no desafio de uma nova área. Estou realizando um sonho de poder estudar no ASON. Só tenho a agradecer a todos aqui pela oportunidade de poder adquirir mais conhecimento. Costumo pensar que conhecimento tem a ver com se lançar a desafios e para isso a gente precisa tomar certas decisões. Essas decisões não podem ser baseadas apenas nas opiniões de outras pessoas e sim naquilo que a gente adquire através de pessoas capazes. Pude perceber isso nestes dias. Essa é a lição que fica.

Dimonique Bezerra de França
(ASON)
Eu sou Engenheira de Pesca, formada em Recife, e é uma honra participar desta equipe de grandes marujos. Por enquanto tivemos poucos professores, mas o Professor Miguel costuma dizer que no mar se aprende todo dia. Muita gente experiente aqui passou e falou muita coisa, mas mesmo esses experientes, nas próximas viagens, sempre têm alguma surpresa, alguma coisa diferente a ver, mostrar, aprender, ensinar. Eu acho que no mar é isso, o mais importante é o companheiro que vai estar ao lado. E como nosso amigo da EFOMM falou, somos todos iguais na mesma profissão, independentemente do curso e da escolha. Vamos comer muito peixe e vamos deixar de matar tubarão.

Rio das Ostras

DEPOIMENTOS

Aldo Bispo dos Santos
(Eletricista da Marinha Mercante há 57 anos)
Aos 17 anos foi meu primeiro embarque, e me orgulho de ter sido Mercante durante 57 anos. Isto me trouxe glória. Se não fosse a Marinha Mercante talvez eu não estivesse presente à data de hoje. Espero que a maioria consiga se manter, no mínimo, 30 anos na Marinha Mercante.

Mayle Peres
(Segunda Oficial de Máquinas)
Saio daqui agradecida por tudo que aprendi. Vocês vão passar por muitas outras situações em que vão perceber que, quando somos uma coletividade, quando estamos juntos, conseguimos ser mais fortes. Para isto é que o Sindicato está aqui. Quando me formei e não sabia da importância do SINDMAR, eu era aquela revoltada que dizia 'vou dar dinheiro para quê?' Em todas as situações que eu passei, não apenas na gravidez, pude ver que sozinha não faço nada, não consigo nada. É com essa impressão que saio daqui, que quero carregar para bordo, para a minha vida.

Luiz Gustavo
(Segundo Oficial de Máquinas)
Me formei em 1989, viajei até 1998 e me afastei totalmente da Marinha Mercante. Eu nem pensava em voltar a viajar. Mas, como sou morador de Nova Friburgo, onde houve aquela tragédia em 2011, por causa de algumas perdas materiais com as fortes chuvas, resolvi voltar e recebi o apoio do SINDMAR. Com a equipe do Serra, fiz o estágio supervisionado e embarquei em duas empresas. Atualmente estou desempregado, mas cursando APNA. Vivi uma realidade, anterior a unificação do Sindicato, e parei de viajar. Atualmente, eu vejo uma estrutura completamente diferente. Contamos com o apoio, com uma assistência que não tínhamos na época. Tanto é que depois de quase 15 anos afastado eu me encontro trabalhando novamente. Para um Oficial de Máquinas eu trabalhava na época com um equipamento que era um Fusca, de repente eu volto e é uma Ferrari. Vim ao Seminário para me atualizar e saio muito satisfeito e esclarecido.

Paulo Francisco de Andrade
(Capitão de Cabotagem)
Eu me formei em 1992 e assim que saí da escola fui ao Sindicato. Conversei com o Jaílson Bispo (hoje, Diretor Financeiro). Peguei uma época da decadência da Marinha Mercante. Foram anos difíceis. Fiquei quatro ou cinco meses na pedra, tentando embarcar e não conseguia. O Jaílson Bispo conseguiu para mim um embarque. Em 1994, saí da Marinha Mercante e morei no Canadá até 1998. Voltei e mais uma vez recorri ao Sindicato. Quando o sapato aperta, é para lá que a gente corre e é bem acolhido. Em 1998 embarquei de novo e fiquei 10 anos na Maersk. Agora estou na área de offshore, em FPSO, e sempre que a gente precisa é bem acolhido pelo pessoal do Sindicato. Acho que é o momento dos

futuros oficiais tomarem consciência sindical. Quanto antes melhor, porque o SINDMAR realmente é a nossa força, nossa representação e é quem defende os nossos postos de trabalho.

CLC Claudio Pedrosa
(Capitão de Mar e Guerra da Reserva e Capitão de Longo Curso)
Fiquei 32 anos na Marinha de Guerra e, assim que saí, em 2009, resolvi abraçar a carreira Mercante. Por uma consciência profissional, quando terminei o ATNO, me sindicalizei. Por falta de orientação e de consciência, na época não me aproximei do SINDMAR. Embora tivesse procurado me sindicalizar logo a princípio, eu nada sabia do Sindicato. Agora tive uma oportunidade. Vou trabalhar em terra, e tive a curiosidade de acompanhar este Seminário. Confesso que superou as minhas expectativas. Fiquei extremamente engrandecido de abraçar essa nova carreira. Estou orgulhoso de ter este Presidente e esta Diretoria no comando do SINDMAR. Vejo quanto trabalho foi feito que eu não conhecia e que aprendi. Pela pequena parte do que foi apresentado aqui, me trouxe um novo orgulho de ser Marítimo.

Marcelo Garcia Vidal de Barros
(Chefe de Máquinas)
Este é o terceiro Seminário de que participo, até porque moro aqui em Rio das Ostras. Sempre que for convidado, eu venho. Fiquei muito satisfeito das outras vezes. Queria pontuar o que o Chefe Marco Junqueira apresentou aqui. Teve um momento em que ele disse que tínhamos que mostrar competência para os estrangeiros, para poder ser respeitado. Para mostrar esta competência temos sempre que nos preparar mais. Quando vocês forem trabalhar como praticantes, cobrem, façam suas perguntas. Não existe pergunta idiota. Muitas vezes nós não vamos saber responder e vamos ter que buscar a informação.

Eugênio Pacelli S. Medeiros Fº
(ASOM)
Esta é uma atividade profissional sofrida. Vocês que estão se formando não esperem dias fáceis. Se dediquem, estudem, como os mais antigos disseram aqui. Perguntem, aprendam e tragam informações novas, porque assim como nós temos as nossas dificuldades com os computadores, coisa que vocês que ficam no ZapZap da vida não têm. Estou feliz em ver a quantidade de interessados em participar do Sindicato. Quisera eu que na minha época de formação de ASOM tivesse essa oportunidade, mas a conjuntura na época não permitiu. Estamos aqui hoje mas muito ainda temos que prosseguir. Esse trabalho só valerá a pena se vocês se comprometerem para o grupo todo crescer. Ainda temos muito que empurrar água por aí.

Laíse do Socorro de O. Câmara
(Segunda Oficial de Máquinas)
Só tenho a agradecer ao SINDMAR pela oportunidade que nos deu e pelos conhecimentos passados. A todos os palestrantes e à organização do evento, muito obrigada.

Rio das Ostras

DEPOIMENTOS

Lorena Pintor
(Segunda Oficial de Náutica)
Tenho quase dez anos de formada. Comecei em 2006, na época da euforia, por causa da RN 72. A minha turma não teve muita consciência de como foi a luta para conseguir isso. Até pouco tempo eu também não sabia. Saio daqui com uma gama de informações muito grande. Comecei agora a dar minha contribuição no Sindicato lá em Vitória, e saio daqui muito motivada para tentar ajudar o máximo a nossa categoria.

Louise Terra
(3º ano de Náutica da EFOMM)
Faço parte da turma que vai se formar daqui a alguns dias. Queria agradecer a oportunidade de me aproximar dos mais antigos, do pessoal que teve paciência para tirar nossas dúvidas, e, principalmente, nos motivar a continuar investindo na profissão e de ampliar nossa visão e ideia de coletivo. Acho que nosso principal erro é pensar com uma mente a curto prazo. A gente não tinha noção do quão importante é se preocupar, não só com salário, mas, principalmente, no caso da mulher, como nos mostraram, o quão importante é o respaldo da empresa e o que tem a oferecer além de um simples salário.

Vitor Máximo
(Aluno EFOMM – CIAGA)
Faltam pouco mais de dois meses para nos tornarmos Praticantes e começarmos a empurrar água. Eu conheci o SINDMAR no ano passado, quando eu tive a oportunidade de visitar o CSA. Fiquei impressionado com a estrutura que tem lá, com os simuladores modernos. Na época achei que não tinha necessidade de contribuir com o Sindicato, mas hoje aqui vi que existe um trabalho sério. Toda aquela baboseira que falam na internet não tem nexo. Saio daqui orgulhoso da opção que eu fiz de carreira. E acho que todo mundo aqui compartilha deste pensamento.

Lucas Araújo
(3º ano da EFOMM – CIAGA)
Só entrei em um navio uma vez até hoje, no começo da minha adaptação. Não conheço nada ainda. E o que estas palestras mais me confirmaram foi o orgulho de fazer parte de uma profissão em que as pessoas me ajudam. Querem o meu bem. Isso não existe em qualquer profissão.

Eduardo Mathias
(EFOMM Máquinas)
Eu gostaria de tirar algumas conclusões do que a gente viu. A primeira coisa é que em qualquer meio em que estamos inseridos, deveria ter um sentimento natural de buscar conhecê-lo

e sempre melhorá-lo. Acho que nós temos esse dever. Esse é o papel que o Sindicato faz. E, além disso, aqui nós não temos uma turma de EFOMM, uma turma de ASOM. Faremos parte, em um futuro próximo, de uma mesma classe trabalhista e precisamos estar unidos, independentemente da nossa formação. Gostaria de deixar este pensamento aqui. Por último, uma mensagem para o Presidente Severino Almeida, que tem essa preocupação de quem vai cuidar de todo este legado, deste trabalho que está sendo feito, como o projeto do CTTL em Teresópolis, que eu tive a oportunidade de conhecer de perto no lançamento da Pedra Fundamental. Queria deixar aqui o compromisso da nossa geração para que vocês possam dormir tranquilos, ter fé e acreditar que tenho certeza que vamos cuidar de tudo isso e sempre buscar melhorar as coisas.

Régis Dutra
(3º ano de Máquinas EFOMM)
É a segunda vez que tenho o prazer e a satisfação de participar deste Seminário, e tomar conhecimento do importante papel que os senhores têm feito e contribuído para a profissão. Em breve serei Praticante e espero estar mais participativo e presente no futuro. Caminhar nessa nova jornada. Espero, como os senhores mais experientes, poder passar para os mais jovens tudo sobre esta profissão brilhante.

Letícia Siqueira
(3º ano de Náutica da EFOMM)
Eu tive a oportunidade de vir aqui quando estava no primeiro ano, em 2012, e realmente já tinha gostado naquela época. Tanto que quis voltar este ano para participar ainda como aluna. A impressão que este Seminário deixou para mim foi de reafirmação da importância da atuação do Sindicato para a nossa classe. Eu acho fundamental esta interação do Sindicato com a gente para despertar este sentimento de coletividade desde a época da nossa formação.

Elton Proença
(ASOM)
É a primeira vez que eu participo do Seminário. Confesso que ontem, quando entrei por aquela porta, estava ansioso e desconfiado. Ansioso por saber tudo sobre este Sindicato, que futuramente será o meu. Desconfiado por ter informações soltas na minha cabeça que eram totalmente sem nexo. Falavam que o Sindicato só queria nos tirar dinheiro, que não lutava muito pela nossa classe. Hoje eu saio daqui com uma opinião formada de que o Sindicato trabalha e está fazendo muito pela gente. Creio que a nossa união e o nosso comprometimento com o SINDMAR vão agregar valores. Porque, quando nós precisarmos, vamos recorrer ao Sindicato. Um momento que vou guardar foi quando o Presidente Severino disse que, no começo, eles dormiam no chão, para lutar pela nossa classe. Hoje nós estamos nesse hotel, que tem uma boa infraestrutura. Isso para mim já um ponto, dentre muitos, que mostra que o SINDMAR está sempre lutando pela gente. Essas ideias que a gente tem, por causa de coisas na internet, ou através de pessoas leigas, que não sabem o que falam, querendo denegrir a imagem do Sindicato, não têm futuro. Saio daqui realizado, muito feliz. Espero voltar e me comprometo me filiar ao Sindicato, porque é necessário, não só para mim, como para todos nós que estamos aqui, porque juntos somos muito mais fortes.

Profissionalismo e prestação de contas

Comandante C.A. Muller divulga, em detalhes, toda sua atuação como representante dos Marítimos no Conselho de Administração da Transpetro e ratifica com os trabalhadores a parceria firmada, desde 2013, de compromisso e transparência

Um verdadeiro profissional nunca deixa a desejar. E é assim que o Comandante C.A. Muller, representante dos trabalhadores no Conselho de Administração da empresa Transpetro em seu segundo mandato, comanda a sua gestão e dá transparência à sua atuação, apresentando aos trabalhadores marítimos uma prestação de contas de todo trabalho realizado, até então.

Em entrevista, C.A. Muller mostra, em detalhes, sua atuação como Conselheiro de Administração da empresa, cargo que ocupa desde 2013 e foi reeleito em 2014, como e onde desempenha suas funções, quanto recebe pela atividade realizada, e como o valor é destinado na função exercida, dentre vários outros detalhes importantes para a gestão de um membro do Conselho de Administração, cargo de grande importância dentro da empresa.

C.A. Muller tem absoluta certeza da importância de prestar contas de suas atividades neste primeiro semestre de 2014. A transparência é a palavra-chave de seu mandato, desde a primeira gestão. Como representante dos trabalhadores marítimos, C.A. Muller atua ouvindo os representados e vivenciando, todos os dias, as necessidades dos trabalhadores para melhor gerir sua atuação no Conselho de Administração da Transpetro. "A prestação de contas das atividades é um compromisso que assumimos durante a campanha, com o objetivo de dar transparência ao mandato e possibilitar o acompanhamento por parte dos companheiros que representamos, independente de terem votado na nossa candidatura ou não. Dentro das exigências legais impostas a esta representação, demonstramos o nosso compromisso."

Quais foram as atividades oficiais do Conselho de Administração da Transpetro no primeiro semestre de 2014?

Até agora, em todos os meses de 2014, o Conselho de Administração realizou reuniões ordinárias para conhecimento de relatórios e deliberações formais.

Quando teve início o seu segundo mandato como conselheiro?

A primeira reunião do segundo mandato ocorreu no mês de abril. Com a publicação do resulta-

Continua na próxima página

Durante o segundo mandato enviamos à Secretaria Geral algumas solicitações de esclarecimento em questões que são importantes para os trabalhadores, relacionadas à contratação de empresas terceirizadas nos terminais e na sede da companhia, relação empresarial com estaleiros construtores e garantias previstas nos contratos firmados, contratos celebrados com empresas de consultoria, despesas realizadas pela companhia com empresas para formação de trabalhadores, retorno de investimentos e informações sobre a situação da frota de navios próprios

Profissionalismo e prestação de contas

do da eleição pela Comissão Eleitoral em março, o nome do conselheiro representante dos empregados foi submetido para aprovação pelo Conselho de Administração ainda na reunião do mês de março.

Em que local o conselheiro representante dos empregados fica lotado para desempenhar suas atribuições?

O conselheiro representante dos empregados não é liberado de sua atividade profissional regular na empresa, exceto se já for um dirigente sindical liberado por ocasião da eleição.

Eu não sou um dirigente sindical liberado e continuo exercendo as minhas atividades como comandante de navio desde o primeiro mandato, em 2013. A participação nas reuniões se dá pessoalmente ou por teleconferência, e a atuação como conselheiro é feita no dia a dia após o horário de trabalho e durante os períodos de repouso desembarcado.

Quanto recebe um conselheiro de administração e como você utiliza essa remuneração?

A remuneração mensal do conselheiro de administração da Transpetro, que foi estabelecida em cerca de um décimo do salário dos diretores, hoje é de R$ 7.810,21.

Sobre essa remuneração incide o imposto de renda e os descontos legais. Após descontar as despesas realizadas no exercício da atividade de conselheiro de administração, os fundos remanescentes serão repassados à Federação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) e ao Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) ao final do meu mandato. Meu compromisso é trabalhar voluntariamente nessa representação.

Que ações você realizou como conselheiro de administração para estreitar a relação com os representados e para ouvir os trabalhadores?

Cinco dias após a eleição, enviamos carta às principais federações que representam os empregados da Transpetro e nos colocamos à disposição para realizar reuniões e definir posições consensuais para nossa atuação no conselho. Como fruto dessa proposta, realizamos uma reunião bastante proveitosa com os diretores da FNTTAA já no mês de maio. Até o momento a Federação Única dos Petroleiros (FUP) e a Federação Nacional dos Petroleiros (FNP) não nos responderam, mas continuaremos sempre à disposição para estabelecer esse diálogo.

Realizamos também encontros informais com diretores do SINDMAR e também do Sindipetro/RJ que tiveram interesse em expor ao conselheiro assuntos de interesse dos trabalhadores.

No mês de abril participamos da primeira reunião extraordinária da CIPA Sede/RJ e Marítimos e tivemos a oportunidade de conhecer e acompanhar questões como prevenção de exposição ao benzeno, saúde ocupacional e condições de trabalho.

Além dessas ações, temos conversado diretamente com nossos companheiros de trabalho nas unidades da Transpetro que tivemos oportunidade de visitar: Sede/RJ, São Sebastião/SP, Angra dos Reis/RJ, São Francisco do Sul/SC e nos navios.

Outro canal de comunicação que temos à disposição com excelente resposta é o site de divulgação http://ca-muller.org. Além de conhecer a atuação do conselheiro, ao acessar o endereço, podem ser enviadas mensagens, perguntas, denúncias e efetuado o cadastramento para receber as atualizações por e-mail.

O que você fez desde o primeiro mandato para se capacitar e exercer o cargo de conselheiro?

A atividade de conselheiro demanda que se dedique algum tempo ao estudo, mesmo para os conselheiros eleitos que dominam bem as atividades administrativa e contábil. Nesse sentido, ingressei como membro do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), que é a principal referência do Brasil para o desenvolvimento das melhores práticas de Governança Corporativa, o que nos permite participar de conferências, treinamentos e networking entre conselheiros de outras empresas, além de acesso a informação relevante para capacitação, publicações e

pesquisas. Encaminhamos uma proposição para que a Transpetro estabeleça um programa de capacitação quando da eleição de novos conselheiros, incluindo a participação em curso de formação de conselheiros no âmbito do IBGC.

Mais recentemente, no final do mês de maio, tivemos uma iniciativa conjunta de realizar a primeira reunião entre os conselheiros eleitos pelos empregados da Petrobras (Sílvio Sinedino), Petrobras Distribuidora (Janine Senna) e Transpetro (Müller) para debater questões de interesse dos empregados do sistema Petrobras e compartilhar nossas experiências nos conselhos em que atuamos. Nossa intenção é expandir essa reunião agregando outros conselheiros eleitos pelos empregados de empresas estatais.

Qual é a importância do conselheiro eleito nas grandes empresas estatais?

O Conselho de Administração das grandes empresas estatais é composto majoritariamente por representantes indicados pelo acionista controlador, que é o governo federal. O direito de participar dessa instância máxima, onde são tomadas as decisões estratégicas de negócios da empresa, financiamentos, orçamento, investimentos e remuneração dos dirigentes, entre outras, confere aos empregados a chance de levar para esse ambiente deliberativo o ponto de vista dos trabalhadores em questões que lhes são muito relevantes.

O que o conselheiro de administração representante dos empregados pode fazer além de participar nas reuniões deliberativas?

O conselheiro eleito pelos empregados tem as mesmas prerrogativas que os demais conselheiros, exceto pela restrição imposta pela lei quanto a participar da deliberação em assuntos que envolvam questões trabalhistas, sindicais, remuneração e previdência. Um ponto a destacar é a competência do conselheiro para acompanhar a gestão dos diretores, examinar documentos e solicitar esclarecimentos sobre os negócios, contratos e quaisquer outros atos da companhia. Esses dispositivos nos permitem conhecer e acompanhar de forma abrangente os negócios da empresa para, com base sólida, emitir opinião nas matérias do conselho. O conselho fiscal e auditoria interna podem ser consultados pelos conselheiros, bem como o departamento jurídico, sempre que for necessário. O conselheiro deve também exigir que a diretoria divulgue, periodicamente, informações sobre a sua atuação, em especial

Continua na próxima página

“Eu não sou um dirigente sindical liberado e continuo exercendo as minhas atividades como comandante de navio desde o primeiro mandato, em 2013. A participação nas reuniões se dá pessoalmente ou por teleconferência, e a atuação como conselheiro é feita no dia a dia após o horário de trabalho e durante os períodos de repouso desembarcado.”

Profissionalismo e prestação de contas

sobre suas práticas de governança corporativa, e que informe situações de risco ou passivos não incluídos no balanço patrimonial, para agregar transparência à gestão da empresa.

É importante também saber que a lei obriga o conselheiro a manter sigilo sobre os documentos colocados à disposição do Conselho de Administração, bem como as informações que forem prestadas pela Diretoria, quando não estiverem disponíveis junto ao público, não podendo os mesmos ser examinados por terceiros, salvo aqueles vinculados à sociedade ou quando assim deliberar o conselho. A lei também determina o dever do conselheiro de exercer suas atribuições para lograr os fins sociais e no interesse da empresa, satisfazendo as exigências do bem público e da função social da empresa, e que o conselheiro eleito por grupo ou classe de acionistas não pode, ainda que no interesse daqueles que o elegeram, deixar de cumprir seu dever para o bem da empresa. Por outro lado, os conselheiros têm o dever de prestar contas sobre sua atuação a quem os elegeu e à sociedade, respondendo integralmente pelos atos que praticarem no exercício de seus mandatos.

E sobre quais assuntos você solicitou esclarecimentos recentemente?

Durante o segundo mandato enviamos à Secretaria Geral algumas solicitações de esclarecimento em questões que são importantes para os trabalhadores, relacionadas à contratação de empresas terceirizadas nos terminais e na sede da companhia, relação empresarial com estaleiros construtores e garantias previstas nos contratos firmados, contratos celebrados com empresas de consultoria, despesas realizadas pela companhia com empresas para formação de trabalhadores, retorno de investimentos realizados pela companhia e informações sobre a situação da frota de navios próprios. A Secretaria Geral da Transpetro é o órgão responsável por fornecer a estrutura necessária para que os conselheiros tenham acesso às informações e esclarecimentos de que necessitam para suas atividades.

Caso identifique algum desvio nas atividades da empresa, o que o conselheiro pode fazer?

Na hipótese de identificar algum desvio nas atividades desempenhadas pela companhia ou por algum dos seus dirigentes, inicialmente, o conselheiro deve apresentar um relatório para conhecimento e deliberação do Conselho de Administração. Normalmente, o Conselho Fiscal também deverá ser notificado. O Conselho de Administração tem autonomia e competência para deliberar e determinar alterações e correções. ■

RETROSPECTIVA

O histórico de luta de C.A. Muller no Conselho de Administração da Transpetro começou em 2013, no qual foi eleito, com votação esmagadora, o primeiro representante dos empregados na empresa. Em 2014, Marítimos de mar e terra novamente se reuniram e, com votação superior ao ano anterior, reelegeram o Comandante a mais uma gestão no Conselho de Administração, fazendo de C.A. Muller a voz dos trabalhadores Marítimos da empresa. Reuniões da Comissão Eleitoral, campanhas por quase todo Brasil, com visitas a bordo e conversas "olho no olho" com Marítimos, reuniões com o SINDMAR e demais sindicatos da categoria, participação em massa de toda a Diretoria do Sindicato e Delegacias Regionais, todo esse trabalho, entre primeiro e segundo turno foi fundamental para que C.A. Muller seguisse com suas propostas em prol dos Marítimos, atuando, independente de orientação político-partidária, como defensor dos interesses dos trabalhadores marítimos e na fiscalização da atuação dos diretores da companhia.
Confira como foi realizado o processo eleitoral que reelegeu C.A. Muller na edição 39 da Revista UNIFICAR.

Todo apoio à unicidade sindical

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

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante

SINDMAR®

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

Investindo em pessoas

www.sindmar.org.br

Filiado a

CONTTMAF

FNTTAA

CTB

SINDMAR

Cerimônia de premiação do Controle Naval do Tráfego Marítimo 2013/2014, evento que contou com as presenças de sindicatos mercantes, autoridades marítimas e empresas de navegação. Abaixo, o Diretor Geral de Navegação, Almirante-de-Esquadra Wilson Barbosa Guerra, que presidiu o evento. À direita a placa recebida pelos premiados como reconhecimento aos esforços no mar.

Um prêmio para a Segurança no mar

Uma manhã de reconhecimento aos esforços realizados em prol da segurança no mar. Assim foi realizada a XXV cerimônia de entrega dos prêmios Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) 2013/2014, evento anual promovido pelo Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM).

A cerimônia aconteceu no dia 11 de julho no Salão Nobre do Edifício Almirante Tamandaré e contou com a presença de representantes da Comunidade Marítima, da Força Aérea Brasileira e da Marinha do Brasil, sendo presidida pelo Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, Almirante-de-Esquadra Wilson Barbosa Guerra.

A ocasião, segundo a Instituição, reconheceu "o esforço das Organizações Militares subordinadas ao Comando-em-Chefe da Esquadra, aos comandos dos Distritos Navais, à Diretoria de Hidrografia e Navegação e à Força Aérea Brasileira, e da Comunidade Marítima em prol das atividades de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM)". As categorias em que houve premiação foram a "Contato", "Segurança no Mar" e "Prêmio Orgacontram" e são referentes ao período de 1º de maio de 2013 a 30 de abril de 2014.

O prêmio "Contato" foi entregue a navios dos comandos do 1º e 2º Esquadrão de Escolta, comando do 1º Esquadrão de Apoio e comandos do 1º ao 5º e 9º Distritos Navais. O prêmio "Orgacontram", em âmbito nacional, foi entregue à Capitania dos Portos da Bahia e, no âmbito internacional, foi entregue à Capitania dos Portos de Itajaí. Já o prêmio "Segurança no Mar" foi entregue ao navio mercante brasileiro de Longo Curso NM Aliança Europa e ao navio mercante brasileiro de Cabotagem NM Norsul Abrolhos.

Segundo o presidente da cerimônia, Almirante-de-Esquadra Guerra, esse reconhecimento representa a promoção e o desenvolvimento de uma consciência marítima na sociedade, o que é imprescindível nos dias atuais.

A ocasião proporcionou, segundo a instituição, "a oportunidade de reforçar os laços de amizade entre os diversos segmentos envolvidos nas atividades do CNTM" e "constituiu-se em mais uma ferramenta para promover o desenvolvimento da mentalidade marítima em nossa sociedade".

Compromisso vivo!

O Compromisso adicional da Petrobras e Petros com participantes e assistidos do grupo pré-70

Em 1970, a Diretoria da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras propôs e o Conselho de Administração aprovou proposta à Assembleia de Acionistas para criação da Fundação Petrobras de Seguridade Social – Petros, visando complementar a aposentadoria básica oficial dos seus empregados, em face de ter o governo militar revogado, em janeiro de 1965, o direito deles à aposentadoria integral que constava do Manual de Pessoal da Companhia – conhecido como "o manual da capa preta".

Aprovada a proposta pelos acionistas, foi criada a Petros, como pessoa jurídica de direito privado, com objetivo de complementar aposentadoria e pensões, dentre outros benefícios, nos termos do Estatuto e do Regulamento que a Petrobras elaborou na condição de Instituidora.

A esses instrumentos legais aderiram os empregados da Petrobras com carteira assinada em data anterior à criação da Petros, para, mediante contribuição pecuniária mensal deles e da patrocinadora Petrobras, única na época, fazerem jus à complementação da aposentadoria básica oficial, na época paga pelo Instituto Nacional da Previdência Social – INPC, criado em 1966 pelo governo militar para funcionar no regime de repartição simples em substituição aos Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAPI, IPASE, IAPC, IAPB, etc..) extintos.

Pelo regime de repartição simples, o trabalhador de carteira assinada e seu empregador deixaram de contribuir para o benefício pessoal a ser pago quando da aposentadoria do empregado pelo Instituto correspondente (o da Petrobras contribuía para o IAPI). Ambos passaram a contribuir para o coletivo e, dessa forma, a partir de 1966, o pagamento das aposentadorias e pensões é feito com o valor apurado pelas contribuições dos empregados e seus empregadores, cabendo ao governo completar o que faltar com recursos do Tesouro.

Então, os trabalhadores de carteira assinada não mais puderam dizer que "contribuíram a vida toda para sua aposentadoria", porque passaram a contribuir para o pagamento daqueles já aposentados ou seus dependentes. Daí, a importantíssima relação entre a força de trabalho efetiva x aposentados e pensionistas. Esta, que já foi de 10x1, hoje não chega a 2x1. Isso explica o incentivo do governo para aumentar a quantidade de trabalhadores com carteira assinada.

Se essa relação não melhorar, a tendência será o achatamento do benefício oficial, e quem não repactuou não terá problemas porque a Petros complementará a diferença, ao contrário dos repactuados, e, ainda, o custo do PPSP vai aumentar, com possibilidade de ocorrer déficit técnico.

Voltando às origens, na criação da Petros, havia ex-empregados da Petrobras quase aposentados entre janeiro de 1965 e junho de 1970, denominados Pré-Existentes, e um grande contingente de empregados (21.620, segundo a Petrobras/GAPRE de 17 de julho de 1996), posteriormente denominados de Pré-70. Eles aderiram ao Plano de Benefícios Definido original, e de acordo com o regime financeiro adotado, não tiveram suas reservas iniciais constituídas pela Petrobras (chamadas de serviço passado).

Com o advento da Lei 6435/77, do Decreto 81.240/78

e das disposições legais subsequentes, implantou-se uma série de normas ao segmento da previdência complementar, dentre outras, aquela que fixou o regime financeiro mínimo que deveria ser adotado no financiamento dos compromissos das novas entidades.

O Regime da Capitalização Coletiva a ser adotado, obrigatoriamente em razão daquela lei que regulamentou pela primeira vez o Sistema de Previdência Complementar, considera que a geração de participantes, as gerações futuras e as próprias patrocinadoras se solidarizam nas contribuições para o sistema através de taxas estabilizáveis no tempo, mas esses necessários pagamentos extraordinários referentes aos compromissos especiais foram diluídos com a geração de participantes existentes na data de início da entidade e entre várias gerações ao longo do tempo.

Todavia, as previsões feitas pelo atuário, com base nas informações repassadas pelas empresas patrocinadoras, quanto à evolução da massa ativa, e, consequentemente, das folhas salariais sobre as quais incidiriam as taxas avaliadas, não se realizaram e o montante das contribuições recolhidas não foi suficiente para a integralização dos bens garantidores das reservas dos benefícios concedidos e a conceder do Grupo Pré-70.

Atualmente constata-se que essas previsões de crescimento de empregados não seriam possíveis de realização porque ocorreu adoção de uma intensa terceirização, cujo total de contratados chega a mais de 350.000, inclusive atuando em atividades-fim, mesmo havendo centenas de concursados aprovados aguardando ingresso.

Em 1993 a direção da Petros contabilizou essa insuficiência em Reservas a Amortizar, expondo pela primeira vez os compromissos específicos referentes aos Pré-70 que não tinham contrapartidas nos ativos da Entidade.

Nesse primeiro momento, foi previsto que essa insuficiência seria amortizada em longo prazo mediante

Continua na próxima página

"O denominado 'grupo pré-70' é composto por cerca de 17.332 aposentados, 3.788 pensionistas e 500 empregados ativos."

Compromisso vivo!

taxa extra que vigoraria de 1993 a 2033 segundo avaliação atuarial de 1993 e, como tal, foi aprovada pelo Conselho de Curadores da Petros e pelo Conselho de Administração da Petrobras, separando-se as taxas extras das contribuições normais, como determinava a legislação.

Para corrigir essa insuficiência nos anos de 1994 e 95, a direção da Petros desenvolveu estudo para solução desse compromisso das patrocinadoras do Sistema Petrobras e, em 22.07.1996, foi firmado convênio pelo qual a holding Petrobras, considerando a abrangência do seu grupo econômico, se obrigou a integralizar as reservas desse Grupo Pré-70, avaliadas inicialmente em R$ 4.050.676.990,16 que estavam contabilizadas como Reservas a Amortizar.

O acordo sobre essa confissão de dívida assumida pela holding Petrobras previu a amortização da dívida em 300 prestações mensais (25 anos), como saldo devedor atualizado atuarialmente e corrigido com juros de 8%a.a., compatível com a rentabilidade histórica da Petros.

Para que não haja nenhuma dúvida sobre quem são os Pré-70, basta ler no ofício do Gabinete da Presidência da Petrobras – GAPRE de 17.07.96, o seguinte:

"O atual Plano de Custeio da Petros, que serviu de base às Demonstrações Contábeis de encerramento do exercício social de 1995, estabeleceu que o Custeio do Grupo de empregados admitidos na Petrobras até 30.06.70, anteriores, portanto a data de criação da Petros, passa a ser diferenciado dos demais mantenedores-beneficiários. O denominado Grupo Pré-70 é composto por cerca de 17.332 aposentados, 3.788 pensionistas e 500 empregados ativos.

2. A nova proposta para o estruturado custeio da Petros, que elimina, a priori, o fator identificado como causador dos déficits técnicos estruturais, aprovada pelo Conselho de Administração da Petrobras (Atas 1085 e 1087, respectivamente de 09.05.96 e 05.06.96), prevê que diferentemente do que vinha sendo feito, os encargos do grupo Pré-70 passam a ser cobertos por contribuições mensais da Companhia, ao longo de 25 anos através do regime da capitalização, deixados de ser vinculados à folha salarial dos empregados ativos, pela aplicação de uma taxa extra."

Desta forma, o custeio dos Pré-70 passou a ser feito pela holding Petrobras de forma separada do outro tipo de custeio feito em conjunto com as demais patrocinadoras para os Pós-70, hoje de forma paritária.

O montante de recursos necessários para garantir os Pré-70 de forma vitalícia é apurado com atualização atuarial anual, até que existam os últimos dos dependentes dos Pré-70.

Em 11.04.96, pelo GDISE S/N 2006, a Petros informou que o débito para o custeio desses participantes e assistidos (Pré-70) montava R$ 1,653 bilhão.

Este valor constou do montante do Termo de Compromisso Financeiro que a Petrobras assinou nos autos de Ação Civil Pública decorrente de acordo entre partes, porque dois Sindipetros, hoje ligados à FNP, não concordaram e continuaram a cobrar o total da dívida objeto da ação. A Petros contabilizou o valor acordado em seu Ativo como crédito a receber. No fechamento contábil correspondente ao exercício de 2013, o valor correspondente ao Termo mencionado foi elevado em mais R$ 2,6 bilhões, para crédito dos Pré-70, sendo, também, este contabilizado para recebimento futuro, acarretando redução do déficit técnico do Plano acumulado até 2013.

Fica mais uma vez confirmado o que temos demonstrado com relação à garantia vitalícia que os Pré-70 têm, relativa ao custeio para recebimento de seus direitos adquiridos, com transmissão para seus dependentes, em face do compromisso específico assumido pela holding Petrobras, em separado dos outros compromissos constantes no Regulamento do Plano Petros do Sistema Petrobras.

Pelo exposto, não cansaremos de manter vivo esse compromisso da holding Petrobras para que as futuras gerações de dirigentes e Conselheiros da Petros não se esqueçam de cobrar, até o Plano Petros do Sistema Petrobras se extinguir, as atualizações anuais desse compromisso com todos os fundadores da Petros, sem exceção, que eram empregados da Petrobras até a data da criação da Petros – os Pré-70. ■

Paulo Brandão
Conselheiro Deliberativo da Petros e Diretor Jurídico da Fenaspe e da Aepet.

Pontuação máxima e menção honrosa

O CLC Cerdeira concluiu curso na Escola Superior de Guerra com nota máxima, recebeu menção honrosa e ainda foi convidado a dar palestra final para os participantes

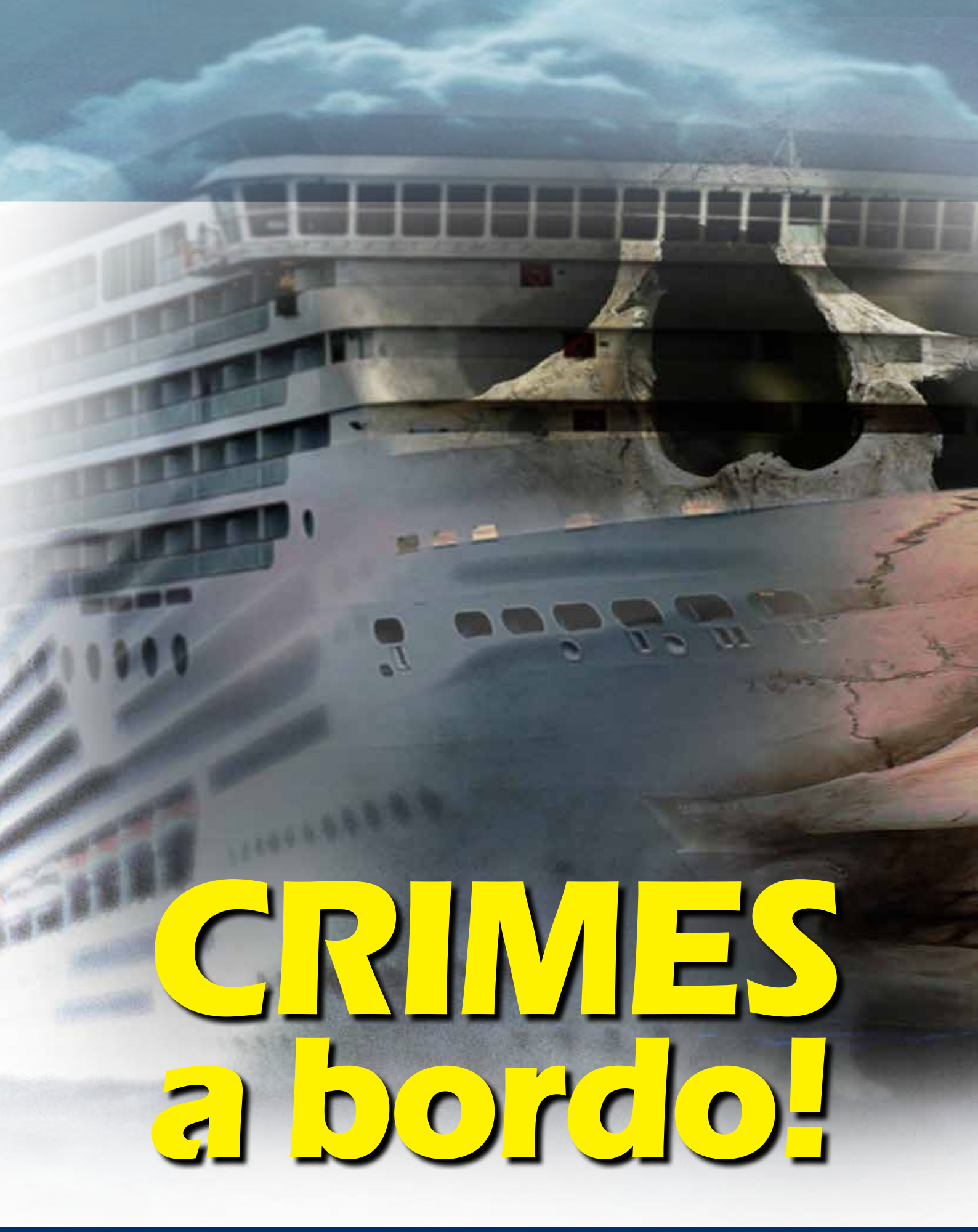
O Comandante de Longo Curso Ricardo Cerdeira de Lemos concluiu recentemente, com um desempenho excelente, o importante curso de Logística e Mobilização Nacional, na Escola Superior de Guerra, aproveitando mais uma indicação do SINDMAR para o Comando da ESG. O curso, de altíssima qualidade pelo seu conteúdo, é direcionado a profissionais de vários setores da sociedade.

Participam do curso, em uma turma de no máximo 30 integrantes, desembargadores, promotores de Justiça, oficiais superiores da Aeronáutica, Exército e Marinha, superintendentes da Polícia Federal, secretários de segurança, comandantes das polícias militar e civil, Capitães de Longo Curso e Oficiais Superiores de Máquinas da Marinha Mercante e empresários.

Além de concluir o curso alcançando a pontuação máxima (excelente) no modelo da ESG, o CLC Cerdeira recebeu uma menção honrosa e, no ensaio final, foi convidado a dar uma palestra aos participantes com o tema: "Principais gargalos logísticos na infraestrutura brasileira".

O curso tem a finalidade de dar consciência aos participantes sobre a necessidade de melhorias na logística que, devido à globalização, se torna importantíssima no crescimento do país e mostra o que está sendo feito em termos de mobilização nacional a partir do decreto-lei n.11.631 de 2007, que criou o sistema nacional de mobilização (SINAMOB). O curso, realizado uma vez por ano, tem duração de seis meses, e os participantes são indicados por suas empresas ou órgãos, para posterior aceitação pelo Ministério da Defesa. ■

Aproveitando muito bem a indicação do SINDMAR, o CLC Cerdeira teve um desempenho excelente no Curso de Logística e Mobilização Nacional da ESG



CRIMES a bordo!

Por fora, o falso glamour, por dentro...

Cada vez mais frequentes, a morte ou desaparecimento de passageiros ou tripulantes, trabalho análogo ao escravo, assédio sexual e moral e outros crimes que acontecem em cruzeiros marítimos em todo o mundo, inclusive no Brasil, tem cada vez mais denúncias em sites e perfis de redes sociais na internet e as autoridades brasileiras começam a se articular para combater e punir os culpados.

CRIMES a bordo!

Todo e qualquer glamour que um Cruzeiro marítimo possa inspirar nas pessoas vai a pique, afunda completamente, assim que começamos a tomar conhecimento dos absurdos cometidos no interior destes enormes transatlânticos que singram os mares do mundo e do Brasil, levando a bordo crimes dos mais variados, injustiças, trabalho análogo ao escravo e diversas outras irregularidades... Estas verdadeiras cidades flutuantes escondem por detrás de uma aparência de luxo, mortes e quedas misteriosas de passageiros ou tripulantes, agressões físicas, assédio sexual e moral a tripulantes e uma série de desvantagens por onde vai baixando âncora...

Pouca gente tem consciência de que estes transatlânticos, que podem transportar até seis mil passageiros, e tripulações de cerca de 1.500 pessoas, não trazem praticamente nenhum benefício para os lugares por onde passam. Afinal, os passageiros têm a bordo lojas, restaurantes, áreas de lazer, com piscinas, cinema etc... o que faz com que praticamente todos os passageiros dificilmente gastem seu dinheiro fora do navio, até porque já pagaram adiantado por cinco refeições diárias. Portanto, qual a vantagem, os ganhos para as economias dos locais por onde ele passa? Praticamente, nenhuma.

Além disso tudo, como já publicamos na edição passada, eles ainda derramam esgoto em alto mar ou em nossas praias e, como mostraremos nesta edição, cometem vários outros crimes.

Um dos casos mais recentes aconteceu a bordo do MSC Poesia, no porto de Warnemund, na Alemanha, no mês de junho. Segundo o garçom brasileiro Felipe Freitas, ele foi agredido verbal e fisicamente a bordo, pelos seguranças do navio, depois de um desentendimento. Indignados com a violência, os demais brasileiros integrantes da tripulação fizeram um protesto, paralisando suas atividades... o próprio Felipe falou à Revista UNIFICAR e explicou como tudo aconteceu:

Nas imagens postadas e depois retiradas da internet, Felipe Freitas aparece com a camisa ensanguentada depois das agressões. Na outra foto, os demais brasileiros a bordo fizeram uma paralisação em protesto e ficaram reunidos em uma sala do navio, vigiados por seguranças

- O ocorrido inicialmente foi comigo e depois com os tripulantes brasileiros que ficaram indignados e foram conversar com os oficiais do navio. Depois começou um tumulto, spray de pimenta, socos e chutes entre brasileiros e os seguranças do navio. Tenho prova. Testemunhas.

Logo em seguida ao ocorrido, várias postagens apareceram nas redes sociais, com fotos (como as que reproduzimos aqui) mostrando Felipe com a camisa ensanguentada depois das agressões, e dos brasileiros reunidos em uma sala do navio, vigiados por seguranças. Mas logo em seguida, muitas das postagens desapareceram. Ou seja, foram retiradas por quem as postou. O que pode representar algum tipo de represália feita contra os tripulantes brasileiros, que podem ter sido ameaçados de perderem seu trabalho a bordo, caso prosseguissem com as denúncias e protestos. Depois, tentamos retomar o contato com Felipe, mas ele não nos respondeu mais.

Um outro fato apurado pela nossa reportagem aconteceu há oito anos, com Priscila Cassou, hoje trabalhando como uma espécie de governanta em iates na Flórida. Ela foi assediada sexual e moralmente, recebendo tentativas de carícias e convites constantes de seu superior a bordo de mais um navio da MSC. Ela mesma fez um resumo de tudo o que aconteceu:

- Foi em 2006, a bordo do Grand Mistral (então da IBEROJET), onde fiz dois contratos. Eu trabalhava no restaurante e era assistente de garçom. Nos dois contratos que tive nessa posição sofri assédio sexual e moral por parte de dois supervisores, ambos portugueses. No primeiro contrato meu supervisor chegou a ir até a minha cabine. Me elogiou dizendo que eu era linda, inteligente, sempre alegre. Ao responder que eu estava solteira por opção e porque eu não queria ficar tendo que dar satisfações pra ninguém, ele me disse que eu poderia continuar fazendo o que eu quisesse, sair com quem eu quisesse, mas que ele só queria dormir comigo todas as noites e poder dizer pra todo mundo que eu era sua namorada. Quando eu, surpreendida, agradeci e disse que não queria, ele começou a me perseguir no trabalho. Tudo o que eu fazia estava errado, ou estava faltando. Ele me prejudicou de várias maneiras a ponto de ir atrás de mim aonde eu fosse, só pra ver se eu estava fazendo tudo certo, pronto pra me dar uma advertência.

Mas não parou por aí. E Priscila Cassou prossegue sua história:

- Depois de dois meses de férias retornei pro mes-

Continua na próxima página

CRIMES a bordo!

Eu me dei conta que estava trabalhando entre 16 e 18 horas por dia. Num outro dia fui procurar por uma das meninas que trabalhava no restaurante menor e vi que, mesmo estando na lista de estações, ela não estava presente. Foi quando percebi que todas as meninas tinham até três refeições de descanso, enquanto eu só tinha uma."

mo navio e mesma função. O tal supervisor já havia ido embora de férias e tinha outro português no lugar. Desde o primeiro dia eu trabalhei sempre muito alegre e eu até dançava e cantava enquanto limpava minha estação depois de cada turno. Esse supervisor só me observava e eventualmente fazia comentários sobre isso. Todas os dias, quando nos reportávamos pra trabalhar, tínhamos que verificar em qual estação iríamos servir naquela refeição. Pois o supervisor passou a me cumprimentar todas as refeições com um "Oi, gatinha", seguido de um toque no meu braço, onde sua mão deslizava desde o meu ombro até minha mão. Lembrando que trabalhávamos no café da manhã, almoço e jantar, nos 7 dias da semana por 6 meses, pode-se imaginar quantas vezes isso aconteceu. No começo, eu o cumprimentava alegremente, pois eu estava feliz por estar de volta. Mas a medida em que os dias iam passando e ele me olhava com olhares mais maliciosos, eu passei a sentir nojo e a responder cada vez mais "seca" a ponto de, depois de algumas semanas, eu nem responder ao cumprimento e simplesmente perguntar onde eu iria trabalhar. Eu já não o deixava me tocar. As semanas foram passando e eu estava cada vez mais cansada. Já não conseguia carregar tantos pratos. Certa vez me atrasei pra trabalhar e recebi uma advertência. Um rapaz se aproximou de mim e perguntou se eu tinha me atrasado. Eu confirmei. Ele disse que ele sempre chegava atrasado, mas somente quando eu me atrasava também, ele e todos os outros que chegavam tarde recebiam a advertência. Este mesmo rapaz também me chamou a atenção para o fato de que o supervisor não gostava de mim e que por isso me colocava sempre na última estação, pois assim eu trabalharia, pelo menos, uma hora a mais do que todos os outros. Eu me dei conta que estava trabalhando entre 16 e 18 horas por dia. Num outro dia fui procurar por uma das meninas que trabalhava no restaurante menor e vi que, mesmo estando na lista de estações, ela não estava presente. Foi quando percebi que todas as meninas tinham até três refeições de descanso, enquanto eu só tinha uma.

E os problemas continuaram se agravando e acabaram levando Priscila a uma profunda depressão:

- Tudo isso foi me levando à depressão e eu passei a engordar rapidamente. Como se não bastasse, este

mesmo supervisor me pedia pra sair da minha estação e buscar um prato pra ele, ou qualquer outra coisa. Ao confrontá-lo, dizendo que eu não podia deixar minha estação, pois meu garçom precisava de mim, ele dizia que ele era meu chefe superior e que se eu não cumprisse suas ordens eu sofreria consequências. Eu tentava ir o mais rápido possível pra cozinha pra pegar o que fosse mas, sempre que voltava, o garçom brigava comigo. Isso fez com que mais nenhum garçom quisesse trabalhar comigo, pois eu sempre acabava atrasando os serviços. Hesitei muito antes de reportá-lo pro maitre. E quando o fiz, eu ouvi que eu era brasileira e que talvez eu "quisesse ter dormido com o supervisor pra conseguir promoção, mas como este não quis, eu estava ali pra reportá-lo". Saí chorando! Me afundei mais ainda na depressão. Voltar pra casa não era opção, pois estávamos na Europa e eu teria que pagar pelo meu voo (que na época estava muito caro). Eu só queria dormir e acordar quando o navio estivesse de volta ao Brasil. Eu engordava rapidamente. Foram 22kg em 2 meses. Era humilhante! Eu estava cansada física e psicologicamente e já não conseguia carregar nem metade da quantidade de pratos. Ninguém queria trabalhar comigo. Finalmente a temporada já estava acabando. Durante a travessia pro Brasil eu tive a oportunidade de fazer uns trabalhos no escritório do maitre. Numa oportunidade, eu copiei alguns arquivos do computador do maitre e descobri um e-mail enviado pra central de Madri falando sobre mim. Neste e-mail o maitre croata dizia que eu só estava tendo problemas com todos os garçons, que ninguém mais queria trabalhar comigo e que eu ameacei de convencer todos os brasileiros a desembarcarem comigo no Brasil assim que o navio chegasse em território nacional. Como se não bastasse, ele ainda dizia que eu deveria ser mandada embora da companhia pra nunca mais voltar. Nunca vou esquecer a cara do meu pai quando me viu 25kg mais gorda do que ele tinha visto há 4 meses. Foi um dos piores dias da minha vida.

Segundo Priscila Cassou, nunca houve violência, mas muitos toques maliciosos, olhares desconfortáveis e comentários infelizes. Mas ela não pôde fazer nada com relação a tudo isto que sofreu:

Priscila Cassou passou diversas vezes por assédio a bordo de navios de cruzeiro...

- Ao desembarcar eu só pensei em voltar pra casa. Não temos sindicato no Brasil e as leis que talvez pudessem nos ajudar hoje, em 2006 ainda nem existiam. Eu não tinha nem pra quem reportar, já que tudo isso aconteceu enquanto o navio estava na Europa. Fiquei meses em depressão em casa e até hoje tenho problemas pra emagrecer, pois não quero sofrer assédio novamente. Só consegui reembarcar em outra companhia depois de um ano e três meses, em outro cargo. Meu caso, infelizmente, não foi isolado. Na verdade, coisas bem piores acontecem a bordo. Já teve caso do supervisor de limpeza, alcoolizado, ir até o banheiro público onde a menina estava limpando e baixar as calças mostrando suas genitálias pra ela. A garota foi mandada embora pra casa com síndrome do pânico, depois de fazer uma denúncia pra ITF, enquanto o tal supervisor foi transferido pra outro navio. Muita coisa acontece lá dentro e ninguém nem fica sabendo. Esses supervisores nunca são demitidos, só transferidos. Isso acontece em praticamente todos os setores dos navios em qualquer

Continua na próxima página

CRIMES a bordo!

... e nunca conseguiu fazer uma acusação formal, porque não há uma legislação que proteja os trabalhadores em cruzeiros

companhia, geralmente espanhola ou italiana. É uma questão de "cultura". As companhias norte-americanas têm leis bem rigorosas quanto a isso, o que diminui drasticamente esses tipos de ocorrências.

Depois de passar por tudo isto, Priscila diz o que pensa hoje sobre trabalhar em navios de cruzeiro:

- Por incrível que pareça, eu ainda gosto da vida no mar. Em nove anos fiz sete contratos em quatro cargos diferentes. A melhor companhia em que trabalhei foi, sem dúvidas, a Princess Cruises. O mais incrível ainda é que o primeiro supervisor português que me assediou, lá no meu primeiro contrato em 2006, estava a bordo do navio da Princess e eu o vi no meu primeiro dia de trabalho. Achei que tinha visto um fantasma e aproveitei pra ir ao RH e contar o que aconteceu. Fui então informada de que esse português não poderia sequer olhar pra mim, ou se aproximar de mim, pois ele poderia ser mandado embora. E foi o que aconteceu. O meu antigo supervisor desviava a rota dele da minha direção, pois ele sabia que se eu me sentisse incomodada com a presença dele, ele seria mandado embora. Foi a primeira vez em 6 anos que me senti segura num navio. Sabendo que ali as leis valiam e que eu jamais sofreria assédio novamente. Fiz três contratos maravilhosos. Só saí dos navios pra trabalhar em iates, onde me sinto bem mais realizada. Infelizmente, este tipo de problema vai acontecer enquanto não tivermos um apoio de fora. O Brasil está muito atrasado com relação às leis para regularizar este trabalho. Precisamos de sindicatos, leis e órgãos internacionais pra nos dar apoio, não só durante a temporada brasileira. Porque durante a temporada brasileira os chefes nos tratam de um jeito, mas quando o navio volta pra Europa sofremos retaliações e até ameaças. Sofremos todas as consequências. Enquanto as bandeiras de conveniência encobrirem esses crimes, pouca coisa vai mudar.

Em nosso trabalho de produção desta reportagem travamos conhecimento com diversos sites sobre o assunto, essencialmente nos Estados Unidos. Mas no Brasil também há gente séria querendo combater estes crimes que vêm ocorrendo a bordo dos navios de várias companhias. Quem quiser acompanhar de perto tudo o que acontece de errado é só procurar a Organização de Vítimas de Cruzeiros, no facebook.

Lá é fácil encontrar muitas outras histórias como a que contamos acima... e outras como a que ocorreu recentemente, durante a Copa do Mundo, quando um passageiro entre os 3.600 mexicanos que estavam a bordo do MSC Divina – sempre a MSC – para seguir sua seleção na disputa do mundial pela costa brasileira caiu do navio sem explicação... a Polícia Federal está investigando o caso e já tem em mãos até mesmo o vídeo do passageiro caindo no mar, filmado por uma câmera de bordo.

Em alguns países pelo mundo, há leis que regulamentam o que pode e o que não pode acontecer a bordo destes navios e como e onde estes problemas devem ser resolvidos, onde denunciar, a quem recorrer... no Brasil, isto ainda é um processo embrionário, que teve início no ano passado e agora deu origem a uma tentativa de se estabelecer um fórum para resolver estes crimes e irregularidades que acontecem diariamente por estes mares do mundo e do Brasil. E nós do SINDMAR continuamos sempre de olho e apoiando estes trabalhadores e denunciando irregularidades e absurdos deste tipo!

MSC condenada!

A justiça demorou, mas não falhou! O Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, em decisão unânime, reformou uma sentença de primeiro grau, que havia extinguido o processo sem resolução de mérito, por não reconhecer a competência material da Justiça do Trabalho no caso, e condenou a MSC Cruzeiros do Brasil Ltda. a pagar uma indenização de R$ 368 mil à mãe da tripulante Camilla Peixoto Bandeira, pelo assassinato da filha em navio da empresa em 2010.

O crime aconteceu durante a estadia da embarcação da MSC no porto de Santos. No dia 10 de janeiro de 2010, a tripulante, que era bartender, foi encontrada morta, com marcas de enforcamento, na cabine que dividia com outro tripulante, um garçom de quem seria noiva. A Polícia Federal instaurou inquérito para apurar a causa da morte e indiciou o namorado da vítima como autor do homicídio. Então, a mãe da vítima entrou com uma ação trabalhista requerendo reparação por danos morais e materiais, alegando negligência da empresa (para conhecer mais detalhes sobre este e outros casos, é só entrar no site www.camillapeixotobandeira.com criado para dar visibilidade ao ocorrido e a outros casos semelhantes).

SEM DEFESA

A MSC tentou se defender. Alegou não manter vínculo empregatício com a vítima nos termos da legislação brasileira, tentou justificar que o crime ocorreu por causa do relacionamento entre a vítima e o suposto agressor e que, por trajar roupas de dormir, ela não estaria no exercício de suas atividades de trabalho. A empresa ponderou ainda que a vítima e o suposto agressor burlaram a norma interna de que apenas casais oficialmente constituídos poderiam compartilhar cabines.

O desembargador Enoque Ribeiro dos Santos, relator do acórdão, rebateu todas as alegações da MSC. Primeiro, afastou a alegação de inexistência de vínculo empregatício e, com relação ao fato de a vítima estar em horário de folga, esclareceu que isso "não isentaria a empregadora de garantir sua segurança a bordo do navio, uma vez que a moradia fornecida integrava o próprio contrato de trabalho. A vítima, ao aceitar o trabalho como tripulante, não tinha outra escolha senão habitar nas acomodações fornecidas pelo empregador".

Além disso, o desembargador afirmou que a MSC tem culpa também por não ter fiscalizado o cumprimento das normas internas, no caso da ocupação da cabine por casal não oficialmente constituído e que "o empregador, ao fornecer moradia ao seu empregado, obriga-se a garantir condições mínimas de habitação, como saúde, higiene e segurança, inclusive nos períodos em que o trabalhador não se encontra à sua disposição. No caso, o acidente de trabalho somente ocorreu, e da forma como ocorreu, em virtude das especificidades da relação de trabalho mantida entre empregado e empregador". A MSC ainda pode recorrer da sentença. ■

Navegação Interior... muitos planos, POUCA AÇÃO!

A situação é a seguinte: temos um país de dimensões continentais, que tem uma das maiores bacias hidrográficas do mundo, a maior parte delas navegáveis. Em contrapartida, mesmo com a grande maioria das rodovias mal conservadas e mal geridas e poucas ferrovias, muitas com bitolas diferentes, que não podem se interligar, temos só seis hidrovias em atividade, transportando uma quantidade de carga e passageiros muito aquém do que poderia e deveria. O Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sabem de tudo isto, têm estudos e até um Plano Estratégico sobre o assunto, mas as coisas ainda navegam muito lentamente na rota para o crescimento deste setor no País.

A situação das hidrovias pode e deve melhorar muito no Brasil. A pergunta que não quer calar é... quando? Segundo dados do próprio Ministério dos Transportes, o Brasil usa atualmente apenas pouco mais de 20 mil km de suas vias navegáveis para transporte de cargas e passageiros em rios, lagos e lagoas. Com algum investimento e uma atuação mais eficaz, poderíamos chegar a mais do que o triplo disso, cerca de 63 mil km, caso sejam realizadas obras em cerca de 29 mil km de vias que têm sua disponibilidade natural já constatada e outras vias fluvio-lacustres, que estariam prontas para receber tráfego de transporte de cargas e passageiros imediatamente.

É importante ressaltar que estas estimativas e números são do próprio Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tem vários estudos e planos sobre o assunto, como o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH) e o Plano Hidroviário Estratégico (PHE), ambos lançados no ano passado, visando dois objetivos principais: primeiro, estudar detalhadamente as hidrovias já existentes e as potenciais e, segundo, indicar as áreas mais propícias para instalar portos em locais estratégicos. Nestes planos são analisadas as seis Hidrovias brasileiras: a Solimões-Amazonas, a Tocantins-Araguaia, a do São Francisco, a do Paraná-Tietê, a do Paraguai e a Hidrovia do Sul – veja o mapa. Mas falta um pouco mais de celeridade para passar dos projetos e conclusões à ação.

Segundo dados do próprio Ministério dos Transportes, apenas 5% da carga transportada no País é feita por Navegação Interior

Falta investimento

O problema maior é que, mesmo com todos os estudos realizados, ainda não existem, pelo menos oficialmente anunciados ou programados, investi-

Continua na próxima página

mentos adequados para o setor. Seriam necessárias várias obras, como dragagem, transposição de trechos não navegáveis por meio de eclusas e canais artificiais, retirada de obstáculos naturais e ainda balizamento e sinalização para o desenvolvimento da malha hidroviária. O setor também necessita de investimentos na modernização, ampliação e obras de melhorias em portos, alguns em completa defasagem, e em terminais fluviais, que integrem o transporte aquaviário às rodovias e ferrovias.

Dilma admite: "melhor que estradas e ferrovias"

Para se ter uma ideia mais palpável de que realmente este Plano ainda não saiu do papel, a presidente Dilma Roussef, que andou sobrevoando, em meados de março, as regiões alagadas de Rondônia e Acre, admitiu, em entrevista coletiva em Porto Velho, o potencial econômico da Hidrovia do Rio Madeira. Disse ela então: "O Madeira é um problema hoje, mas é uma solução total para o Brasil. É por esse rio que a gente sabe que tem o melhor transporte, melhor que estrada e ferrovia". E olha que a Presidenta estava falando apenas de uma das hidrovias entre as muitas possibilidades de se aumentar a Navegação Interior no País.

Um dos muitos estudos, feitos para a elaboração dos planos do Ministério dos Transportes, aponta que o transporte fluvial, em comparação com o transporte rodoviário, apresenta vantagens como sustentabilidade (menor impacto na flora e fauna, emissões de CO^2), economia e segurança. No entanto, muitos rios navegáveis ainda não são usados como alternativas viáveis para o transporte de cargas e passageiros.

Hoje, segundo o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), também elaborado pelo Ministério dos Transportes, os meios de fazer circular os mais variados tipos de carga do País estão distribuídos assim: 52% pelas rodovias, 30% por ferrovias, 8% através da navegação de cabotagem, só 5% por navegação interior e outros 5% por meio dutoviário (com uso de dutos).

Levando em consideração todos os problemas, que estamos cansados de saber, com as rodovias e ferrovias do país, que prejudicam e encarecem os preços finais de produtos, tanto para os consumidores nacionais, quanto para a exportação, o MT tem como meta aumentar a participação do transporte aquaviário dos atuais 13% (8% da Cabotagem mais 5% da Navegação Interior) para 29%, mas isto só vai acontecer, gradativamente, até 2031. Ou seja, ainda vai demorar um bocado para ser viabilizada. Por enquanto, continua tudo como na música de Lulu Santos, "em passos de formiga e sem vontade". ■

100 anos de Luta dos Marítimos

A história da Marinha Mercante brasileira contada por quem vivenciou intensamente o movimento sindical por décadas

Entre em contato com a Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro, para saber como adquirir seu exemplar

SINDMAR:
(21) 3125-7600

Artigo

Nilson José Lima
Representante da
CONTTMAF na
RPB-IMO, em Londres

Mais prazo!

Alguns países pedem novo prazo para treinamentos de segurança contra pirataria, terrorismo, contrabando e clandestinos

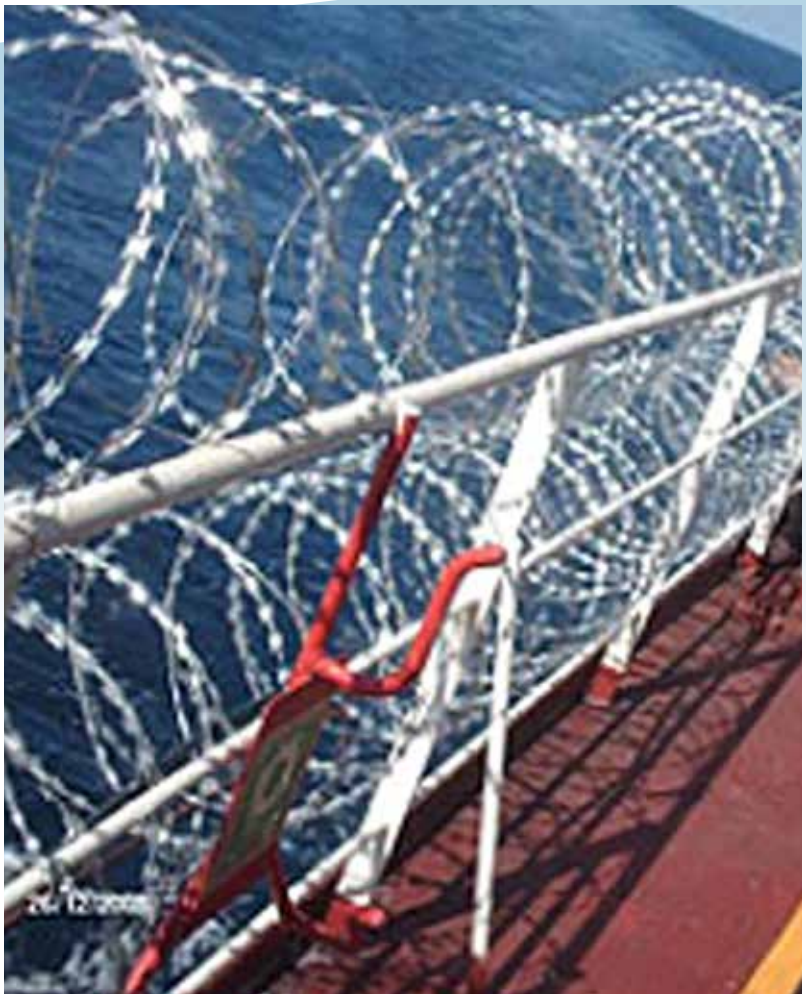
Na primeira sessão do Subcomitê HTW (Subcomitê em elemento humano, instrução e serviço de quarto), alguns países mencionaram que não conseguiram cumprir o prazo de formação em proteção e certificados requeridos sob a Regra VI/6 da Convenção STCW 1978, como emendada, e solicitaram um prazo maior.

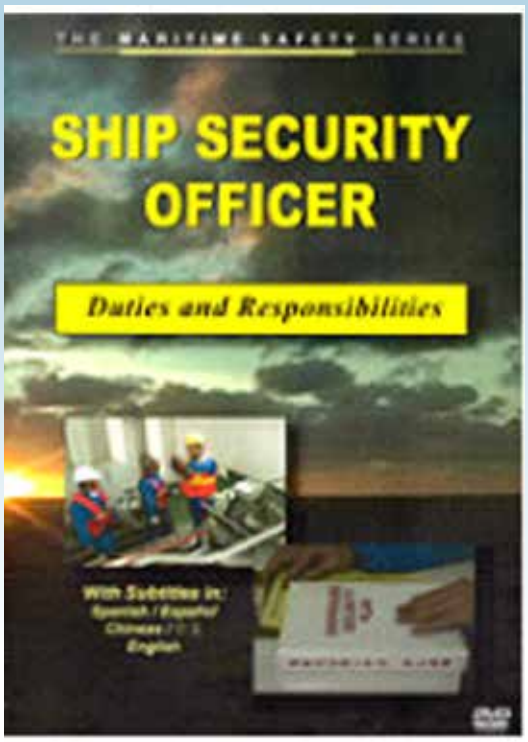
Durante as discussões sobre este problema, foi mencionado que era obrigação dos países que fazem parte da Convenção STCW garantir o cumprimento das regras. Devido ao atraso no cumprimento, medidas deveriam ser aceleradas para lidar com a formação e certificação. Deveria ser verificado se o problema está no fornecimento do treinamento ou na emissão de certificados, lembrando que a falta de certificação exigida na seção VI/6 não impactava na proteção a bordo dos navios.

Em outro momento das discussões, foi mencionado que o prazo para implementação dos dispositivos da seção VI/6 não poderia ser relaxado, mas o Subcomitê concordou em desenvolver orientações para os Oficiais de Controle pelo país do Porto, onde uma flexibilidade poderia ser aplicada até 1º de julho de 2015 durante as inspeções a fim de evitar a detenção dos navios.

Informações aos oficiais de controle pelo país do porto (PSCO) sobre as ações a serem tomadas nos casos em que os Marítimos não possuam certificação exigida conforme a Regra VI/6 da Convenção e seção A-VI/6 do Código STCW após 1º de janeiro de 2014.

Foi observado que, após o fim do período de transição em 1º de janeiro de 2014, ocorreram dificuldades práticas para os Marítimos obterem a certificação de proteção necessária de acordo com as Regras do STCW. O fato foi que um grande número de Marítimos não teve acesso aos cursos de formação ou





IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

ocorreu uma incapacidade na emissão da certificação pertinente a formação em proteção de acordo com a Regra VI/6 e Seção A-VI/6, parágrafos 4 e 6.

A comunidade marítima encontrou dificuldades na implementação dos dispositivos contidos na regra VI/6. O Subcomitê HTW solicitou a todos os interessados, em especial os Estados partes da Convenção e suas Administrações, que façam o seu melhor para garantir que os certificados de treinamento sobre conscientização da proteção e de formação dos Marítimos com funções de proteção sejam emitidos de acordo com a Regra VI/6 e Seção A-VI/6, assim que possível.

Foi também constatado que os Marítimos a bordo dos navios podem ainda não possuir a certificação de formação sobre a conscientização da proteção ou em funções designadas de proteção. O Subcomitê concordou que até 1º de julho de 2015, caso o Marítimo não possua uma dessas certificações, para o PSC seria aceitável a conformidade com a seção 13 do Código ISPS (Código de proteção das instalações portuárias e do navio).

Informação aos oficiais de controle pelo país do porto (PSCO) sobre os requisitos de formação e de certificação dos Oficiais de proteção dos navios e dos Marítimos designados para funções de proteção.

Todos os Marítimos devem estar familiarizados com a proteção (segurança voltada a proteger o navio contra atos deliberados por pessoas, tais como pirataria, terrorismo, contrabando e clandestinos).

Além da familiarização, a formação em relação à proteção de acordo com a Convenção e o Código STCW é composta por três níveis de formação. Estes níveis foram elaborados de modo que os mais altos níveis de formação incluam as competências dos níveis mais baixos de formação. O nível mais alto é o do Oficial de Proteção do Navio (SSO), seguido da certificação dos Marítimos com funções designadas em proteção e, por último, a formação relacionada à consciência da proteção. Sendo assim, não existe necessidade de uma formação complementar para os níveis mais altos em relação aos níveis mais baixos. ■

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AÉREOS, NA PESCA E NOS PORTOS

CONTTMAF

Um Brasil para brasileiros

Auditório lotado. Tomou posse a nova Diretoria, Conselho Fiscal e Conselho de Representantes junto à CONTTMAF da Federação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) para o quadriênio 2014-2018. Estiveram presentes, além de alguns dos membros da diretoria empossada, representantes da Marinha do Brasil, de empresas de navegação, do Ministério da Pesca e aquicultura e da Confederação Nacional da Agricultura.

A cerimônia iniciou-se com a apresentação dos integrantes da mesa de posse, composta pelo presidente do SINDMAR e da solenidade, Severino Almeida, Ricardo Leite Goulart Ponzi, presidente reeleito da FNTTAA, Dra. Ana Lúcia Monteiro, Oficial de Projetos (OIT/Brasil), Dra. Roseli Zerbinato, Secretária-Executiva do Conselho Nacional da Pesca (Ministério da Pesca e Aquicultura – CONAPE/MPA), Comandante José Homero Xavier Sampaio, Secretário-Executivo (ABEAM), Rodolfo Tavares, Diretor da Confederação Nacional de Agricultura, e Tenente Tadeu Domingues de Oliveira, representante da Diretoria de Portos e Costas (DPC). Todos cantaram o Hino Nacional, seguido da declaração de posse do presidente da mesa, na ocasião, Severino Almeida.

Em um pronunciamento breve, Severino expressou o orgulho de ser chamado de companheiro pelos membros da diretoria e desejou sucesso na nova gestão. Ao final, declarou que não será um mandato fácil: "Muitas dificuldades virão, tenho certeza disso, mas com a unidade, que sei que existe entre os membros da nova diretoria, e a liderança de Ponzi, vamos vencer".

Ricardo Ponzi, presidente da Federação, a seguir, realizou seu discurso de posse, no qual enfatizou a satisfação em pertencer a essa organização. "Muito me orgulha pertencer a uma estrutura sindical que contribui para o Brasil". A seguir, reconheceu com firmeza e exatidão: "Com a força do nosso trabalho conseguimos contrariar alguns ciclos da história. Dou a minha palavra que manteremos o compromisso já firmado e daremos continuidade ao processo".

Para finalizar a cerimônia, foi dada a palavra aos demais membros da mesa, que mantiveram o compromisso da parceria e das portas abertas ao trabalho que será realizado nessa nova gestão, e houve a assinatura do livro de posse pelos membros na comissão. Rodolfo Tavares, representante da Confederação Nacional de Agricultura, reconheceu o trabalho realizado pela Federação como o melhor em termos de trabalho aquaviário e ratificou a relação de parceria já existente: "A pesca, como ramo da agricultura, tem que estar na luta por dias melhores para o Brasil. Temos o desafio de melhorar a infraestrutura produtiva. Que, com a nova gestão, tenhamos, na prática, a competência para encarar esse desafio. Que, na solidão do mar, possamos pensar num país para todos e dar valor ao país".

Para o novo quadriênio, Ricardo Ponzi vê desafios, não nega as dificuldades que existirão, mas também vê expectativas de esperança e de um grande país: "Nos próximos quatro anos vamos trabalhar duro em defesa de avanços nas condições sociais e salariais para todas as categorias que representamos (marítimos, fluviários, pescadores, entre outros afins).Lutaremos também para, juntamente com toda nossa estrutura sindical, desenvolver políticas para a consolidação de uma Marinha Mercante brasileira, no Longo curso, na Cabotagem e na Navegação Interior. Em relação à pesca o desafio é ainda maior. Existe uma carência na formação do pescador industrial, a frota de pesca oceânica precisa ser construída, o Ministério da Pesca (hoje ameaçado) deverá ser consolidado". Para finalizar, Ponzi enfatizou o trabalho já realizado pela Federação, através das formações, grandemente reconhecidas pelas categorias representadas. "Daremos continuidade a nossa política de formação através de Seminários, Encontros e Congressos. Entendemos que a educação e conscientização da nossa gente é prioridade absoluta."

Diretoria FNTTAA

Diretoria FNTTAA: Ricardo Leite Goulart Ponzi (Presidente), Luis Rodrigues Leite Penteado (Vice-Presidente), Silvio Luiz Porto (Secretário Geral), Paulo Cezar Claudino Lindote Santana (Diretor Financeiro), Luciano Ponce Pasini Judice (Diretor de Assistência Jurídica e Previdência Social), José Válido Azevedo da Conceição (Diretor para assuntos de Navegação Marítima), Valdez Francisco de Oliveira (Diretor para assuntos de Agenciamentos Marítimos e Operações Portuárias), Osmar da Silva (Diretor para assuntos de Navegação Fluvial), Edgar Ayres da Paixão (Diretor para assuntos de Pesca), Paulo Cesar Abrahão (Diretor Administrativo), Darlei Santos Pinheiro (Diretor de Relações Sindicais e Internacionais), José Américo Gonçalves Pessanha (Diretor de Pesquisa e Educação Sindical), César da Silva Siqueira (Diretor de Organização e Comunicação Social)

Suplentes: Carlos Augusto Muller, Celso Henrique do Rosário Pereira, Marco Aurélio Lucas da Silva, Jorge Luiz Beust de Oliveira, Renata de Barcellos dos Santos, Laise do Socorro de Oliveira Câmara, Miraldo de Oliveira Gonçalves, Ossian Almeida Quadros, Geraldo Matias Vital, Cássio Menezes de Jesus Pereira, Jorge Machado da Silva, Roque Mascarenhas de Jesus, Silvestre Soares da Mata

Conselho Fiscal – Efetivos: Jailson Bispo Ferreira, Helcimar Actis da Silva, Antonio Moreira da Silva

Conselho Fiscal – Suplentes: Sebastião de Paula Piraí, José Arteiro de Miranda, Jerônimo de Jesus Bastos Campos

Delegados representantes junto à CONTTMAF – Efetivos: Luiz Alves Netto, Luis Rodrigues Leite Penteado
Delegados representantes junto à CONTTMAF – Suplentes: Carlos Roberto da Silva Medeiros, Rucimar Souza de Lima
Diretores regionais: Clarindo da Silva Costa, Juarez Tadeu Espelocim dos Santos, Francisco das Chagas Freire de Souza, Jurandir Gomes Pinto, Renialdo Donizete Salustiano de Freitas, Adinaldo Silva Farias

“Nos próximos quatro anos vamos trabalhar duro em defesa de avanços nas condições sociais e salariais para todas as categorias que representamos. Lutaremos também para, juntamente com toda nossa estrutura sindical, desenvolver políticas para a consolidação de uma Marinha Mercante brasileira, no Longo curso, na Cabotagem e na Navegação Interior. Em relação à pesca o desafio é ainda maior. Existe uma carência na formação do pescador industrial, a frota de pesca oceânica precisa ser construída, o Ministério da Pesca (hoje ameaçado) deverá ser consolidado.”

Ricardo Ponzi

SINDMAR e Capitania dos Portos: Fortaleza em reunião

O Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, e o Capitão dos Portos Paulo Sérgio Santos se reuniram na Capitania dos Portos dos estado para discutir, dentre outros assuntos, a fiscalização dos navios de cruzeiro que aportam em Mucuripe e o andamento da RN 72. O Capitão elogiou a ação do SINDMAR no protocolo com a Transpetro para embarque de praticantes em navios estrangeiros afretados pela empresa.

SINDMAR e RN 72

A Delegacia Regional do SINDMAR em Belém promoveu palestra sobre a RN 72 e tratou de legislação e direitos, Composição e Função (CNIg), RN 72 do CNIg, papel da Inspeção, cumprimento, efetividade, planejamento da Ação Fiscal, Acordo, cenário e experiência do SINDMAR na aplicação da RN 72. Estiveram presentes, além do Delegado Regional Darlei Pinheiro, o auditor fiscal Coordenador Nacional de Imigração do Trabalho Aquaviário e Membro do MTE no CNIg, Rinaldo Gonçalves de Almeida e o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros.

Nossos futuros Oficiais

O Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, esteve presente na cerimônia de juramento à Bandeira, ocorrido no Centro de Instrução Bráz de Aguiar (CIABA). Na ocasião, houve a incorporação de 164 jovens, sendo 30 moças e 134 rapazes, futuros Oficiais da Marinha Mercante Nacional. No juramento, os alunos, nas palavras do CMG Júlio César de Andrade Rocha, assumem o compromisso de "defender a Pátria, mesmo com o sacrifício da própria vida".

CIABA forma ASON

Aconteceu no Centro de Instrução Bráz de Aguiar a formatura das turmas Ason 1 e Ason 2. Na composição da mesa estavam presentes o CMG Júlio César de Andrade Rocha, o CMG Jorge Luiz Mesquita de Medeiros, o professor Aélcio Silva, representando o também professor Waldir Carlos da Silva Miralha, o professor Gilmar Wanzeler Siqueira e o CLC e Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro. Os alunos primeiros lugares das turmas foram, para ASON 1, Ubirajara Santos Gomes e, para ASON 2, Diego Benvindo Oliveira Santos.

Transmissão de cargo

Ariel Montero, Delegado Regional do SINDMAR em Vitória, esteve presente na cerimônia de transmissão de cargo na Capitania dos Portos do Espírito Santo. Assume o posto o Capitão-de-Mar-e-Guerra Marcos Aurélio de Arruda.

Unindo forças

A Delegacia do SINDMAR em Recife foi local de reunião entre a Delegada Regional do estado, Isabella Costa, e o Delegado de Cabedelo, Rosivando Viana. Na pauta, a importante união de forças em ações sindicais de fiscalização na região para, junto com as autoridades, fazer cumprir a RN-72, denunciar irregularidades de atividades de empresas com Rebocadores Marítimos e portuários e, ainda, efetivar parceria com o setor de Ensino Profissional Marítimo da Capitania dos Portos de Pernambuco para solicitar cursos imprescindíveis aos Representados.

Mais cursos no Nordeste

A Delegada do SINDMAR em Recife, Isabella Costa, e o Delegado de Cabedelo, Rosivando Viana, se reuniram com o Comandante Aristóteles, chefe do setor de Ensino Profissional Marítimo da Capitania dos Portos de Pernambuco e com a Tenente Flávia, coordenadora do mesmo setor, com o intuito de solicitar a abertura de cursos de EBPQ, EBGL e EBCP para o segundo semestre de 2014, já que a demanda de Oficiais e Eletricistas interessados é grande na região Nordeste. Na reunião, ficou acertado que o setor de EPM da CPPE ficará responsável em solicitar à DPC a abertura de tais cursos para atender às necessidades da região.

Delegacia SINDMAR e EBCP

O SINDMAR esteve presente para um encontro com a terceira turma dos Marítimos participantes do curso de EBCP (Especial Básico de Conscientização de Proteção do Navio) na Capitania dos Portos de Sergipe. Na ocasião, a Delegada Regional do SINDMAR no estado, Symone Soares, divulgou o trabalho do Sindicato na região. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues aos presentes.

Parabéns, Capitania

O Delegado Regional do SINDMAR em Cabedelo, Rosivando Viana, esteve presente na cerimônia alusiva ao 157º aniversário da Capitania dos Portos da Paraíba. Na ocasião, também estiveram presentes o Capitão dos Portos do estado, Valdinei Ciola e o chefe do Estado Maior do 3º Distrito Naval, Comandante Dias, além das demais autoridades marítimas.

SINDMAR Sergipe recebe alunos EFOMM

O SINDMAR recebeu a visita dos alunos da EFOMM Raphael Cavalcante e Luís Czarny. Eles estiveram na Delegacia Regional em Sergipe. Durante a visita, a Delegada Symone Soares conversou sobre temas relacionados à praticagem, perspectivas para o próximo semestre, o cenário atual da Marinha Mercante e a importância do fortalecimento da categoria, através da união e da conscientização dos futuros Marítimos, com a busca constante de informações coerentes e de fontes seguras.

EPM é assunto em Sergipe

O SINDMAR, representado pela Delegada Regional de Sergipe, Symone Soares, esteve presente no auditório da Capitania dos Portos de Sergipe para uma reunião presidida pelo Chefe do Ensino Profissional Marítimo, Tenente Pereira. Além da Delegada, estiveram presentes representantes das Empresas Marítimas de Sergipe. A reunião teve como objetivo a apresentação do trabalho do EPM (Ensino Profissional Marítimo) em todo o estado, as visitas realizadas fora da cidade, a atenção redobrada às empresas credenciadas para ministração dos cursos fora da CPSE, a prorrogação do curso EBCP para atender toda a demanda do estado e o recolhimento de sugestões para os cursos Prepom 2015.

SINDMAR e Marítimos em ação

A Capitania dos Portos de Sergipe recebeu o SINDMAR para divulgação do trabalho realizado na Delegacia Regional do estado. Estiveram reunidos os Marítimos da turma do Curso Básico Especial de Conscientização de Proteção de Navio com a Delegada Regional Symone Soares. Assuntos relacionados ao Setor Marítimo e Sindical foram discutidos. Edições da Revista UNIFICAR foram entregues aos presentes.

Visitas a Bordo

BRAM BRAVO

CBO RIO

PSV BATUIRA

BRAM

SAVEIRO ALBATROZ

VB - 10 BW BORG

DELEGACIA SINDMAR

ASSO 28

VB - 15 NT LAMBARI

PSV SANTOS

VB - 06 SEA POLLOCK

VB - 11 MV NORMAND VESTER

VB - 13 BRAM BELÉM

VB - 12 RB VARADA BÚZIOS

VB - 14 VIKING SURF

Dia de celebrar!

Comemorações no CIAGA e CIABA marcam Dia Marítimo Mundial e tem participação do SINDMAR e até da ONU

Em um ano em que se completaram o centenário do início da Primeira Guerra Mundial e os 70 anos do Dia D, dois episódios que tiveram a intensa e importante participação dos Marítimos Mercantes, tanto como vítimas quanto como colaboradores atuantes na luta contra os inimigos da liberdade, o Dia Marítimo Mundial foi celebrado, a exemplo de todo o mundo, em cerimônias no CIAGA, no Rio de Janeiro, e no CIABA, em Belém, no Pará, sempre com a presença de representantes do SINDMAR.

Homenagens no Rio...

No Rio de Janeiro, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, esteve presente na cerimônia, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), em que se depositaram flores em homenagem aos Marítimos, no busto do Patrono da Marinha Mercante, Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá. A cerimônia, organizada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto de Sousa e contou com diversas autoridades militares, representantes da comunidade marítima, parte do corpo de alunos da EFOMM e alunos da Escola Técnica Estadual Visconde de Mauá (FAETEC) e da Escola Estadual de Ensino Fundamental Visconde de Mauá prestigiaram o evento.

Em Belém...

Em Belém do Pará, o Delegado do SINDMAR, Darlei Pinheiro, foi o convidado do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar (CIABA) para, além da cerimônia, semelhante à do CIAGA, no Rio, realizar

Continua na próxima página

Na página anterior, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida , ao lado do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto de Sousa, no CIAGA. Acima, O Delegado do SINDMAR em Belém – PA, Darlei Pinheiro, em sua palestra no CIABA

Depois de sua palestra, Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR em Belém – PA, foi homenageado pelo CIABA

> Em um momento em que o mundo é atormentado por conflitos e crises, é fácil esquecer que, dia após dia, a indústria de transporte marítimo internacional trabalha em silêncio e de forma eficiente para manter as rodas do comércio global no lugar e garantir a entrega de bens e mercadorias, das quais todos dependemos."
>
> **Ban Ki-moon,** *secretário-geral da ONU*

uma palestra, cujo tema foi "Transporte Marítimo e o Elemento Humano". Na palestra, Darlei tratou de vários assuntos. Primeiro fez um breve histórico dos grupos de influência e estrutura de trabalho da IMO (sigla em inglês para Organização Marítima Internacional), a estrutura atual do Brasil, que coordena os assuntos da IMO, o representante da CONTTMAF e SINDMAR na RPB-IMO (Representação Permanente do Brasil junto à IMO) e sobre alguns princípios e a importância do elemento humano, como fatores da fadiga ligados ao CTS, Segurança e Proteção – Resoluções A.947(23) e A.772(18) –, responsabilidade e compensação relativas às Reclamações por Morte, Danos Pessoais, Abandono de Marítimo, Tratamento Justo aos Marítimos e Fadiga.

Estiveram presentes à cerimônia o Vice-Almirante Edlander Santos, Comandante do IV Distrito Naval, o Capitão de Mar e Guerra Júlio César de Andrade Rocha, Comandante do CIABA, o Capitão da CPAOR, Sérgio Ricardo Eduardo Nunes, e ainda representantes de Sindicatos regionais, armadores da região, dirigentes da Soamar, o CLC Barros, da Transpetro, e professores e alunos do CIABA.

No mundo!

A Organização das Nações Unidas (ONU) marcou a data cobrando a aplicação efetiva das convenções da Organização Marítima Internacional (IMO na sigla em inglês), que já estão em convenções mas não entraram efetivamente em vigor e são consideradas de suma importância para o transporte global sobre os mares.

O secretário-geral da ONU, Ban Ki-moon, se referindo ao Dia Marítimo Mundial, declarou que "Em um momento em que o mundo é atormentado por conflitos e crises, é fácil esquecer que, dia após dia, a indústria de transporte marítimo internacional trabalha em silêncio e de forma eficiente para manter as rodas do comércio global no lugar e garantir a entrega de bens e mercadorias, das quais todos dependemos. Há mais de 50 anos, as convenções internacionais elaboradas pela Organização Marítima Internacional tem permitido que o Transporte Marítimo mundial seja cada vez mais seguro e mais amigo do ambiente."

No entanto, Ban Ki-moon reconheceu que "o valor real destes acordos só será plenamente eficaz se aplicados corretamente. Isto significa que se faz necessária a sua entrada em vigor, a ampla participação na formulação de políticas e programas eficazes de supervisão e a implementação imediata".

Comandante Camilo
18/07/1956 - 25/06/2014

No dia do Marítimo, um companheiro se vai

Aos 22 anos ele teve que optar entre ser jogador de futebol ou Marítimo. E não titubeou: deixou um futuro promissor no futebol no time do Remo, do Pará, para dedicar-se ao mar. Competência era o que não faltava. Geraldo Libanio Camilo, ou Comandante Camilo, como era mais conhecido, iniciou seus estudos na escola técnica de Fortaleza. Mesmo gostando de bater sua "bolinha", enquanto seus irmãos e amigos jogavam futebol, passava as madrugadas estudando, pois via nos estudos um caminho para dias melhores. Em 1978 foi chamado para fazer parte dos quadros da Petrobras, quando teve que optar entre a bola e o mar. A escolha foi compensada. Tanto que, aos 29 anos, foi indicado para realizar o Curso de Comando e o concluiu em primeiro lugar.

Sua primeira viagem como Praticante foi no navio Águas Belas, já em 1978. Em 1993 foi enviada pelo Comandante Luis Carlos de Oliveira Pontes ao Chefe da Inspetoria Geral da Petrobras uma nota sobre a destreza, firmeza e harmonia com que o até então Imediato Camilo havia conduzido a tripulação, sempre intervindo quando e onde necessário. A nota ressaltava que a empresa não poderia "prescindir de tal liderança, e que pela sua experiência em químicos, poucos foram os profissionais que ele pôde ver, em tão pouco tempo, alcançarem grau de capacitação alcançada".

Como Comandante, atuou nos navios Guará, Gurupá, Quintino, Muriaé, Maraú, Morreres, Marta, Maísa, Grajaú, Itabuna, Itajubá, Lambari, Itamonte, Dilya, Nara, Diva, Livramento e Lindoia, todos da empresa Petrobras. Recentemente trabalhava em terra, como Assessor Náutico do Porto de Suape, em Pernambuco. Sempre dedicado à profissão e sempre preocupado em dar o seu melhor – muitas eram suas certificações. Não à toa seu companheiros reconhecem o trabalho realizado e atribuem a ele o título de Comandante com todos os méritos, pois nunca abandonou sua tripulação e a defendia de quem quer que fosse. Justiça era sua palavra de ordem e o que deveria prevalecer entre os Marítimos. Para Camilo, todos deveriam lutar pelos seus direitos. Todos que conheceram o Comandante Camilo ficaram tristes com a notícia de sua morte em 25 de junho passado, aos 57 anos de idade, em Fortaleza. Considerando seu perfil e caráter, lutou bravamente até o fim, mas, com certeza, sua perda foi um choque, para todos os seus "camaradas", como ele chamava seus companheiros e amigos. ■

Um Herói do Mar que não deve ser esquecido...

Emílio Bonfante

Emílio Bonfante Demaria fez história... uma história que não pode ser deixada à deriva... Uma história que sempre é relembrada, mas que, em 2014, recebeu um toque especial, uma vez que 91 anos de vida, se estivesse entre nós, e 15 anos de sua morte mostram que o Comandante está mais vivo do que nunca e é um dos maiores representantes da Marinha Mercante. Como um verdadeiro herói do mar, rendemos a homenagem.

O predestinado

16 de julho de 1923. Data que se tornaria emblemática para a Marinha Mercante brasileira. Nascia Emílio Bonfante Demaria. E numa ilha, como sempre costumava dizer. Talvez, por isso, o seu amor incondicional pelo mar. De família humilde, viveu os percalços diários existentes "nas melhores famílias", mas, por coincidência ou predestinação, transferiu-se, ainda pequeno, para Itajaí, mais conhecida como "cidade portuária". O mar estava cada vez mais intenso em sua vida.

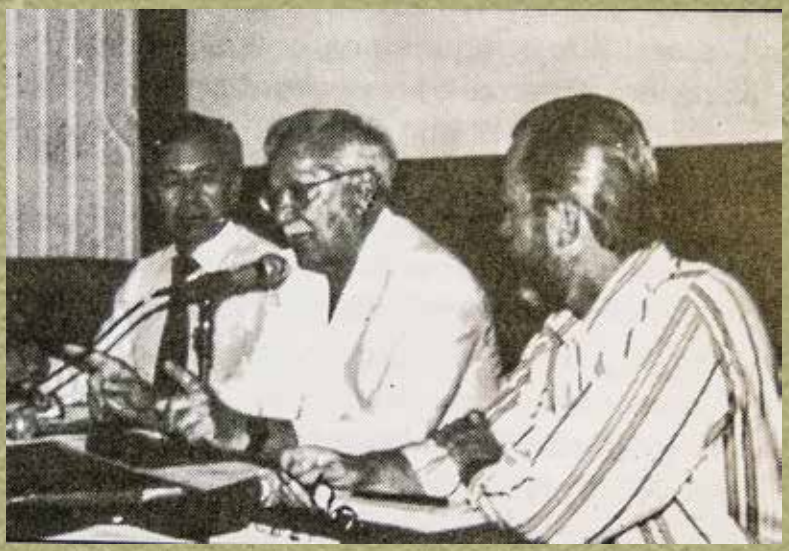
O mar o atraiu ainda mais... e o fez se tornar, aos 17 anos, praticante de piloto. O Rio de Janeiro, então, era o seu objetivo, e a Escola da Marinha Mercante, a sua meta. O sonho de trabalhar como segundo piloto o motivava.

Problemas à vista

Já no Rio de Janeiro, embarcado no navio São Paulo, em 1941, ainda como praticante de piloto, iniciou uma viagem Rio-Nordeste. O sonho continuava na mente e o motivava a cada instante. Mas, a tábua das marés de Emílio Bonfante não estava num bom dia. Uma ordem de desembarque para o praticante, recebida pelo Comandante do navio, mexeu com os rumos marítimos de Emílio. O motivo: deficiência circulatória na veia aorta. Resultado: inapto para a vida marítima. Seria o fim do sonho de Emílio Bonfante?

Continua na próxima página

Discutirá o Povo de Pilares
Os Problemas de Seu Bairro
Com os Candidatos Populares
Imprensa POPULAR
Diário da Campanha
Cobrir 50 %. da Cota Até 31 de Julho
Emílio Bonfante Demaria
O RITMO DA CAMPANHA
A Campanha em Números



Acima, alguns registros de momentos de atuação de Emílio Bonfante Demaria como sindicalista, com destaque para seu perfil, na primeira página do jornal carioca "Imprensa Popular" como candidato a Deputado Federal...

Um herói do mar não deixa a luta fácil, um obstáculo é, pois, mais um desafio, não uma barreira. E Emílio Bonfante sabia disso. "Você quer mesmo ser Oficial de Náutica?", ele ouviu do médico, já impressionado com tamanha obstinação. Após a certeira resposta positiva, decidiu ajudá-lo. Dr. Joubert, esse foi um dos principais nomes que marcariam a história e a vida de Bonfante. E quem disse que a cura não chegou?

O sonho começa a se realizar... e as lutas também

Após a cura, Emílio Bonfante conseguiu enfim, terminar o estágio. Poderia prestar concurso para segundo piloto. Esperar? Nem pensar! Os exames eram feitos na Escola de Marinha Mercante e a aprovação era certa. O primeiro embarque na nova função foi em um navio da Companhia Costeira.

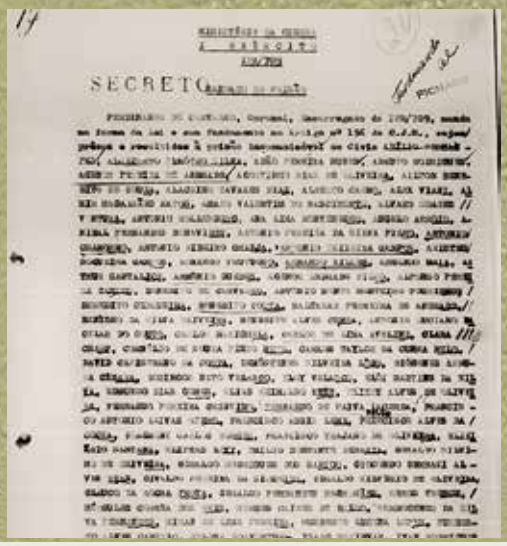
Daí, a entrega à vida no mar foi inteira e com paixão, tanto que, levou vivas com ele as lembranças de lutas políticas nos locais onde nasceu e viveu. Isso fez com que suas contribuições para o progresso profissional dos marítimos tivessem início – e fossem fortes como ele sempre foi.

Tudo ia muito bem até o Brasil declarar guerra à Alemanha e aliados, pelo torpedeamento de navios brasileiros no Atlântico. Emílio Bonfante atuou em comboios na Segunda Guerra. Muitos de seus companheiros morreram torpedeados. Não só Bonfante, mas toda a Marinha Mercante sofreu com tais perdas.

Condecoração e atuação sindical

Emílio Bonfante, agora, era um ex-combatente, e pelo feito, foi condecorado com a Medalha Três Estrelas e do Mérito de Guerra Naval. Transferindo-se de Paranaguá para o Rio de Janeiro, travou outras batalhas. Foi um dos líderes de uma comissão que tinha por objetivo negociar melhores salários com as empresas, haja vista o intenso descontentamento com a situação salarial dos companheiros da cabotagem. Ele sentiu que era hora de participar mais ativamente da atividade sindical. E assim o fez. Bravura, energia e firmeza não lhe faltavam.

A atuação sindical do líder Bonfante foi e é referência no Brasil. Como presidente do Comando Geral, atuou na histórica e vitoriosa Greve Nacional dos Cem Mil Marítimos, em 1953. A repressão, nesse momento, foi violenta. A prisão e a tortura atingiram


SECRETO

o líder. Mas as correntes não o prendem jamais.

Como membro da Associação Brasileira de Imprensa (ABI), em 1953 fundou o jornal sindical Orla Marítima. Atuou como diretor-presidente até o jornal ser interditado pelo Golpe Militar de 1964. Passou pela desventura de não ser empossado, por ordem do Ministério do Trabalho, após ser eleito presidente da Federação Nacional dos Marítimos e Classes Anexas e do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, mas não abriu mão de suas convicções e de seus ideais. Fundou o Pacto de Unidade e Ação (PUA) dos Marítimos, Portuários, Estivadores e Ferroviários, e teve absoluto destaque na Luta de Emancipação Nacional de Defesa da Marinha Mercante Brasileira, de Defesa do Petróleo e de Defesa dos Minérios. Pela Federação Nacional dos Marítimos, elegeu-se assessor sindical para assuntos da Marinha Mercante do então Presidente da República João Goulart.

Ainda em 1964, em plena ditadura militar, foi novamente preso e torturado. Além disso, foi demitido da Companhia Nacional de Navegação Costeira onde atuava como Capitão de Longo Curso. Pelo Ato Institucional nº 1, teve seus direitos políticos cassados. Em 1969, foi condenado à prisão, por um período de quatro anos, e, assim, exilou-se na Rússia até 1971. De volta ao Brasil, com altos estudos, que tornariam ainda mais intensa a sua luta sindical, foi novamente preso e torturado, e, em 1976, condenado a mais quatro anos de prisão. A anistia foi finalmente concedida em 1978.

Seu histórico de lutas e conquistas não param por aí. Emílio Bonfante é mais que um Marítimo, é uma referência a todas as lutas sindicais travadas até hoje no Brasil. Tanto o temos como um grande herói do mar que a nova casa dos Oficiais da Marinha Mercante, como é conhecido o SINDMAR, fundada em 29 de outubro de 1999, recebeu o nome de Comandante Emílio Bonfante Demaria. A placa em sua homenagem está na entrada da sede e foi descerrada pela viúva do nosso herói, Rosemaria Bonfante.

Emílio Bonfante, ou apenas Bonfante como é conhecido: um exemplo a ser seguido, seja na carreira mercante, seja nas lutas sindicais. O dia 18 de fevereiro de 1999 não marca, apenas, a data da sua morte, mas deixa o legado e a lembrança, nas atitudes, na força e no dia a dia mercante, das conquistas e bravuras de um grande Herói do Mar. ■

... deste lado, em um flagrante do embrião dos Seminários do SINDMAR, Bonfante em palestra no 1º Seminário de Relações Trabalhistas e Marinha Mercante; um mandado de prisão do I Exército, de 1969, após o AI-5, com carimbo de "secreto", em que seu nome aparece ao lado de diversos outros nomes que lutavam pela democracia no País, e a placa comemorativa de inauguração da Sede do SINDMAR, que recebeu seu nome

Duas grandes perdas para a cultura

ANTONIO CARLOS SECCHIN*

Antonio Carlos Secchin é membro da Academia Brasileira de Letras (ABL). É também professor emérito de Literatura Brasileira da Faculdade de Letras da UFRJ, poeta com seis livros publicados, ensaísta e organizador de várias obras completas de poetas brasileiros. Os textos ao lado foram reproduzidos com autorização do autor.

Ilustrações de Cláudio Duarte

João Ubaldo Ribeiro

Não vou falar de João Ubaldo romancista, sobre o qual tantos confrades já se manifestaram com percuciência. Prefiro evocar nossa amizade: se tivemos poucos encontros pessoais, por outro lado trocamos centenas de mensagens via e-mail, sobre os mais variados temas. Ousaria dizer que fomos mais amigos escritos do que amigos falados, não fora um detalhe: adepto fervoroso das novidades tecnológicas, Ubaldo, nos últimos tempos, se comprazia em enviar e-mails com registro de voz. Não à toa, a oralidade é uma constante em sua obra, mas não a oralidade difusa e disforme: antes, a oralidade pautada por extraordinário domínio rítmico – períodos longos que enleiam o leitor. É provável que João Ubaldo tenha desenvolvido a excelência de seu ritmo frasal na frequentação amorosa do discurso poético e na fruição de clássicos da opulência do léxico e da sintaxe, a exemplo do Padre Antônio Vieira. Mas, se constantemente me reiterava a paixão pela poesia, nunca me revelou que também a praticava. Segundo revelou Geraldo Carneiro, em belo depoimento sobre a amizade entre ambos, João Ubaldo escrevia poemas unicamente em inglês – como se a necessidade de exprimir-se nessa alteridade poética lhe exigisse tamanha entrega que se faziam necessárias não só outra linguagem, como também outra língua para manifestá-la. E o ficcionista Ubaldo, ocultando-se na máscara de mil personagens ficcionais, acaba revelando-se na voz do sujeito lírico, conforme lemos na tradução de Geraldo Carneiro:

"Até a morte eu me atormentarei
Pelo que descobri e não encontrei,
Pelo que, pascaliano como sou,
Eu compreendi, e ainda assim maldigo.
Sou o idiota mais perfeito, aliás,
Por feito mais de carne que de gás.
É esse o fado que me leva adiante,
Num mundo para o qual não sou prestante.
Tudo o que tenho as mulheres me deram,
Consolação, razão para existir.
Benditas Berenices, Beneditas.
Também sejam benditos meus amigos,
Pois gosto deles, tenham longa vida,
E até eu mesmo que não a mereço,
Mas que a observo e sei qual é seu preço." ■

Ariano Suassuna

Ariano Suassuna não foi apenas o admirado e admirável dramaturgo e romancista. Foi ensaísta, gravador, musicólogo, folclorista e poeta. Refinado cultor do idioma, conforme demonstra um filme de Nelson Pereira dos Santos, quando, discorrendo sobre a língua portuguesa, o escritor cita, de cor, longo trecho do Padre Viera, externando a seguir seu entusiasmo pela extremada riqueza linguística do pregador jesuíta.

Em sua bela resposta de recepção, no dia 9 de agosto de 1990, Marcos Vilaça citou um trecho do prefácio que Rachel de Queiroz escrevera para A pedra do reino: "Só comparo o Suassuna a dois sujeitos: a Villa-Lobos e a Portinari. Neles a força do artista obra o milagre da integração do material popular com o material erudito, juntando lembrança, tradição e vivência com o toque pessoal de originalidade e improvisação." No discurso de posse, afirmava Suassuna: "em todos os tempos, inquisidores nos aparecem por todos os lados, sempre dispostos a julgar e condenar os escritores de acordo com seus códigos arbitrários" – e aqui nos recordamos da veemente condenação à censura proferida por Ariano, quando integrou o Conselho Federal de Cultura.

O veio poético de Suassuna manifestou-se desde cedo, com a publicação de Ode, de1955, em requintada produção do Gráfico Amador, do Recife. Muitos anos e muita poesia depois, vieram a lume, em 1999, os Poemas, em cuidadosa edição a cargo de seus maiores estudiosos, o professor e poeta Carlos Newton Junior. Do livro de poemas, resgato o terceto final do soneto "Sob pele de ovelha": "Por isso, não vou nunca envelhecer:/ com meu Cantar, supero o Desespero,/ sou contra a Morte e nunca hei de morrer".

Numa passagem de O auto da compadecida, Nossa Senhora declarou: "quem gosta de tristeza é o diabo". Ariano sempre apostou na alegria e na força da cultura popular. Eis aí uma estimulante lição, que a Academia Brasileira de Letras, decerto, saberá acolher e disseminar. ■

SEMINÁRIOS DO SINDMAR

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
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

itf · CONTTMAF · FNTTAA · IFSMA · CTB

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

CENTRO DE SIMULAÇÃO
AQUAVIÁRIA

Tecnologia de última geração à disposição da comunidade marítima