



Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante  
SINDMAR • Nº 41 • Abril de 2015

# unificar

- CLC Hildelene Lobato será a primeira Marítima a fazer o Curso da ESG
- Novamente, um Marítimo representará os trabalhadores em Conselho da Transpetro

Setores e personalidades vêm a público em defesa da Petrobras e da Transpetro, que vivem dias difíceis, mergulhadas em águas problemáticas e sofrendo os respingos de atos de corrupção



# O mar não está pra peixes

Vem aí a 2ª Conferência **DP Brasil**

# DPBRASIL®

Dynamic Positioning Brazilian Conference



Maiores informações pelo site: [www.dpbrasil.org.br](http://www.dpbrasil.org.br)

## Development and Operation of DP Systems in the Offshore and Marine Sectors

Depois do sucesso da primeira conferência, a Fundação Homem do Mar (FHM®) e o Centro de Simulação Aquaviária (CSA®) estarão promovendo mais uma DPBRASIL®, a 2ª Conferência Brasileira de Posicionamento Dinâmico, nos dias 26 e 27 de maio de 2015. Será realizada no Hotel Windsor Barra, na cidade do Rio de Janeiro, o mesmo local onde aconteceu a 1ª DPBRASIL®.



Foto de divulgação - Passadiço 1 do Centro de Simulação Aquaviária

# 26 e 27 Maio de 2015



Windsor Barra Hotel  
Rio de Janeiro

Realização:

Apoio  
Institucional:

Apoio:



Tel.: +55 21 3125-7600 | Fax.: +55 21 3125-7657 | [contact@dpbrasil.org.br](mailto:contact@dpbrasil.org.br)  
Envie seu artigo para [papers@dpbrasil.org.br](mailto:papers@dpbrasil.org.br) ou através do nosso website



## Sumário

### CAPA

O povo, intelectuais, sindicalistas, jornalistas e até ex-ministros saem em defesa da Petrobras, colocada no cerne de questão ética no País e o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, faz uma série de análises sobre o futuro que se reserva para a Transpetro..... 42 A 54

### ACORDO HISTÓRICO

SINDMAR fecha Acordo Coletivo histórico com 40 empresas de offshore da ABEAM .....10

### GRANDE IDEIA

Ministério do Trabalho e Emprego pressiona empresas de navegação nacionais e estrangeiras a cumprirem a RN 72 e, enquanto isso, SINDMAR consegue vagas para Praticantes.....12

### JUBILEU DE OURO

Turma de 62/64 da EMMRJ celebra 50 anos de formatura no CIAGA .....16

### PIONEIRISMO SEMPRE

CLC Hildelene Lobato Bahia é a primeira mulher Mercante a fazer curso CAEPE na ESG.....18

### SONHO REALIZADO

A CCB Tayane Calado vai aprimorar inglês e realiza sonho de conhecer IMO em Londres.....20

### QUEM FAZ O SINDMAR

Symone Soares, Delegada do SINDMAR em Aracaju-SE, é a personagem desta edição.....26

### OUTRO ÂNGULO

Prováveis irregularidades no FPSO Cidade de São Mateus onde nove pessoas morreram .....34

### NAUFRÁGIOS CHEIOS DE VIDA E HISTÓRIA

Só no litoral brasileiro são mais de 20 mil naufrágios que tem muita história .....36

### PRESTAÇÃO DE CONTAS

O CLC CA Muller faz um balanço final de sua atuação no Conselho de Administração da Transpetro.....56

### MAIS UM MARÍTIMO

Os planos do CLC Raildo Viana, novo representante dos trabalhadores no Conselho de Administração da Transpetro .....60

### ASSUNTOS IMPORTANTES

Nilson Lima comenta três assuntos muito importantes discutidos na IMO, em Londres .....66

### SURPRESAS A VISTA

Paulo Brandão, da Petros, avisa que aposentados podem ter surpresas em breve .....68

### REUNIÕES MENSAIS

SINDMAR fará reuniões mensais sobre Convenção STCW.....71

### A HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE – Parte 3

Nasce o Lloyd e o País declara Guerra à Alemanha por ter navio Mercante torpedeado .....72

### DESAFIO

Em artigo, Ana Canelas, ex-Superintendente de Navegação da Antaq, fala da falta de política de transportes marítimos atualizada, que provoca distorções no setor .....84

### DP BRASIL 2015

Sucesso na primeira edição, FHM e CSA vão realizar segunda edição da DP Brasil.....86

### NOVO PLANO

SINDMAR participa de importante reunião no MDIC sobre Plano Nacional de Exportação.....87

### E MAIS

EDITORIAL .....4

TÁBUA DAS MARÉS .....7

ACORDOS COLETIVOS .....8

DIÁRIO DE BORDO .....79

VISITAS A BORDO .....82

ÚLTIMA PÁGINA .....90



Editorial

# MAR GROSSO

Severino Almeida Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

**Por ironia do destino**, um marítimo pode vir a presidir esta subsidiária integral da Petrobras, não pela sua contribuição e de seus asseclas à boa administração da empresa, mas, pela capacidade infinita de se manter subserviente ao príncipe, beijando-lhe a mão diante das necessidades que se apresentem. Necessidades que, para os mais espertos e os tolos que os ouvem, interessados nas migalhas do poder, significam salvar a frota e a Marinha Mercante brasileira. Para os que não são espertos nem tolos, o recado é claro: pretende-se que estejam lá para defender os interesses da banda mais pobre do PMDB. Destaque-se que quem aprovará o nome do novo presidente será o Conselho de Administração da Transpetro, cuja vontade, por maioria de voto, atende as determinações do acionista majoritário, ou seja, do governo. Será uma boa ocasião para verificarmos o quanto é verdadeira a disposição do atual governo com a correção de rota em resistência à esta velha senhora chamada corrupção, como bem a definiu a nossa presidente da República.

Detalhe que importa. A candidatura tem apoio da FUP – Federação Única Petroleira, o que se mostra coerente, considerando suas posições e atitudes nesta última dúzia de anos. Nossa sina continua. Nada pior do que madeira do próprio pau.

Esta edição da revista UNIFICAR dá particular atenção à atual situação da Transpetro que, vendendo ou não ativos para participar do plano de desinvestimento da Petrobras, alienará navios em número elevado. No dia 27 de março, o CA da Transpetro aprovou a alienação dos três últimos navios sem casco duplo. E ainda estão na mira mais meia dúzia que não receberam autorização de extensão de prazo para se manterem operando. Teme a Autoridade Marítima

brasileira que as leis da física não sejam tão gentis com os mesmos, ao navegarem e operarem. Teme-se que pelo menos uma dezena de navios os acompanhem em curto espaço de tempo. Aqueles que não são espertos nem tolos temem que, no mesmo período, o que sobrou do Promef não entregue sequer a metade do que vai perder-se.

O que acontecerá com centenas de marítimos, candidatos ao desemprego? Serão mantidos em casa pela empresa? Fala sério! Tripulando navios afretados a casco nu com suspensão de bandeira? Pouco provável, diante das prioridades atuais da holding. Irão aos balcões das empresas privadas em busca de emprego? Muito provável. As consequências disto são por demais conhecidas. Já vivenciamos cenário semelhante, na década de 90, que não deixou saudades. Triste é ver rapazes e moças que adentraram neste mercado de trabalho com promessas de que estavam chegando ao paraíso, como se no sistema capitalista esta condição pudesse se perenizar, descobrindo que eram felizes e não sabiam. Ou não quiseram saber, preferindo ouvir as carpideiras de plantão.

Objetivamente, a armação privada vive um grande momento. A Antaq divulgou, recentemente, estudo que demonstrou um crescimento da movimentação de granéis em 4% nestes últimos dez anos. Crescimento que, em comparação ao pífio crescimento do Brasil nesta década, impressiona. Que não se fale dos porta-contentores, com crescimento médio de 12% ao ano, percentual que faria inveja à China, em seus melhores dias de crescimento próximo a 10%. E o bunker, amigos? Hoje, a armação não paga sequer a metade que pagava, quando o petróleo estava no mercado muito acima de cem dólares o barril e assim permaneceu por um bom tempo. Hoje, não há razões no horizonte para credi-



**“... a operação Sanasa é outra a se interligar à Lava-Jato... Relacionada ao caso da Sanasa, a Operação Durkheim igualmente entrou na mira da Lava-Jato. As provas colhidas durante a ação policial podem auxiliar a força-tarefa a mapear os passos de Sérgio Machado, indicado por Renan Calheiros para a presidência da Transpetro.” A afirmação é do jornalista Fabio Serapião, em seu artigo “A Lava-Jato abre o leque”, na revista Carta Capital, edição nº 842.**

tar que se voltará a este patamar elevado. E os fretes, companheiros e companheiras, as companhias baixaram? Claro que não! E existe outro detalhe a ser observado: com o dólar nas alturas e perspectivas de terminarmos o ano com o dólar americano valendo 3,8 reais, reiniciaremos a era em que nossos salários disputarão, em dólar, o que é pago a um filipino.

Tudo indica que os armadores foram competentes em convencer a nefasta senadora Kátia Abreu, ora Ministra da Agricultura, que todos têm culpa no mau serviço e custos altos prestados aos usuários do necessário transporte marítimo. Daí vêm os projetos de lei de iniciativa desta senhora, que é pau para todo lado e vai de perniciosas alterações ao sistema de ensino profissional marítimo e registro de falta de tripulantes ao desmonte da praticagem, passando pelas habituais lamentações da precariedade da estrutura dos portos nacionais. Em síntese, não vemos como a armação vá sofrer com a decadente situação econômica do país, pelo menos no presente. Possivelmente virá a sofrer algo como consequência, num futuro incerto e não sabido, em decorrência do tamanho da crise que se instale.

Para encerrarmos o desenho deste cenário de mar grosso, destacamos a nossa preocupação com esta estúpida campanha midiática a favor do impeachment da presidente da República. Muitos seguem esta bobagem sem ao menos pensar em quem vai substituí-la, no caso desta tese prevalecer, além dos riscos institucionais ao nosso país. Será Michel Temer e seu PMDB, de braços dados com o PSDB, de triste memória, que nos anos 90 tanto prejuízo causou, particularmente, ao nosso setor. A memória nacional nos preocupa devido à sua fragilidade em recordar. Agora ainda mais, com

a contribuição das chamadas redes sociais, que seria mais apropriado chamar de bestiais, corroendo a capacidade cognitiva daqueles que são aficionados por elas.

Contudo, a presidente Dilma Rousseff faz por merecer toda esta pressão para mudar. É imperdoável a composição de seu governo, em busca da “governabilidade”, tendo como exemplos mais gritantes um carrasco social, como Joaquim Levy, na Fazenda, e uma sacripanta, como Kátia Abreu, na Agricultura. Some-se a isto a triste carência de coragem na defesa a um ministro, como Cid Gomes, afastando-o do Ministério da Educação, após este admirável político demonstrar coragem em apontar o que importava ao recém-eleito presidente da Câmara dos Deputados, Eduardo Cunha. Anotem: nosso país ainda terá muito mais a lamentar do que o fato de este senhor constar em lista de envolvimento em escândalos de corrupção.

Quanto à velha senhora chamada corrupção, o PT a abraçou com carinho, compreensão e justificativas. Com imperdoável incoerência diante do que a sociedade esperava do Partido dos Trabalhadores. Terminou por nos presentear com mais do mesmo, nos oferecendo corrupção por varejo, para delírio da compromissada e conservadora grande imprensa. Quando os velhos partidos de direita nos empurravam e empurram corrupção por atacado, recebem o beneplácito da mesma imprensa que, em geral, é vil e desonesta. As raras exceções existentes só confirmam a regra.

Enfim, meus companheiros e minhas companheiras, naveguemos em capa, sem esmorecermos, confiando em nossa vocação para vitórias e em nossa coragem marinheira.

Boa leitura.





## Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

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



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

### Delegacia Regional de Aracaju

Avenida Rio Branco, 186, salas 1009 e 1010  
(Edifício Oviêdo Teixeira)  
Centro, Aracaju, SE  
CEP: 49018-900  
Tel.: (79) 3025-0556  
E-mail: secretariase@sindmar.org.br

### Delegacia Regional de Belém

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

### Delegacia Regional de Cabedelo

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

### Delegacia Regional de Fortaleza

Rua Oswaldo Cruz, 1, salas 1601 e 1602  
Meireles, Fortaleza, CE  
CEP: 60125-150  
Tel.: (85) 3242-5951  
E-mail: delegadoce@sindmar.org.br

### Delegacia Regional de Macaé

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

### Delegacia Regional de Paranaguá

Rua Rodrigues Alves, 800, sala 402  
Costeira, Paranaguá, PR  
CEP: 83203-170  
Tel.: (41) 3422-0703  
E-mail: 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) 3877-2871  
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 • **Assessora:** Andrea Mury •  
**Editor-executivo e repórter:** Paulo Cezar Guimarães • **Repórter:** João Theodoro • **Fotos:** André Prado • **Edição de arte e diagramação:** Sylvio Tiriba • **Arte da capa:** Cláudio Duarte • **Revisão de texto:** Shirlei Nabarrete Nateline •  
**Versão em inglês:** Edson Areias • **Impressão:** Edigráfica • **Tiragem** de 13 mil exemplares •  
Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores.



## MARÉ ALTA

### Melhoria contínua

... para as empresas Log-In e Aliança, que investiram com o objetivo de renovar os navios de suas frotas.

### Sempre pioneira

... para a CLC Hildelene Bahia (Transpetro), que será mais uma vez pioneira como a primeira mulher Oficial da Marinha Mercante a fazer o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) na Escola Superior de Guerra. Indicada pelo SINDMAR para fazer este importante curso, a CLC Hildelene se formou na primeira turma de mulheres do CIABA e foi a primeira mulher a comandar um navio na história da Marinha Mercante brasileira. (Ver matéria na página 18)

### Mais um Marítimo

... para os trabalhadores Marítimos da Transpetro, que pelo terceiro ano consecutivo terão um representante no Conselho de Administração da empresa. Termina em abril o segundo mandato do CLC C.A. Müller e o CLC Raildo Viana, eleito com 67,8% dos votos, assume o importante e representativo cargo. (Ver reportagens nas páginas 56 a 64)

### Vagas para Praticantes

... para a maioria das empresas que atuam no offshore, que este ano aumentaram significativamente o número de vagas para Praticantes em suas embarcações, absorvendo assim os jovens Oficiais que estão saindo das Escolas e precisam praticar para se formarem.

## MARÉ BAIXA

### Sinuca de bico

... para a ex-toda poderosa Transpetro, que insiste em continuar praticando o regime de trabalho 2x1, enquanto a quase totalidade das empresas de navegação que operam na Cabotagem brasileira, com exceção de uma ou outra "pirangueira", já tem em seus Acordos Coletivos de Trabalho o regime 1x1.

### Cortina de fumaça

... para o mistério e falta de transparência que cercam o acidente ocorrido em 11 de fevereiro de 2015, com o navio-plataforma FPSO Cidade de São Mateus, operado pela BW Offshore e afretado à Petrobras, que, com nove mortos, é o terceiro maior incidente da área de Exploração e Produção offshore ocorrido no País e que, pelo jeito, está longe de ser solucionado e de ter alguém responsabilizado.

### Água aberta e cascos soçobrados

... para os questionamentos, dúvidas e inquietações que atingem, de forma direta ou indireta, o PROMEF (Programa de Expansão e Modernização da Frota), em função dos atrasos nas entregas das embarcações e possíveis ligações com a Operação Lava-Jato.

### Remando contra a maré

... para as empresas Lyra e Posidonia, que atuam na Cabotagem brasileira e relutam em adotar o regime de trabalho x repouso na proporção 1x1.

### Tempo de embarque esgarçado

... para a empresa dinamarquesa Maersk, que insiste em não cumprir o tempo de embarque de 28 dias embarcado, por 28 de descanso, estabelecido no último Acordo Coletivo de Trabalho, que segue em vigor desde 2010, e determina que este tempo seja de, no máximo, 28 dias.

# Acordos Coletivos

E lá vamos nós, com os Acordos Coletivos e seus principais destaques neste período que compreende o final de 2014 e o início de 2015! Confirmam os ACTs em Cabotagem e Dragagem.

## ACTs na área de Cabotagem:

### Elcano - 2015/2017



- Regime de trabalho com a relação embarque x repouso de 1x1;
- Compromisso de implantação de um plano de previdência privada até 01/04/2016;
- Igualar os salários dos marítimos dos navios especiais (químico e gás);
- Vigência de 2 anos para o ACT com correção, a partir de 01/04/2016, das remunerações e valores do ACT com a aplicação do percentual resultante da soma do INPC acumulado no período, mais 2% de ganho real;
- Vale alimentação no valor de R\$ 800,00 para todas as funções;
- Vale alimentação extra no valor de R\$ 270,00 pago juntamente com o 13º salário;
- Aumento da ajuda de custo (auxílio transporte para embarque/desembarque) de R\$ 180,00 para R\$ 200,00;
- Incorporação do valor da Etapa diluído nas verbas que compõem o salário base;
- Reajuste mínimo de 5% no salário, podendo chegar a 10,97% nos navios químicos, 15,78% nos navios de gás e 16,64% nos navios granaleiros;
- Implantação de uma gratificação de Comando e Chefia de Máquinas;
- Compromisso da empresa de contratação de plano nacional com quarto individual para assistência médica e de contratação de plano de assistência odontológica nacional, atendendo todas as especialidades odontológicas, excetuando-se implantes e ortodontia.

### Libra – 2014/2015

- Reajuste salarial acima da inflação acumulada no período;
- Reajuste dos auxílios alimentação e transporte;
- Manutenção do vale-alimentação extra;
- Pagamento de abono sobre o salário;
- Redução do tempo de permanência a bordo.

### Log-in – 2014/2016



- Vigência para dois anos;
- Reposição integral da inflação na data base de 2014 e reajuste prefixado para a data base de 2015;
- Compromisso da empresa para a prática do regime 1x1 a partir de janeiro/2015.

### Log-in – PR 2014

- Cálculo do pagamento da PR em função do atingimento de meta de Indicador de Desempenho – EBITDA da Log-in, que corresponderá a 100% (cem por cento) da totalidade do valor da PR a ser pago.

### Norsul (Granéis) – 2014/2015

- Reajuste médio na remuneração mensal garantindo aumento real considerando o INPC acumulado do período;
- Reajuste do vale alimentação com percentual de dois dígitos;
- Reajuste do Bolsa Escola e da Ajuda de Custo acima da inflação acumulada;
- Compromisso de implantação gradativa do regime 1x1, com a expectativa de que, até o segundo semestre de 2016, toda a tripulação esteja contemplada pelo Regime 1x1.

### Norsul (Frota Granéis) – PR 2014

### Norsul (Químico) – ACT 2014/2015

- Primeiro ACT;
- Regime de trabalho 1x1.

## ACT da área de Apoio Marítimo

### Galáxia Marítima - 2014/2016



- Implantação da Previdência Privada;
- Novas cinco faixas de remuneração e melhor perspectiva de futuro (No máximo, a cada 18 meses deverá haver avanço na faixa de remuneração);

- ACT com correção salarial com ganho de 6 % acima da inflação acumulada no período entre 01/09/2014 a 31/08/2015. As remunerações de todas as faixas manterão uma linha ascendente e de progressão);
- Aumento percentual de 2% ao ano no bônus por tempo de empresa;
- Vale Alimentação (reajuste percentual de 10%, ganho real de 3,65%);
- Ajuda de custo para embarque e desembarque (reajuste percentual de 6,57%);
- Regime de trabalho x repouso de 1 x 1 com, no máximo, 28 dias de embarque.

## ACT na área de Dragagem:

### Dragabras – 2013/2015



- Reajuste percentual significativo para o período 2013/2014 em relação a todos os valores praticados no ACT 2011/2013;
- Reajuste percentual significativo para o período 2014/2015 em relação a todos os valores praticados para o período 2013/2014;
- Incorporação dos valores da rubrica “ETAPA” às soldadas base e seus reflexos, fortalecendo assim a remuneração dos Oficiais e Eletricistas;
- Pagamento do Bônus por tempo de empresa iniciando-se em 1,5% e crescendo-se 1,5% (um e meio por cento) ao Bônus para cada ano completo de empresa.

# Um acordo para entrar para a história

**Todos os Acordos** Coletivos de Trabalho fechados pelo SINDMAR com as empresas de navegação têm a mesma importância, mas este, por ter reunido em um só ACT um total de 40 empresas de apoio marítimo juntas, merece destaque.

**Uma conquista** marcante. O Acordo Coletivo de Trabalho firmado entre o SINDMAR e 40 empresas da Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM) traz uma série de avanços e algumas importantes promessas de se discutir outras conquistas. E fica o primeiro passo para novas evoluções e melhorias para todos os Marítimos.

O ACT fechado com a ABEAM tem vigência de dois anos. Ele é retroativo a 1º de fevereiro de 2014, com duração até 31 de janeiro de 2016, com um reajuste a cada ano. O reajuste percentual de 7,26% para as remunerações e demais valores mantém um nível crescente, pois traz um ganho real de 2%. O ACT garantiu um reajuste de 8,63% em fevereiro de 2015, com ganho superior à inflação acumulada no período de sua vigência de 1,5%. As remunerações manterão uma linha ascendente e de progressão.

Esta garantia de correção, diante do cenário econômico vivenciado nos últimos anos, evita a interferência de eventuais instabilidades da economia nacional ou internacional, que possam ser prejudiciais aos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante.

## **VAGAS PARA PRATICAGEM E GARANTIAS PARA AS GESTANTES**

Duas importantes cláusulas do ACT vão dar aos

jovens que acabam seus cursos a oportunidade de fazer praticagem, e podem trazer, no futuro, a esperança de não permitir mais que as Mulheres Mercantes acabem, no período de gestação, recebendo, muitas vezes, apenas um terço de seus salários.

A 15ª cláusula trata das vagas para praticagem e diz que “as empresas acordantes se comprometem a promover esforços para disponibilizar vagas para os Praticantes do Programa de Estágio Embarcado objetivando a conclusão da formação dos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante, respeitadas as especificações estruturais, técnicas e operacionais de cada embarcação”.

E, com relação às mulheres gestantes, a 43ª cláusula deixa, pelo menos, a discussão em aberto e estabelece um prazo para o início e o término da discussão deste importante assunto: “as Empresas acordantes e o Sindicato acordante comprometem-se a discutir a situação da trabalhadora aquaviária representada pelo Sindicato acordante na condição de gestante.

**Parágrafo Único** – As Empresas acordantes e o Sindicato acordante comprometem-se a iniciar a discussão até 60 (sessenta) dias após a assinatura deste Acordo Coletivo de Trabalho. E comprometem-se a concluir a discussão até o término da vigência deste Acordo Coletivo de Trabalho”.

## **ENFIM, A PREVIDÊNCIA PRIVADA**

Outro importante passo garantido com o ACT é a implantação de planos de previdência em todas as empresas. Também ficou garantida a manutenção dos planos já praticados por algumas empresas e que não constavam no Acordo Coletivo.

A implantação do benefício de Previdência Priva-



da, em todas as empresas de apoio marítimo, sempre foi defendida com vigor pelo SINDMAR e fez parte de todas as propostas de ACT que o Sindicato faz há vários anos. Além disso, era um anseio de todos os Oficiais e Eletricistas, que finalmente foi alcançado.

A Previdência Privada traz um ganho econômico que se perpetuará e aumentará com o passar dos anos. É um investimento para médio e longo prazo que proporciona também uma maior segurança diante de eventuais instabilidades econômicas.

Os reajustes no Vale Alimentação foram outra conquista importante deste ACT. Só para se ter uma ideia, houve um reajuste de 7,26%, em 1º de fevereiro de 2014, outro de 10,50% em 1º de outubro de 2014, e outro em fevereiro de 2015, de 8,63%. Ou seja, em uma conta simples, se uma pessoa recebia, por exemplo, R\$ 100,00 de vale alimentação antes de fevereiro de 2014, hoje ela recebe R\$ 128,45, um aumento de quase 30% em um ano.

#### **PAGAMENTO CHEGA ANTES**

Outra importante novidade é que o ACT determina que o prazo para pagamento da remuneração mensal, para todas as empresas, passou a ser até o último dia útil do mês de competência, a partir da folha de

pagamento de janeiro de 2015.

Ao longo dos anos, muitos Marítimos têm vivenciado vários problemas e dificuldades, tanto para embarcar quanto para o desembarque, devido às despesas envolvidas em seu deslocamento. Em todas as negociações, o SINDMAR busca sempre configurar um valor de ajuda de custo no ACT. Neste caso, ficou definido um valor mínimo para a ajuda de custo para despesas com alimentação e transporte de táxi, por ocasião de cada embarque e cada desembarque, facilitando e dando maior praticidade, tranquilidade e respeito ao sair para o trabalho e na volta para casa.

#### **MAIS AGILIDADE PARA RECEBER DIFERENÇAS**

Outra garantia conseguida com este ACT é a configuração, com um maior detalhamento, para os prazos de quitação das diferenças decorrentes de assinatura do Acordo Coletivo, tanto para os Marítimos que mantêm vínculo com as empresas quanto para aqueles que já tenham se desligado das mesmas.

O objetivo é que haja maior agilidade no recebimento de valores que nossos representados e representadas têm direito, assim como estabelece um maior comprometimento por parte da empresa para a quitação das diferenças. ■

Assinatura do ACT com a presença do Diretor Financeiro, Jailson Bispo, e do Assessor para Acordos Coletivos, Edemir Ramos, do SINDMAR; e dos representantes da ABEAM, Helio de Lamare, consultor, José Homero, Secretário Executivo, Luiz Régulo, Assessor Jurídico; e Carlos Moreira, representante da Finarge

# Uma sacada de mestre



O Segundo Presidente, José Válido e o Diretor-Secretário, Odilon Braga, e representantes das empresas de navegação na reunião no MTE



**O Ministério** do Trabalho e Emprego está batendo forte nas empresas de navegação que operam em águas brasileiras, cobrando o cumprimento da RN 72, que defende as vagas para os Oficiais Mercantes brasileiros nas embarcações de bandeira estrangeira que operam no País. Mas existe um prazo legal para o cumprimento da Resolução Normativa. Então, o SINDMAR teve uma grande ideia: aproveitar este prazo e criar vagas de Praticagem para os jovens que estão se formando e precisam de vagas para praticar.





# Uma sacada de mestre



Os Coordenadores Nacional, Rinaldo Almeida (no alto), e Regional, Mauro Costa C. Filho, foram firmes com os representantes de empresas de navegação para que cumprissem a RN 72



**Sexta-feira, 13 de março** de 2015. Sede do Ministério do Trabalho, Centro do Rio de Janeiro. Os coordenadores do trabalho nacional, Rinaldo Almeida, e regional, Mauro Costa Filho, assessorados pela auditora Livia Macedo, se reuniram com os representantes de empresas de navegação, nacionais e estrangeiras, que não têm cumprindo integralmente a RN 72.

O tom do início da conversa é educado, mas forte: “Senhores, a fotografia do cenário do cumprimento da RN 72 é muito ruim. Nossa intenção não é só justicializar, autuar, multar. É a lei. Vocês precisam cumpri-la dentro do prazo. Sabemos que há acordos com o SINDMAR para, dentro do prazo, criarem vagas para Praticantes. Mas não se pode usar isto como desculpa. Algumas empresas precisam regularizar sua situação quanto ao cumprimento da RN 72, porque o prazo já está esgarçado e estamos aqui para avisar que vamos começar a autuar os que não se ajustarem ao prazo determinado por lei” – alertou Rinaldo Almeida.

Estavam lá representantes de diversas empresas de navegação e responsáveis pela contratação de Marítimos, como a Petrobras, Gac Logística, Great Ocean, Knot, Wilson Sons, ISS, VDB Marítima, Triaina e AET.

Alguns representantes de empresas estrangeiras ainda se arriscaram a reclamar. Então, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, pediu a palavra e, visivelmente com a voz embargada diante das reclamações absurdas, rebateu à altura: “O senhor falou mal da CLT, da Marinha do Brasil, do SINDMAR e isso não pode ser assim. O senhor e a empresa que o senhor representa têm que respeitar e cumprir as leis do país onde estão trazendo seus navios para trabalhar.”

Alguns ainda tentaram argumentar, usando exemplos de casos raros, pontuais, que claramente podiam ter sido resolvidos com a aplicação da própria CLT, da qual falaram mal, e à qual são submetidos todos os Oficiais Mercantes brasileiros que estão trabalhando em empresas estrangeiras no País.

Outros representantes de empresas, que recla-

maram de não encontrarem profissionais para ocupar as vagas em suas embarcações, tiveram comportamento contrário: se aproximaram do SINDMAR e ficaram sabendo que podem ter acesso a um cadastro de Oficiais e Eletricistas aptos a exercerem todas as funções que eles necessitam em seus navios, sejam elas quais forem.

Por outro lado, alguns representantes de empresas começaram a questionar quem seriam os responsáveis a ser acionados pelo MT. Imediatamente, o Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, pediu a palavra e disparou: “Isso é uma alegação de irresponsabilidade jurídica. Os representantes de empresas estrangeiras no Brasil não podem fugir de suas responsabilidades e têm que determinar quem é que vai responder pela contratação dos trabalhadores. Tem que ficar claro, perante a lei, quem são os responsáveis”.

Na reunião, o Ministério do Trabalho solicitou aos representantes das empresas que levassem suas listas de tripulantes para verificar se o cumprimento da RN 72 está sendo respeitado e marcou uma outra reunião, no dia 30 de março, para voltar a cobrar de todos o cumprimento dos prazos e também para a assinatura de um termo de compromisso das empresas com o MT de que vão respeitar o prazo estipulado para seguirem a RN 72 à risca.

## AÇÃO E REAÇÃO

Enquanto isso, o SINDMAR pôs em prática mais uma ação para conseguir abrir vagas de praticagem junto a 40 empresas de navegação Offshore no País (veja lista das empresas no final desta matéria). Trata-se de um protocolo de entendimentos estabelecido com estas empresas que, ao solicitar um prazo para adaptar suas embarcações à RN 72, se obrigam a contratar dois praticantes em cada embarcação que precisar se adaptar à RN 72. O acordo, em parceria com a ABEAM e a CONTTMAF, que vigorará até novembro deste ano, foi inspirado pelo que foi assinado com a Petrobras no final de 2013 (ver reportagem na edição número 38, de janeiro de 2014, da revista UNIFICAR). ■

# O ACORDO

O protocolo determina que “nos casos em que haja interesse das Empresas signatárias em requerer ao Ministério do Trabalho e Emprego a prorrogação de prazo para admissão de marítimos representados pelo Sindicato signatário em consonância com o disposto no artigo 3º da Resolução Normativa 72, de 10 de outubro de 2006 – RN72/2006 – do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE / Conselho Nacional de Imigração – CNIg – adiante transcrito; Art. 3º Quando embarcações ou plataformas estrangeiras operarem em águas jurisdicionais brasileiras por prazo superior a noventa dias contínuos, deverão ser admitidos marítimos e outros profissionais brasileiros, nas mesmas proporções, observadas as seguintes condições: Parágrafo Único. O Ministério do Trabalho e Emprego regulamentará procedimento para análise de solicitação justificada de prorrogação dos prazos prevista neste artigo, incluída consulta ao sindicato representativo da categoria.”

**Destaca ainda que o SINDMAR, “manifesta-se favorável ao citado requerimento, desde que:**

- 1** Seja mantido, por parte das Empresas signatárias, ao longo do período que estiver em vigência as condições estabelecidas neste Protocolo de Entendimentos, o número de postos de trabalho para trabalhadores aquaviários representados pelo Sindicato signatário, existentes nas embarcações para as quais haja interesse de requerer a prorrogação de prazo previsto no parágrafo único do artigo terceiro da RN 72, no momento do requerimento ao Ministério do Trabalho e Emprego.
- 2** As Empresas signatárias encaminhem ao Ministério do Trabalho e Emprego - MTE / CNIg o requerimento de concessão de extensão dos prazos previstos na RN 72 para as embarcações de apoio marítimo informando ao MTE, com cópia ao Sindicato signatário, os nomes das embarcações e os respectivos prazos contratuais.
- 3** A prorrogação do prazo requerido será objeto de revisão periódica e nova consulta ao Sindicato signatário, observando os níveis de emprego do setor e os interesses do trabalhador aquaviário brasileiro.
- 4** O prazo de prorrogação a ser requerido pelas Empresas signatárias não poderá ultrapassar o término da vigência deste Protocolo de Entendimentos.
- 5** Ao término da vigência deste Protocolo de Entendimentos, as Empresas signatárias deverão estar enquadradas nos termos estabelecidos da RN 72.
- 6** Considerando o grande número, que já alcança algumas centenas, de alunos do CIAGA e CIABA, e outros órgãos do Ensino Profissional Marítimo que já concluíram a etapa acadêmica de sua formação sem, contudo, conseguirem embarque para a etapa de estágio embarcado, as Empresas signatárias contratarão no mínimo 02 (dois) Praticantes de Oficiais em cada embarcação que seja solicitada a prorrogação do prazo de que trata este Protocolo de Entendimentos.
- 7** As Empresas signatárias forneçam, no prazo máximo de até 30 (trinta) dias após a assinatura deste Protocolo de Entendimentos, a relação completa do seu quadro de trabalhadores aquaviários representados pelo Sindicato signatário detalhando nome, função, admissão e embarcação onde estejam lotados no mês informado, mais a movimentação de pessoal com as admissões e dispensas ocorridas no mês, sendo fornecida a relação desde o início da vigência deste Protocolo de Entendimentos, e daí por diante, mensalmente
- 8** As Empresas signatárias forneçam, no prazo máximo de até 30 (trinta) dias após a assinatura deste Protocolo de Entendimentos, a relação completa de suas embarcações próprias, afretadas ou operadas, onde se entendem como embarcações operadas pela empresa aquelas que não sejam de propriedade da empresa e nem afretadas, mas estejam operando sob a responsabilidade da mesma, sendo fornecida a relação desde o início da vigência deste Protocolo de Entendimentos e, daí por diante mensalmente. Caso deixe de ser cumprido qualquer um dos termos estabelecidos neste Protocolo de Entendimentos, a empresa será notificada e o Sindicato signatário informará ao Ministério do Trabalho e Emprego - MTE / CNIg o fato ocorrido, solicitando a revogação do prazo de prorrogação. As partes envidarão seus melhores esforços para a prorrogação deste Protocolo de Entendimentos.”

## As empresas:

Acamin, Alfanave, Aracaju, Asgaard, Asso, Astro, Astromarítima, Baru, Bourbon, Bram, Bsc, CBO, Cybra Brasil, DeepSeaSupply, Deepocean Brasil, Delba, Farol, Farstad, Finarge, Fugro Brasil, Geonavegação, Gulfmark, Hornbeck, Internav, Magallanes, Norskan, Oceanpact, Olympic, OSM do Brasil, Seacor, Sealion do Brasil, Siem, Solstad, Starnav, Subsea7 do Brasil, Subsea7 Gestão Brasil, Technip Brasil, Transmar, Up, Wilson, Sons.





## Turma 62/64 da EMMRJ comemora Jubileu de **OURO** no CIAGA

Diante da placa comemorativa do Jubileu de Ouro, da esq. para a dir. Mario “baiano” da Silva Cavalcante, Duilio Yacovazzo, Lucival Fernandes, Almte. Aguiar Freire, Paulo R. Leopardi, Luiz Carlos Gonçalves, Wilson Zacharias, Almte. Viveiros, Ari Nunes, Amaro dos Santos, Luiz Carlos de Pina, Carlos Tadeu Montes e José Carlos Príncipe

O jubilando Amaro dos Santos, 001 da Turma de Máquinas, recebe seu diploma das mãos do Almte. Viveiros

**A sede do** Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), onde há mais de meio século funcionava a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMM-RJ), foi o cenário perfeito para a comemoração do Jubileu de Ouro da Turma Almirante Aarão Reis 62/64, que se formou no mesmo local.

**A comemoração** aconteceu na manhã do dia 23 de janeiro de 2015 e reuniu, além de vários formandos da época, o Comandante do CIAGA, Contra-Almirante Renato de Aguiar Freire, o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Claudio Portugal de Viveiros, o Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro de Almeida Jr, e seu vice, CLC Francisco Gondar, e o Professor do CIAGA, Engº Marcus Vinicius de Lima Arantes, entre outros.

A cerimônia foi presidida pelo Vice-Almte. Viveiros, e começou com autoridades, Jubilandos, alunos da EFOMM e convidados cantando o Hino Nacional. Logo em seguida, foram entregues os certificados aos Jubilandos presentes. O representante dos formandos

há 50 anos, Paulo Leopardi, fez um emocionado discurso de agradecimento, seguido do discurso final do Almte. Viveiros.

Então, era hora de descerrar a placa de comemoração do Jubileu de Ouro desta turma, formada há 50 anos, não por acaso no mesmo salão onde todos os formados estão perpetuados em placas com seus nomes e dos demais que se formaram nas turmas anteriores na EMMRJ, desde a sua inauguração, pelo então Presidente Juscelino Kubitschek.

A placa foi descerrada pelos Almirantes Viveiros e Aguiar Freire, pelo professor Vinicius e pelo Jubilando Paulo Leopardi. Logo depois foi servido um coquetel aos presentes onde todos puderam bater um papo descontraído e relembrar os bons tempos. Finalmente, os presentes fizeram uma pequena visita ao CIAGA para matar as saudades do local. O Jubilando Paulo Leopardi falou de sua emoção: “é muito bom poder estar aqui de volta e comprovar os avanços que estas instalações viveram para se adaptarem aos ovos tempos da Marinha Mercante. É emocionante poder, mesmo que por breves momentos, reviver aqueles tempos.” ■



# 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



**Comandante de Longo Curso Hidelene Lobato Bahia**

# Sempre pioneira!



**Formada na primeira** turma de mulheres, em 2000, no CIABA, e primeira mulher a comandar um navio de grande porte na Marinha Mercante brasileira, a Comandante de Longo Curso Hildelene Lobato Bahia, é mais uma vez pioneira: ela foi indicada pelo SINDMAR e é a primeira Comandante a ser aprovada e fazer o Curso de Altos Estudos de Políticas e Estratégias (CAEPE) da Escola Superior de Guerra.

**A história da** Comandante de Longo Curso Hildelene Lobato Bahia é de puro pioneirismo. E esta trajetória começou dentro de casa: para incentivar o irmão a ingressar na Marinha Mercante, em 1997, ela fez a prova junto com ele e acabou sendo aprovada para integrar a primeira turma de mulheres do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar (CIABA), se formando em 2000. Assim começou o pioneirismo em sua vida, em família, como a primeira entre os seus a enfrentar os mares.

Depois de formada, o pioneirismo se tornou uma constante natural na vida da CLC Hildelene, que seguiu traçando uma carreira brilhante. Nascida em Icoaraci, distrito de Belém, no Pará, ela se formou em ciências contábeis pela Universidade Federal do Pará (UFPA) e, em 2003, foi a primeira mulher na história da Marinha Mercante do Brasil a se tornar Imediata, o segundo posto na hierarquia de uma embarcação, logo depois de ser aprovada no concurso público da Transpetro. Então, já se tornava uma das primeiras mulheres a trabalhar na frota da empresa e, logo no primeiro embarque, a bordo do Lorena, era a única mulher a bordo.

Depois de seis anos, em 2009, se tornou Comandante e, assumindo o comando do Carangola, entrava para a história como a primeira mulher a ocupar o posto mais alto da hierarquia Mercante. Três anos mais tarde, em 2012, foi nomeada como a primeira mulher a se tornar Comandante de Longo Curso e passou a comandar o Rômulo Almeida, se tornando a única mulher no Brasil apta a navegar pelos mares do mundo inteiro comandando qualquer navio.

#### **FELIZ, HONRADA E AGRADECIDA**

Frequentando o CAEPE desde o dia 23 de fevereiro, a CLC Hildelene fez questão de agradecer e reconhecer a importante indicação do SINDMAR: “Foi excelente! Estou me sentindo muito feliz em fazer parte de um Sindi-

cato que valoriza os seus filiados, independentemente de gênero, e me propiciou a conquista de ocupar uma vaga neste importante Curso de Altos Estudos de Políticas e Estratégias da Escola Superior de Guerra”.

A CLC Hildelene também falou sobre mais uma vez estar sendo pioneira em sua trajetória profissional e encara a oportunidade como um desafio: “Sinto-me honrada mais uma vez pelo pioneirismo e motivada com o novo desafio em minha carreira. Gostaria de agradecer ao SINDMAR pela indicação e também pelo sucesso na condução do processo de negociação para minha liberação junto à Transpetro”.

A CLC Hildelene falou também de seu sentimento pessoal, lembrou de uma importante data para as mulheres e enalteceu o CAEPE: “Logo depois do início do curso tivemos o Dia Internacional da Mulher e eu me senti realizada por mais esta conquista em minha vida profissional com o CAEPE. É um curso de alto nível, que promove a integração de civis de diversas áreas, militares do Brasil e das nações amigas e prepara para o exercício de funções de direção e assessoramento de alto nível na administração pública, em especial na área Defesa Nacional, desenvolvendo planejamentos estratégicos nas expressões do Poder Nacional”.

#### **INDICAÇÕES CERTEIRAS**

Em 2014, apresentando a CLC Hildelene, o SINDMAR fez mais uma indicação para o Curso de Altos Estudos de Políticas e Estratégias (CAEPE) da Escola Superior de Guerra. A primeira foi em 2005, quando o Sindicato recebeu o primeiro convite para uma indicação. Até então, nunca um oficial mercante havia feito este disputado curso. Depois de aprovada a indicação do SINDMAR, a CLC Hildelene já está cursando o CAEPE desde o dia 23 de fevereiro. ■



# Sonho, que se sonha junto, vira realidade

**Ela é muito** reservada, tanto na vida pessoal quanto na profissional, mas é valente e, quando quer uma coisa, é obstinada e não sossega enquanto não consegue realizar. Este é o jeito da jovem Capitã de Cabotagem, Tayane Calado Chaves, formada no CIABA, e que em 2013

resolveu melhorar seu inglês e aproveitou para realizar vários sonhos: o principal deles era conhecer a Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), com sede em Londres.

A história da realização deste sonho nasceu em uma visita à Delegacia do SINDMAR, em Belém do Pará, e Tayane Calado teve até que vender seu carro e juntar algumas economias para passar seis meses, de junho a novembro de 2014, em Londres. Mas é melhor deixar a própria CCB Tayane Calado contar sua história e toda esta aventura no artigo a seguir, que inclui até uma pequena entrevista com o representante da CONTTMAF na Representação Permanente do Brasil, na Organização Marítima Internacional (RPB-IMO), Nilson José Lima.

A CCB Tayane Calado em visita à sede do SINDMAR



## *Uma Capitã de Cabotagem na IMO, em Londres:*

“**Tudo começou** em uma visita à Delegacia Regional do SINDMAR em Belém do Pará, que ainda se situava no Prédio do Clube de Engenharia, onde escutei a seguinte frase: ‘Tayane, sempre procure ampliar as suas fronteiras e sua visão’. Este pequeno conselho desprezioso, cuja origem foi o Delegado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, ecoou em minha mente e aquela semente deu frutos alguns anos mais tarde.

Conhecer a IMO – Internacional Maritime Organization – e seus processos foi sempre um sonho, fomentado desde os períodos de EFOMM onde, naquele tempo, muitas vezes nos foi pregado como algo muito distante. Hoje, porém, na minha humilde opinião, a única distância mesmo é a geográfica.

No início do ano passado, decidi dar uma pausa na carreira para aprimorar meu inglês, como segunda língua, na Inglaterra, através de um intercâmbio. A visita à IMO entrou para o meu Bucketlist. Afinal, já que estaria em Londres, porque não? Como poderia fazer isso? Foi então que, poucos dias antes de minha partida para a terra da Rainha, contatei mais uma vez o Delegado do Sindicato em Belém, Darlei Pinheiro que, com muita satisfação, me recebeu e tomou conhecimento da minha real intenção em visitar a RPB-IMO – Representação Permanente do Brasil

junto à IMO – e saber mais sobre os processos que envolvem a nossa participação junto à Organização Marítima Internacional. O Darlei me encaminhou ao representante CONTTMAF na RPB-IMO, o OSM Nilson José Lima. Após algumas semanas em Londres, quando obtive uma tarde de folga do curso de inglês, fui à RPB-IMO, onde fui recebida de uma forma superior às minhas expectativas por todos aqueles que servem e/ou trabalham lá. Me senti no Brasil. O OSM Nilson Lima me recebeu com muita satisfação e alegria. Nas semanas seguintes, programei junto ao representante outras visitas à RPB-IMO, onde o Nilson Lima, sempre com muita atenção e de forma bem clara, respondia às minhas dúvidas e me incentivava ainda mais acerca da nossa profissão, sempre enfatizando como ela é importante.

Durante essa visita à RPB-IMO surgiu a oportunidade de ir, juntamente com a delegação brasileira, na condição de observadora, a uma sessão do Subcomitê III – Sub-comiteon Implementation of IMO Instruments, na sede da Organização, onde foram tratados assuntos relativos ao PSC - Port State Control.

Para facilitar o entendimento de como seria a sessão, aqui vai um pequeno resumo, explicado pelo

Tayane junto com a delegação brasileira na sessão do Comitê de Proteção do Ambiente Marinho – MEPC: “A visita à IMO entrou para o meu Bucketlist, afinal já que estaria em Londres, por que não? Como poderia fazer isso?”

**Continua na próxima página**



O grande e sempre movimentado plenário da Organização Marítima Internacional (IMO) durante a sessão do Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho (MEPC)

nosso representante junto à RPB-IMO, Nilson Lima: “Participam de uma sessão o Secretário-Geral, o Presidente da sessão, os Diretores de Divisões da IMO e o Secretariado da IMO. Além deles, participam, como delegados, representantes dos Estados Membros, representantes dos Estados Associados, representantes das Organizações Intergovernamentais e não governamentais, representantes das Nações Unidas e de suas agências especializadas e, às vezes, outras partes interessadas devidamente credenciadas e autorizadas. A Representação brasileira, para obter sucesso no cenário da disputa de interesses na IMO, deve apresentar e defender suas propostas com o intuito de influenciar outras delegações a nos apoiar. Para que isto possa ocorrer, um documento é preparado e submetido por um dos citados anteriormente à consideração da sessão. Além de bem elaborado, o documento deve possuir informações suficientemente claras e objeti-

vas, para que não ocorram dúvidas sobre o que está sendo solicitado, além de ser uma colaboração para o bom andamento dos trabalhos na IMO. Uma delegação pode contar com apoio daqueles que possuem interesses em comum, ou daqueles que se identifiquem com o que é proposto. Para ter sucesso, uma delegação que apresenta um documento deve, se achar necessário, se articular politicamente para obter apoio de outras delegações e assim conseguir o que se deseja.”

A princípio, eu não entendia muito como funcionava uma sessão na IMO, mas o fato de participar como observadora me fez entender que devemos receber com seriedade o que é feito pela nossa representação. Acredito que depois dessa pequena explicação vocês entendam o porquê. Também percebi como o Marítimo brasileiro é visto no âmbito internacional e como devemos nos valorizar, porém sem tirar os pés



do chão. Lembrem-se, a linha pode ser tênue entre se valorizar e ‘se achar’.

Após essa primeira sessão pude participar de outras, juntamente com a delegação brasileira: primeiro foi a 39ª sessão do Comitê de Facilitação–FAL, Facilitação - FAL, Facilitation Committee –, que ocorreu em setembro, e depois a 67ª sessão do Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho– MEPC –Marine Environment Protection Committee, em outubro de 2014. Nessa última, observei como funcionou o grupo de trabalho para o Código Polar.

Essa experiência de morar em outro país por um período, aprimorar a língua inglesa, que é fundamental para nossa profissão (não devemos ser tolos em relação a esse fator), e a oportunidade de visitar a IMO – que na verdade mudou minha opinião positivamente – e outras instituições relacionadas a nossa profissão, não só em

Londres como em outros lugares na Inglaterra, não me fez dar um “brake” e depois retornar às minhas atividades. O que acabou acontecendo foi um crescimento das minhas fronteiras e de minha visão, que deu frutos na estação própria, se posso dizer assim. Agradeço a todos da RPB-IMO em Londres, em especial ao OSM Nilson Lima e ao Delegado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, pelo apoio e conselhos”.

Durante esse período de visitas à RPB-IMO e IMO, o OSM Nilson Lima esclareceu uma série de dúvidas. Algumas delas:

**Como foi possível você estar na Delegação Brasileira junto à IMO representando os trabalhadores marítimos?**

NL – A presença de um Oficial da Marinha Mercante na Delegação Brasileira que acompanha os trabalhos em uma representação internacional do nosso País foi fruto de um convênio entre a nossa Organização Sindical, a CONTTMAF (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos) e a Representação Permanente do Brasil junto à IMO, da Marinha do Brasil.

**Qual a importância de fazermos parte da Delegação Brasileira? E como é a estrutura no Brasil e em Londres de nossa Representação Permanente?**

NL – A importância de fazermos parte da Delegação Permanente do Brasil é termos a oportunidade de acompanhar os assuntos que nos são pertinentes. Assim, estamos presentes nos momentos de tomada de decisão, conseguimos ter um prévio conhecimento dos assuntos que afetam a nossa classe e podemos nos preparar para combater aquilo que possa nos ser prejudicial.

O Brasil possui como estrutura para tratar de assuntos IMO a Comissão Coordenadora dos Assuntos IMO (CCA-IMO), localizada em Brasília. E é nesta estrutura que são determinadas as posições políticas e onde temos a participação de

**Continua na próxima página**

um grupo Interministerial. No Rio de Janeiro, temos a Secretaria Executiva da CCA-IMO (Sec-IMO) e é nesta estrutura que o Brasil determina as posições técnicas e onde temos a participação da comunidade Marítima como um todo, e onde a CONTTMAF e o SINDMAR são parte integrante, opinando e contribuindo nos assuntos, quando necessário. A Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO) recebe os posicionamentos técnico e político do governo brasileiro e defende o que foi acordado no Brasil na Organização Marítima Internacional (IMO), fechando-se assim todo o processo de defesa dos interesses brasileiros.

#### **Qual importância do acompanhamento, nas sessões da IMO, das questões de interesse dos Marítimos?**

NL – É muito importante o acompanhamento de assuntos de nosso interesse, através das sessões da IMO, pois, assim, adquirimos experiência para podermos contribuir nas tomadas de decisão, tan-

to na Representação Permanente Brasileira junto à IMO (RPB-IMO) quanto na Secretaria Executiva da CCA-IMO (Sec-IMO).

#### **Quais os principais trabalhos dos quais participamos?**

NL – Nas sessões da IMO participamos das Assembleias, Conselhos, Comitês e Subcomitês, onde o elemento humano está presente e estamos sempre atentos. Nosso objetivo é a defesa dos interesses daqueles que trabalham e utilizam o mar como forma de vida. Nos preocupamos para que os Marítimos tenham uma boa qualidade no ambiente de trabalho, tenham um bom descanso, uma boa formação, uma boa segurança dos equipamentos que utilizam, que tenham meios seguros de se protegerem, que possam ter um tratamento justo em casos de acidentes e incidentes, entre outros assuntos que são tratados em outras Organizações Internacionais e que trabalham em conjunto com a IMO, como por exemplo a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Organização Mundial de Saúde (WHO). ■

A CCB Tayane Calado na sessão do Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho (MEPC)



**Belém**



**São Luís**



**Fortaleza**



**Aracaju**



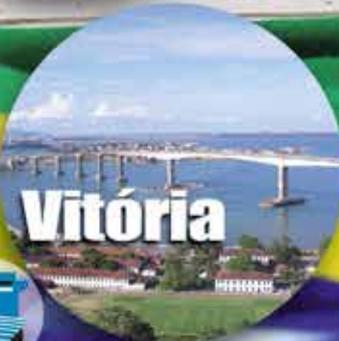
**Pernambuco**



**Cabedelo**



**Vitória**



**Rio**



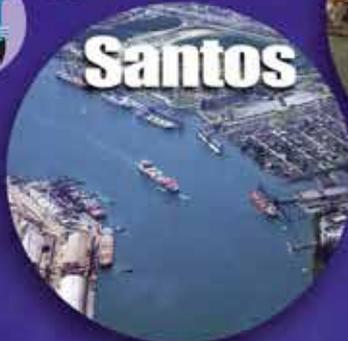
**Macaé**



**Paranaguá**



**Santos**



**Rio Grande**



Filiado a



Investindo em pessoas



Investindo  
em pessoas

**Ela é uma** guerreira suave. Symone Soares se formou Oficial Mercante pelo CIABA, em Belém, se sindicalizou logo em seguida, trabalhou em grandes empresas de navegação e já ocupava o posto de Imediato, até que foi pega de surpresa por um amor e uma gravidez. Então, seu lado maternal falou mais forte. Há menos de dois anos, em 2013 ela decidiu aceitar o desafio de ser a titular da Delegacia do SINDMAR em Aracaju e poder criar seu filho, sem ter que estar sempre ausente, a bordo. Sensível, mas ao mesmo tempo forte, Symone se emociona quando relembra bons ou maus momentos de sua história. E foi assim, em vários momentos com os olhos cheios d'água, mas sempre focada e detalhista, que ela contou sua história para a Revista UNIFICAR nesta entrevista, via Skype, entre a sala da Imprensa, na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, e a Delegacia de Aracaju, na capital sergipana.

A vez e a voz das  
Mulheres Mercantes

**Symone  
Soares  
Sobrinho**





“Desde que fui para bordo, na minha praticagem, Oficiais sempre falavam da importância do Sindicato. (...) uma das vezes em que estávamos no Rio de Janeiro, amigos me levaram ao SINDMAR, para uma visita, em 2001 (...) Depois da visita, voltei a bordo já com a importância de me sindicalizar na cabeça. E foi isso que eu fiz. Em 2003, quando terminei minha praticagem, eu comecei a trabalhar como Oficial de Náutica na Transpetro e me sindicalizei”.

“Nesta época a RN 72, (...) ideia criada e defendida pelo SINDMAR, estava bombando. Eu não sabia direito a importância da RN 72 mas, mesmo assim, ela já estava me ajudando.”

“Eu cheguei a ficar embarcada durante 9 meses. Então, hoje vejo a melhoria que tivemos ao longo dos anos. Atualmente, nossa luta é a conquista do regime de 1x1 para os trabalhadores da Transpetro, mas isso também depende muito do apoio total de quem está a bordo.”

“Durante todo este tempo, (...) o SINDMAR sempre fez parte e foi importante e decisivo na minha vida. E só fiz esta análise depois, quando o Presidente Severino pediu, pela primeira vez, para eu fazer uma palestra em um Seminário, em Recife, em 2013, e falar da minha vida e da minha relação com o SINDMAR. Foi aí que caiu a ficha.”

**Symone Soares Sobrinho**

**Symone Soares** sempre esteve cercada e próxima de muita água. Afinal, nasceu em Manaus, às margens do maior rio em volume d'água do mundo. Depois, seguindo o curso do rio, desembocou na foz do Amazonas, em Belém, onde se formou Oficial da Marinha Mercante no Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar (CIABA). Então, saiu pelo mar, passou por diversos portos e empresas de navegação, em mais de dez anos de uma carreira de sucesso, e acabou lançando âncora em Aracaju. Assim começava a história de uma mulher Mercante, que se tornou uma das mais atuantes Delegadas do SINDMAR.

Hoje ela desempenha, com brilhantismo e garra, entre tantas outras funções na Delegacia, uma importante luta para que as mulheres da Marinha Mercante estejam cada vez mais unidas e conscientes e tenham cada vez mais o direito de serem tratadas com o devido respeito e bom senso. Ela faz questão de sempre chamar a atenção de todos sobre a importância de as mulheres se unirem na luta para que sejam garantidas, em Acordos Coletivos de Trabalho, cláusulas que protejam a mulher Mercante em caso de gravidez.

**Pedimos à Symone que começasse a entrevista contando como foi sua história profissional, que acabou caminhando em paralelo com sua relação com o SINDMAR.**

– Desde que fui para bordo, na minha praticagem, Oficiais sempre falavam da importância do Sindicato. Isso fez com que, uma das vezes em que estávamos no Rio de Janeiro, amigos me levassem ao SINDMAR, para uma visita, em 2001, quando a sede ocupava apenas um andar, no mesmo prédio onde fica a sede com quatro andares hoje. Depois da visita, voltei a bordo já com a importância de me sindicalizar na cabeça. E foi isso que eu fiz. Em 2003, quando terminei minha praticagem, comecei a trabalhar com Oficial de Náutica na Transpetro e me sindicalizei.

**Nesta época Symone nem imaginava que, dez anos depois, ela passaria a fazer parte da equipe de Delegados do SINDMAR, ainda mais em Aracaju. Mas como seguiu sua trajetória na carreira Marítima?**

– Cerca de três anos depois, de 2005 para 2006, saí

da Transpetro e voltei ao Sindicato, porque lembrei de que os companheiros tinham dito que, se eu estivesse procurando trabalho, o SINDMAR também podia ajudar. E foi o que eu fiz. Foi aí que tive contato com o Jailson Bispo (hoje, Diretor Financeiro), que me deu duas cartas de indicação de trabalho. Eu estava procurando alguma coisa que tivesse um período de descanso melhor do que na Transpetro, que era de 4x64, quatro meses de trabalho por 64 dias de folga. Acabei escolhendo a Bram Offshore. Nesta época a RN 72, a Resolução Normativa que determina que qualquer navio de bandeira estrangeira, que vá permanecer um determinado tempo em águas brasileiras, terá que ter um percentual da tripulação de Oficiais brasileiros, ideia criada e defendida pelo SINDMAR, estava bombando. Eu não sabia direito a importância da RN 72 mas, mesmo assim, ela já estava me ajudando. Tanto eu quanto muitos outros Oficiais conseguimos entrar ou voltar ao mercado de trabalho graças à RN 72.

**Já em 2008, mais uma vez, você recebeu outra ajuda do SINDMAR. Como foi isso?**

– Eu vim de novo a sede no Rio, para fazer o curso de DP Avançado e aí me surpreendi. Não era mais apenas um andar. Eram quatro andares e todo o espetáculo do CSA. Eu já tinha feito o curso de DP, mas nenhum era como este. Era de outro nível. Uma sofisticação que só existia e só existe até hoje no exterior, por preços altíssimos. Com o curso de DP Avançado, fui promovida a Imediata na Bram. Segui como Imediata e sempre acompanhando o movimento sindical cada mais de perto, sempre recebendo informações do SINDMAR, como por exemplo da greve no offshore em 2011, da qual participei.

**Mas a sua experiência em participar de greves começou em 2005, quando já estava a bordo e começou a enfrentar problemas e ver o trabalho do SINDMAR dar resultados. Pode nos contar esta história?**

– O regime de trabalho, quando eu comecei em 2003, era de 6x2 (seis meses embarcado por dois de folga), porém, era comum permanecer mais de seis meses a bordo devido à falta de renição. Esse regime de tra-



balho na época já havia sido modificado pela greve de 2002. Em 2005 houve uma outra greve também muito bem-sucedida e eu estava a bordo. Durante aquele período, o comandante ia nos deixando a par das mensagens enviadas pelo comando de greve do SINDMAR e nosso navio aderiu à greve navegando com máquinas reduzidas. Uma das vitórias que tivemos foi a redução do regime de trabalho que, de 6x2 passou para 4x54 (quatro meses a bordo por 54 dias de folga). Quem hoje se assusta, quando falamos nestes períodos de trabalho, precisa saber que, antes mesmo da minha geração, marítimos ficavam embarcados o ano todo e até mais do que isso. Eu cheguei a ficar embarcada durante 9 meses. Então, hoje vejo a melhoria que tivemos ao longo dos anos. Atualmente, nossa luta é a conquista do regime de 1x1 para os trabalhadores da Transpetro, mas isso também depende muito do apoio total de quem está a bordo. Houve uma ocasião, durante o período da negociação do Acordo Coletivo de Trabalho no ano passado, em que eu ligava e conversava com os marítimos. Teve um caso em especial de um Oficial de Náutica que me disse que não era a favor do 1x1. Só seria a favor se fosse, por exemplo, 6 meses embarcado por 6 meses de folga ... segundo nossa conversa, ele já estava quase no final de carreira e eu insisti que ele pensasse na nova geração que estava chegando. Vejo que ainda há muito que se fazer, trabalhar muito na conscientização das pessoas, principalmente no que diz respeito a pensar no coletivo. Isso é fato!

**A outra mobilização em que você estava a bordo foi em 2011, a greve no offshore, pode nos contar como foi?**

– Eu trabalhava na Bram e, no período já estava “Imediatando”. Era a função da gerência de bordo repassar tudo que fosse possível de informação, para deixar a tripulação bem informada. Lembro que o comandante Max Lopes sempre reunia os Oficiais para ler as mensagens, saber a opinião de cada um e, então, repassar a resposta ao pessoal de Acordos Coletivos do SINDMAR. A empresa que iniciou a greve foi a Seacor e a Bram seria a próxima, então, estávamos “a pé de galo”. Chegamos a receber e-mail da empresa solicitando que fosse passado o nome, função e matrícula do pessoal de bordo que iria aderir à greve. Atualmente, nas minhas visitas a bordo e reuniões com oficiais, venho sempre alertando para esse tipo de atitude da empresa. Toda informação e consulta referente a ACT deve ser efetuada somente entre o sindicato representante e o trabalhador representado. Não deve haver nenhum tipo de coação por parte da empresa por um trabalhador defender seu direito a greve. Então, depois de duas semanas de greve nas embarcações da Seacor, finalmente o movimento saiu vitorioso e novas conquistas foram alcançadas. Todo esse processo mostrou aos armadores a força que vem do mar, o quanto a união dos marítimos junto à organização do co-

O momento da entrevista por Skype, ao vivo, entre Delegacia de Aracaju e a sala da Imprensa na Sede do SINDMAR, no Rio

**Continua na próxima página**



**Symone  
Soares  
Sobrinho**

mando de greve do SINDMAR pode alcançar melhorias pro nosso setor.

**E quando foi que você percebeu o quanto o SINDMAR vinha sendo importante na sua vida?**

– Durante todo este tempo, mais de sete anos, já que eu permaneci na Bram de 2006 a 2013, quando pedi demissão, depois da gravidez. Na verdade, o SINDMAR sempre fez parte e foi importante e decisivo na minha vida. Mas só fiz esta análise depois, quando o Presidente Severino pediu, pela primeira vez, para eu fazer uma palestra em um Seminário, em Recife, em 2013, e falar da minha vida e da minha relação com o SINDMAR. Foi aí que caiu a ficha. É bom lembrar também que uma parte muito importante da influência do SINDMAR na minha vida foi que, quando engravidei, em 2012, o Sindicato já tinha batalhado, e muito, por esta causa e só por isto havia uma cláusula de proteção da Oficial Mercante que engravidasse, no Acordo Coletivo de Trabalho com a Bram. Esta proteção estabelecia todos os direitos para que eu pudesse desfrutar na minha gravidez e passar por todo o período tranquila; a cláusula definia que eu não poderia continuar a bordo, que tinha o direito de permanecer em terra recebendo meu salário completo e tendo direito à mesma remuneração.

**Esta é a diferença fundamental entre a sua gravidez e a da Isabella Costa, hoje Delegada do SINDMAR, em Recife, que engravidou em 2009.**

**Como foi a história dela?**

– A Isabella foi, digamos assim, a mártir. Ela passou por momentos muito difíceis e ruins. Ela estava na Norskan, mas o caso dela foi bem antes de mim, em 2009. Depois de todo o problema com ela, já mudou o cenário. No meu caso, a cláusula de proteção à mulher Marítima que engravida já existia e eu fui beneficiada. Mais uma vez o SINDMAR participando definitivamente na minha vida. Logo que eu comuniquei à empresa que estava grávida, eles me pediram alguns exames, eu fiz e desembarquei. Assim, pude curtir tudo da gravidez com calma e tranquilidade. Coisas como montar o quarto do bebê, fazer hidroginástica, curso para gestante etc... tudo o que uma grávida poderia querer e

tem direito. Depois que o pequeno João Luiz nasceu, eu percebi que seria muito difícil voltar a embarcar. Minha família é de Manaus, eu moro em Aracaju, meu marido não é Marítimo, mas tem uma agenda de trabalho muito complicada e não teria como cuidar do menino para eu voltar a embarcar. Então eu comecei a buscar trabalho em terra e uma colega minha me falou que o SINDMAR estava abrindo uma Delegacia em Aracaju, e o Ariel Montero – hoje Delegado do SINDMAR em Vitória/ES – estava conversando com algumas pessoas. Eu procurei Ariel e fomos conversando, foi aí que conheci a Laura e a Isabella, que foram me explicando como era o trabalho em uma Delegacia, e em 2013, no Seminário que o Sindicato estava realizando em julho em Recife, acabei conhecendo toda a Diretoria pessoalmente, inclusive o Presidente Severino.

**Neste momento da entrevista, Symone se emocionou. Por que a emoção?**

– Eu me lembrei de um momento em que o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, conversou muito a sério comigo. O Válido chegou para mim e perguntou se eu tinha certeza de que queria entrar. Na hora eu disse que sim, mas não entendi direito por que ele estava falando daquela forma. Hoje eu entendo. Depois, à medida que você vai conversando com todos os integrantes da Diretoria e com o Presidente Severino, começa a entender que o trabalho que tem que ser feito é muito sério, muito importante. Não é para amador. E não há uma escola para formar sindicalistas profissionais. Tem que aprender na prática, fazendo. E hoje eu entendo por que o Válido só faltou me sacudir perguntando se eu tinha certeza do que queria. Levar conscientização para o pessoal é muito sério. A gente encontra vários tipos de pessoas, com várias mentalidades. A luta para conscientizar as pessoas é muito séria. Na maioria das vezes em que vamos fazer visitas a bordo, você vai para debater, conhecer pessoas novas, explicar a importância de ser sindicalizado, e saímos de lá exaustas, sugadas. Não é um trabalho fácil. Trabalhar com pessoas não é um trabalho fácil. Uma coisa que tenho feito, que tem dado muito certo e que tenho levado a bordo, é conversar com o pessoal sobre a ques-



tão de conscientização sindical, contar a história do movimento sindical ao longo dos anos. Uma coisa bem bacana é que nestas reuniões você tem Comandantes e alguns Oficiais mais antigos, e Oficiais mais jovens e quando a gente começa a falar do movimento sindical ao longo dos anos e fazer um comparativo, cada um vai contando sua história. Eu falo da década de 1990, e eles dizem: “na década de 90 eu fiquei desempregado, tive que vender peixe...” E os mais jovens, que não viveram isto, não sabem e ficam impactados. Eu, por exemplo, me formei em 2002 e faço parte de uma geração que pegou a Marinha Mercante muito boa e não tem ideia da história e do que pode voltar a acontecer com o mercado. E quando eles começam a ouvir as experiências dos próprios companheiros, sofrem um impacto. Assim, os mais jovens ouvem os mais experientes contam as histórias e começam a pensar que aqueles que falam que “o Sindicato não presta para nada” estão errados e começam a perceber tudo de importante que o SINDMAR fez e continua fazendo ao longo destes anos. Quando fazemos a comparação da Marinha Mercante do passado e a de hoje, cai a ficha para os Oficiais mais jovens de que realmente eles pegaram uma época muito boa, mesmo com esta dificuldade de Praticagem. Este é um trabalho de dia a dia. Difícil. Tem que ter paciência. Envolve várias pessoas, várias cabeças, mas é muito prazeroso. E em cada reunião que a gente faz,

seja a bordo em contato direto com os Oficiais, seja em reuniões com os Delegados ou com o Presidente Severino, estamos sempre aprendendo coisas importantes e recebendo informações valiosíssimas. Eu, pelo menos, estou sempre aprendendo. Acho muito importante esta prática das visitas a bordo sempre misturarem Oficiais mais antigos e os mais jovens.

**Você foi formada na terceira turma de mulheres Oficiais Mercantes, em 2002, e iniciou a carreira tomando consciência de que o gênero feminino não tinha praticamente nenhuma proteção na Marinha Mercante. Você continua a pensar assim?**

– As condições de trabalho para as mulheres evoluíram bastante, graças à luta contínua do SINDMAR, mas sei que o dia em que todos os direitos da mulher Mercante estarão garantidos por lei ainda está longe. Desde o meu primeiro embarque, o pessoal me questionava com relação à questão da gravidez. Diziam assim: Quando você engravidar como é que vai ser? Você vai deixar seu filho em terra? Quem vai cuidar? E eu não tinha respostas. Na verdade eu não pensava em engravidar, assim como a maioria das mulheres que começam a carreira de Oficial Mercante. Mas, da mesma maneira que aconteceu comigo, muitas meninas que se lançam na carreira de Oficial Mercante não

Na foto acima, o registro do primeiro momento de Symone Soares no SINDMAR: a palestra que fez no Seminário em Recife, em 2013, antes mesmo de se tornar Delegada em Aracaju. “Depois, à medida que você vai conversando com todos os integrantes da Diretoria e com o Presidente Severino, você começa a entender que o trabalho que tem que ser feito é muito sério, muito importante. Não é para amador.”

Continua na próxima página



**Symone  
Soares  
Sobrinho**

pensam que vão engravidar e, de repente, acontece. E aí? Eu ainda tive sorte de a empresa em que eu trabalhava já ter incluído a cláusula de proteção à gestante no ACT, mas até bem pouco tempo antes, essa garantia não existia. E, mesmo hoje, não são todas as empresas que têm a cláusula no ACT.

#### **Então, o que é preciso fazer?**

– As mulheres precisam se conscientizar de que precisam ser mais atuantes e se unirem ao SINDMAR na luta em relação a esta questão. Por exemplo, as mulheres que estão em plataforma não estão cobertas por estas cláusulas de ACT, infelizmente. Mas o que eu vejo, por exemplo, é que a luta que o Sindicato trava há muito tempo, e agora é reforçado com o que a Laura Teixeira (Assessora para Assuntos de Gênero e Juventude) vem fazendo de informar, conscientizar as mulheres da importância da participação de cada uma, é muito difícil. Para as mulheres é muito fácil desejar que haja uma lei, uma condição melhor, uma proteção e uma garantia para a mulher Marítima, sem fazer nada, já que elas não se manifestam, não se movimentam, não se unem. Um exemplo bem claro disso é a reunião que aconteceu na Secretaria de Política de Mulheres. A CMT Hildelene Lobato e a Laura Teixeira estavam lá, mas não aconteciam reuniões e nem havia um grupo representativo formado, organizado para reivindicar. Era e continua sendo difícil reunir as mulheres para se juntarem nesta luta por melhorias para elas mesmas. E esse trabalho que o SINDMAR vem fazendo nos Seminários, em que no final de um dos dias juntamos só as jovens estudantes em reuniões para conscientizá-las da importância de se unirem nesta luta, é para ver se desperta nelas, desde cedo, antes de começarem a enfrentar o mercado de trabalho, o interesse da participação, de se aproximarem da gente. Porque se elas ficarem sentadas no sofá de casa só dizendo que querem leis ou cláusulas de ACT não adianta nada, não vamos conseguir nada. Eu sempre falo para as mulheres, sejam estudantes, praticantes, jovens Oficiais, ‘fiquem atentas, o Sindicato vai ter uma reunião, vai ter um seminário, vai tratar de assuntos importantes

para a mulher Mercante; se estiverem desembarcadas, participem’. O trabalho que estamos fazendo é gradual, ainda falta muito, a gente sabe que não vai ser fácil, mas como a própria equipe do SINDMAR tem cada vez mais mulheres, temos certeza de que vamos chegar lá. Este trabalho que a Laura vem desenvolvendo é muito importante e nós estamos juntas em função deste objetivo a Laura, a Isabella, eu, e nosso objetivo é envolver e unir todas as Oficiais Mercantes nessa luta. O Presidente Severino vive dizendo que ‘tem coisas que mulher só conversa com mulher’ e é isto mesmo”.

#### **Você só vai completar dois anos de SINDMAR em 2015, mas será que, em tão pouco tempo, já consegue perceber que aconteceu alguma mudança da participação feminina no Sindicato?**

– Já percebo sim e quem ajuda muito nisso é a Revista UNIFICAR. Quando a gente começou a aparecer na Revista, as mulheres já começaram a comentar “Ah, tem mulheres trabalhando no Sindicato!” E aí, uma vai falando com a outra. Tem gente de Fortaleza que me aciona aqui em Aracaju, pede ajuda para um amigo ou amiga ou passam informações importantes, do tipo: “Symone estou sabendo de tal coisa, tem como você ajudar?” Esse contato de boca a boca ainda é muito importante!

**Ou seja, fica bem claro quando você diz que as Delegadas e Delegados do SINDMAR, por todo o Brasil, têm que continuar sempre estreitando o contato e a comunicação com os Oficiais Mercantes, principalmente as mulheres e os mais jovens, e seguir evoluindo e se diversificando cada vez mais. Você acredita que o fato de a Marinha Mercante estar atravessando uma fase boa, de crescimento, mesmo que lento, ainda mantém muita gente na zona de conforto, sem dar a devida importância ao trabalho que o SINDMAR tem realizado ao longo dos anos, na maioria das vezes, por estas novas gerações não terem enfrentado grandes dificuldades, como em um passado recente?**

– Acho que a grande maioria dos jovens Oficiais Mercantes não só não sentiu na pele, como não conhece a história de uma fase difícil. Talvez estes jovens

precisem se ver em uma situação difícil para se unirem e valorizarem o trabalho que o SINDMAR realiza. Se os instrutores e professores das escolas formadoras de Oficiais Mercantes falassem da história da Marinha Mercante, da história da luta sindical dos Marítimos, com certeza esta juventude não chegaria ao mercado de trabalho sem uma noção exata do que pode voltar a acontecer a qualquer momento, se eles não se unirem e não lutarem sempre por melhores condições de trabalho. Nós do SINDMAR tentamos suprir esta necessidade de contar a história através dos Seminários, que realizamos todos os anos. Há alguns anos, estamos sempre tentando abrir os olhos desta juventude mas seria muito bom que isto viesse desde a formação.

**Para que todos tenham uma noção de como é o trabalho de uma Delegada ou de um Delegado do SINDMAR na sua rotina diária, pode nos falar da sua?**

– Comigo, tudo começa cedo... tenho que levar o filho na escola e por isto seis da manhã já está todo mundo de pé. A Delegacia funciona das oito da manhã às 17 horas. Durante a semana tem sempre pelo menos um dia que é totalmente dedicado às visitas a bordo. Eu levo sempre Revistas UNIFICAR para distribuição aos Oficiais e faço reuniões sobre vários assuntos, como as exigências da RN 72, a importância de ACTs e da luta pela inclusão de cláusulas que protejam as mulheres Mercantes e também tiro dúvidas, conto um pouco de história da luta sindical, da própria história do passado recente da Marinha Mercante e sempre deixo meu contato. A gente recebe o pessoal aqui na Delegacia também, fazemos atendimento de tudo o que o Associado precisa em termos de cursos, certificação etc... fazemos algumas reuniões, com os órgãos ligados à Marinha Mercante, convidamos Oficiais para reuniões, e sempre servimos um lanchinho, que eu mesma preparo, no final. E também tem o atendimento que fazemos através de telefone da Delegacia, telefone celular, WhatsApp, facebook, e-mail... tudo! Estamos sempre prontos para atender da melhor maneira e o mais prontamente possível ao Associado no que ele precisar e em tudo que estiver ao nosso alcance. E estamos sempre em contato com

o pessoal da Sede, principalmente em questões de educação, certificação e de Acordos Coletivos, que é o maior volume de questões e dúvidas dos Associados.

No momento em que a entrevista estava acontecendo, a edição anterior da Revista UNIFICAR chegava à Sede do SINDMAR trazendo uma reportagem que falava da reunião de mulheres Mercantes, que enfocava o caso da Oficial Rosane Sinimbu, que passou por um problema com a Transpetro quando precisou permanecer em terra, porque sua filha recém-nascida tinha alergia a outros tipos de leite que não fosse o materno.

**Quando viu a reportagem com a Rosane Sinimbu na UNIFICAR você se empolgou, por quê?**

– Tenho usado muito esta questão nas minhas reuniões com mulheres. No episódio em que a Laura, a Isabella e eu entramos em contato com mais de 260 mulheres Mercantes, pedindo para que assinassem um manifesto em favor da Rosane, todas respondiam que iam assinar... Quando falo o número de contatos que nós fizemos e pergunto para as mulheres, quantas assinaturas nós tivemos? Elas não acreditam que foram apenas 36 assinaturas! Elas precisam se comprometer de verdade.

Então, era chegada a hora de terminar a entrevista.

**Symone, por favor, pode nos deixar uma mensagem, para encerrar a reportagem, com algo que você gostaria de dizer?**

– Acho que a minha mensagem principal é o que tenho falado sempre para as mulheres Mercantes: é participação! É união que nós precisamos ter! Todas! As mulheres precisam participar cada vez mais do Sindicato, saber mais sobre o Sindicato, sobre a história do sindicalismo Marítimo. Elas precisam se chegar mais. E nós, as mulheres do SINDMAR que estamos diariamente em contato com os Associados, a Laura, a Isabella, a Lorena Pintor, que agora está trabalhando com o Ariel Monteiro, em Vitória, eu, e quem mais vier, estamos prontas para acolher a todas! Para passar todas as informações e ajudar no que for possível. É isso! ■

“Acho que a minha mensagem principal é o que tenho falado sempre para as mulheres Mercantes: é participação! É união que nós precisamos ter! Todas! As mulheres precisam participar cada vez mais do Sindicato, saber mais sobre o Sindicato, sobre a história do sindicalismo Marítimo. Elas precisam se chegar mais.”



## A UNIFICAR

observa e analisa a tragédia que matou nove pessoas na explosão ocorrida no navio-plataforma FPSO Cidade de São Mateus, no dia 11 de fevereiro de 2015, por um outro ângulo. Em todo o caso, o que mais temos são perguntas sem respostas.

# A tragédia por um ângulo diferente



**É claro que todos** os Marítimos do País e do mundo já sabem do trágico acidente ocorrido dia 11 de fevereiro de 2015, no litoral do Espírito Santo, na altura de Aracruz. Mas poucos veículos de imprensa deram destaque ao fato de o navio-plataforma ter uma série de irregularidades em termos de legalização para estar prestando este tipo de serviço à Petrobras.

Além disso, por ser de bandeira estrangeira, afretado da BW Offshore, uma empresa norueguesa que opera o navio para a Petrobras há seis anos no País, deveria ter a bordo, por determinação da Resolução Normativa 72, brasileiros integrando dois terços dos Oficiais embarcados.

No entanto, em um primeiro passo de investigação de nossa reportagem, suspeita-se que havia apenas uma brasileira, Oficial de Náutica, entre os Oficiais a bordo. A Delegacia do SINDMAR deu toda a assistência à sua Associada, que estava a bordo na hora da explosão e não revelaremos seu nome, para preservá-la, uma vez que depois do acidente ela esteve internada em uma Unidade de Terapia Intensiva, já teve alta, mas ficou muito traumatizada com a tragédia.

O fato de o navio-plataforma não estar respeitando a RN 72 ainda carece de comprovação efetiva, que só pode ser obtida com o acesso à lista de tripulantes a bordo, já solicitada pelo delegado do SINDMAR em Vitória, Ariel Montero, à Capitania dos Portos do Espírito Santo, que negou o atendimento do pedido alegando “ausência de previsão legal para o atendimento” (como se vê na reprodução do Ofício de resposta à solicitação).

As informações a que tivemos acesso, através de notas oficiais da Petrobras, dão conta de que havia 74 pessoas a bordo e 26 delas foram feridas. Ao todo, nove pessoas morreram e o último corpo que estava desaparecido foi encontrado no dia 2 de março.



participo  
a Vossa  
Senhoria seu  
indeferimento  
face à ausência  
de previsão  
legal para o  
atendimento

Mas não é só isto: já se sabe que a Polícia Federal, a Agência Nacional de Petróleo (ANP), a Capitania dos Portos do Espírito Santo (CP-ES) e outras entidades estão investigando o acidente mas não divulgam informações à imprensa e nem à Delegacia do SINDMAR. O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) segue fiscalizando o navio-plataforma e uma extensa lista de exigências foi elaborada e precisa ser cumprida, para que, após o término da operação de resgate às vítimas e dos inúmeros reparos que precisam ser feitos na embarcação, ela volte a operar normalmente. Além disso, o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura do Espírito Santo (CREA-ES) acusa a empresa de atuar de forma irregular no Estado.

Até o momento de fechamento desta reportagem, de nada adiantaram os protestos dos parentes das vítimas pedindo transparência e do Sindicato dos Petroleiros de Vitória que pedem melhoria na segurança a bordo dos navios-plataforma. Os manifestantes trabalhavam na plataforma P58, que fica no Campo de Jubarte, em Anchieta, e também na plataforma Cidade de Vitória, a mais próxima do navio-plataforma FPSO Cidade de São Mateus, onde ocorreu a explosão.

O certo é que muitas perguntas ainda seguem sem respostas: Como é que um navio-plataforma de bandeira estrangeira trabalha há seis anos no País, afretado para a Petrobras, e tem problemas em sua legalização? Como se pode admitir que a BW Offshore não cumpra e que a Petrobras não fiscalize se a legislação trabalhista vigente no País está sendo seguida à risca? Por que a falta de transparência nas investigações e a não divulgação, por exemplo, da lista de tripulantes para o SINDMAR? Estamos ligados e vamos seguir cobrando das autoridades a respostas a todas estas perguntas e outras que possam surgir. ■

Em destaque no amarelo, parte do texto de resposta da Capitania dos Portos do Espírito Santo, indeferindo o pedido do SINDMAR para que encaminhasse a lista de tripulantes do navio-plataforma Cidade de São Mateus, para saber se eles estavam desrespeitando a RN 72



# Vida e história pulsam nos naufrágios

NILSON MELLO\*

Marta Granille



O autor desta matéria no canhão de proa da corveta Ipiranga, coberto de corais, a mais de 50 metros de profundidade





A história da navegação – e, por que não dizer, da humanidade – não está documentada apenas nos museus e nas bibliotecas, ou nos registros das companhias de seguro e dos armadores. No fundo dos oceanos, ela desafia o tempo. Calcula-se que haja no Brasil mais de 20 mil naufrágios de todos os tipos, ocorridos desde os tempos do “Descobrimento” até os nossos dias.



**De forma paradoxal,** em meio a bancos de areia e recifes de coral, os naufrágios mantêm a história viva, desvendando para os poucos privilegiados que os alcançam com os olhos e as pontas dos dedos a coragem, a dedicação e o espírito de aventura daqueles que, em diferentes épocas, se lançaram ao mar para desbravar “novos mundos”, conquistar mercados, unir povos ou mesmo “defender a pátria”. Submersas, as embarcações ganham sobrevida dramática, postergam o padecimento. Lá no fundo não são sucata – destino certo da maioria daquelas que cumprem a vida útil em operação –, mas relíquias arqueológicas, santuários da vida marinha e moradia segura de outros seres. Representam um tributo às suas tripulações.

Arrisco dizer que é um fim nobre, honrado. Entre os naufrágios brasileiros que mais impressionam e seduzem mergulhadores de todo o mundo, pelos seus aspectos históricos, pela beleza marinha e pelas dificuldades técnicas de acesso, está o da Corveta Ipiranga, em Fernando de Noronha. A embarcação foi “um importante protagonista da defesa da soberania brasileira”, como veremos mais adiante. Afundada em 3 de outubro de 1983, após chocar-se com uma laje nas imediações da Ponta da Sapata, no chamado “mar de dentro”, face Norte do arquipélago, a V-17 repousa a 64 metros de profundidade (posição 03°51S,32°28W), guarnecida por robustos meros e tubarões lambaru. Após o choque da embarcação com a pedra, ainda houve tempo de manobrá-la e levá-la para águas mais profundas, longe das praias, onde não oferecesse risco aos banhistas, pescadores e à navegação. Todos os seus tripulantes foram evacuados e salvos.

O pesquisador Maurício de Carvalho relata no site Naufrágios do Brasil ([www.naufragiosdobrasil.com.br](http://www.naufragiosdobrasil.com.br)) que a nau de Américo Vespúcio, mercador, cartógrafo e navegador italiano a quem se atribui o descobrimento do arquipélago em 1503, também foi a pique após colidir com uma rocha submersa no mesmo local. Mas o protagonismo da Corveta Ipiranga em relação à soberania brasileira



não se deve, evidentemente, a essa coincidência ou ao fato de ter sido a primeira embarcação da Armada a ostentar o nome do riacho paulista, símbolo da proclamação da Independência. Essa é apenas mais uma curiosidade que envolve a sua trajetória. Fabricado na Holanda, mais precisamente no estaleiro C.C. Sheepsbower&GeashonderJonker&Stans, de Roterdã, o vaso de guerra teve o seu batimento de quilha em outubro de 1953, foi lançado ao mar em junho de 1954 e incorporado à Marinha do Brasil em janeiro de 1955. Com 911 toneladas (1.025 a plena carga), tripulada por 64 homens, sendo seis oficiais e 58 praças, equipada com dois motores a diesel e armado com um canhão de 76,2 milímetros (mais quatro metralhadoras de 20 milímetros), a V-17 passou, a partir de então, a cumprir missões de patrulhamento na costa do Nordeste e de apoio às guarnições militares de Fernando de Noronha. Foi durante uma dessas missões, em janeiro de 1962, que se deu o seu protagonismo, o ponto alto de sua carreira.

Com a palavra, José Carlos Tavares e Fernando Clark, autores de “Naufrágios do Brasil – Uma cultura submersa” (Ed. Cultura Sub): “A corveta realizava um patrulhamento de rotina no mar territorial (que na época era de 12 milhas), no litoral do Ceará, quando avistou um barco pesquei-

ro francês, o Cassiopé, especializado na pesca de lagosta. O comandante (...), capitão-de-corveta Heitor Alves Barreira Júnior, emitiu mensagem ao mestre lagosteiro informando que estava em atividade ilegal, obrigando-o a seguir até o Porto de Fortaleza”. Tinha início ali a “Guerra da Lagosta”, entre Brasil e França, na verdade, um tenso embate diplomático-comercial e uma sucessão de manobras aeronavais envolvendo uma força tarefa francesa, deslocada da costa da África, e grande parte da esquadra brasileira, com apoio de aviões da FAB. Em agosto daquele mesmo ano, a V-17 ainda viria a apresar os lagosteiros franceses Folgor e Françoise Christine, que estavam em atividade ilegal. O recuo francês e a retirada de sua força tarefa não teriam ocorrido sem uma posição firme do governo brasileiro e da Marinha, instrumentalizada de forma pioneira pela Ipiranga. Com os seus 56 metros de comprimento por 9,9 metros de boca, a corveta repousa praticamente intacta no fundo de areia, como um patrimônio histórico respeitado e preservado pelos mergulhadores. As águas límpidas, de azul profundo (“roxas”, no linguajar do mergulho), fazem com que a “descida” até a Ipiranga seja um deslumbre.

**Continua na próxima página**

A V 17, na foto tirada poucos meses antes de seu naufrágio em outubro de 1983, foi protagonista de um episódio marcante da soberania nacional

## Vida e história pulsam nos naufrágios



Pouco abaixo da superfície já é possível avistar a grande mancha no leito do mar e, logo em seguida, poucos metros a mais, a sua majestosa silhueta. Na chegada ao convés, pela popa, a recepção é feita por grandes cardumes, de variadas espécies, tanto de peixes de passagem como de recife. Os corais de cor intensa “devoram” o aço (o lento padecimento) e decoram o canhão de proa, provando que o naufrágio, ao contrário do que o senso comum indica, é um baluarte da vida.

Mergulhos como o feito na Corveta Ipiranga exigem planejamento técnico. Devido à profundidade, são obri-

gatórias as paradas de descompressão, no retorno do mergulhador à superfície. As paradas planejadas permitem que o organismo elimine as bolhas de nitrogênio que se acumularam nos tecidos e na corrente sanguínea, evitando a doença descompressiva, que pode levar à morte ou deixar sequelas permanentes. Nada disso, porém, desencoraja os mergulhadores no desafio que é visitar a Ipiranga, a embarcação que pode ser considerada a maior “protagonista da defesa de nossa soberania”, como bem definiram Silveiras e Clark. ■

\* Nilson Mello é Assessor de Imprensa do SINDMAR

## Quatro naufrágios célebres



### Musashi

O navio de guerra japonês Musashi encontrado nas Filipinas, 70 anos após ser afundado por tropas americanas, na Batalha do Golfo de Leyte



### Titanic

Os destroços do Titanic, que afundou em abril de 1912 após bater num iceberg no Norte do Atlântico, só foram encontrados 73 anos depois, em 1985



### Lusitânia

Torpedado há 100 anos por um submarino alemão perto da Irlanda, o que restou do Lusitânia está a apenas 91 metros da superfície, e foi fotografado há sete anos



### Bismarck

O encouraçado nazista Bismarck, afundado em 1941 pelos ingleses, foi descoberto no fundo do mar 48 anos depois, a 650 quilômetros do porto de Brest, na França

# Se aventurando em outras águas, outros rumos...



**Mais um Marítimo** se lança em águas literárias com seu primeiro livro. O Oficial de Náutica CineleyBellaver, formado na EFOMM, no Rio de Janeiro, acaba de lançar “Mudança de Rumo”. Baseado em fatos reais, Cineley usa 183 páginas para contar a odisséia de um navio mercante, o N/M (Navio-motor) 315, que parte do porto de Paranaguá, no litoral Paranaense, na noite de Natal de 1986, com destino a Quebec, no Canadá.

Segundo o comentário de Michelle CesakShojina contracapa do livro, durante a viagem, em meio a uma fortíssima tempestade, eles avistam e resgatam um naufrago, “um humilde pescador chamado Moros, que após o resgate revela a todos a bordo as três crenças que levam os homens ao comodismo, à irres-

ponsabilidade e à insatisfação”.

Desde seu prólogo e permeando cada página do livro, o autor escreve sempre utilizando termos bem próprios dos Marítimos e, como ele mesmo diz, traduz cada um deles para os “não Marítimos” entenderem melhor as histórias e os próprios termos usados. CineleyBellaver também fala dos bons tempos “em que a Marinha Mercante brasileira tinha uma frota de navios respeitada no mundo inteiro” e relembra seus tempos de EFOMM, no Rio de Janeiro.

Para quem quiser adquirir o livro, ele está à venda nas livrarias Curitiba, que pode ser acessada pelo site [www.livrariascuritiba.com.br](http://www.livrariascuritiba.com.br), ou entrar em contato com o próprio autor no endereço de e-mail [mudancaderumo@gmail.com](mailto:mudancaderumo@gmail.com). Divirtam-se e boa leitura. ■

**A presidente foi afastada, os envolvidos estão sendo investigados, alguns já foram presos, mas as tentativas de desqualificar a Petrobras não param. Mas a sociedade começa a reagir. Intelectuais, como Marilena Chauí, Cândido Mendes, Fabio Konder Comparato, João Pedro Stédile, Leonardo Boff, Luiz Pinguelli Rosa e Maria da Conceição Tavares, divulgaram manifesto denunciando “a clara tentativa de golpe contra o governo e a empresa” e que mais parece uma “tentativa de golpe por parte da oposição e da mídia”**

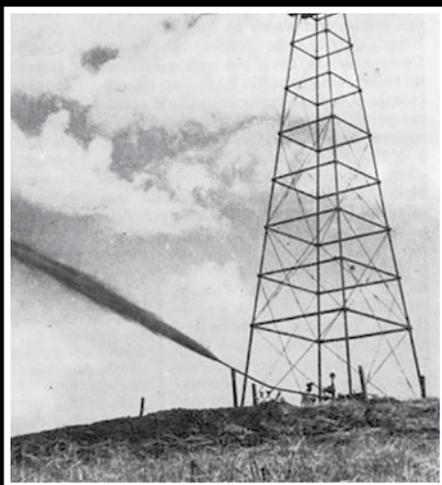
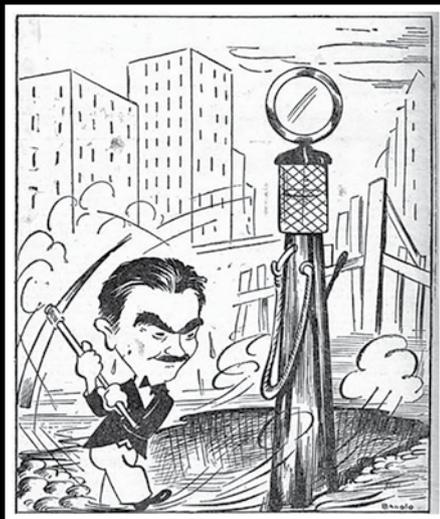
Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil



# **A melhor defesa é o ataque**

**Intelectuais, jornalistas,  
ex-ministros, sindicalistas e povo  
se unem para denunciar tentativa  
de golpe contra a Petrobras**

**PETROBRAS**



**“Debitada a Petrobras,** âncora do nosso desenvolvimento científico, tecnológico e industrial, serão dizimadas empresas aqui instaladas, responsáveis por mais de 500 mil empregos qualificados, remetendo-nos uma vez mais a uma condição subalterna e colonial.”

O documento assinado pelos intelectuais foi divulgado no dia 20 de fevereiro e destaca ainda que “há uma clara tentativa de destruir a empresa e seus fornecedores, levando a uma mudança do modelo que rege a exploração de petróleo no país”.

“Há uma campanha para esvaziar a Petrobras, a única das grandes empresas de petróleo a ter reservas e produção continuamente aumentadas. Além disso, vem a proposta de entregar o pré-sal às empresas estrangeiras, restabelecendo o regime de concessão, alterado pelo atual regime de partilha.”

O texto chega a comparar a situação com o que aconteceu no golpe de 1964, que culminou na ditadura militar.

“O Brasil viveu, em 1964, uma experiência da mesma natureza. Custou-nos um longo período de trevas e de arbítrio. Trata-se agora de evitar sua repetição.”

### **QUANTO VALE A PETROBRAS?**

Os colunistas de jornais também. No site do Jornal do Brasil, o jornalista Mauro Santayanna no longo artigo “Quanto vale a Petrobras”

“Quanto vale a luta, a coragem, a determinação, daqueles que, em nossa geração, foram para as ruas e para a prisão, e apanharam de cassete e bombas de gás, para exigir a criação de uma empresa nacional voltada para a exploração de uma das maiores riquezas econômicas e estratégicas da época, em um momento em que todos diziam que não havia petróleo no Brasil, e que, se houvesse, não teríamos, atrasados e subdesenvolvidos que somos, condições técnicas de explorá-lo? Quanto vale a formação, ao longo de décadas, de uma equipe de 86 mil funcionários, trabalhadores, técnicos e engenheiros, em um dos segmentos mais complexos da atuação humana?”

E alertou:

“Por que, enquanto virou moda — nas redes sociais e fora da internet — mostrar desprezo, ódio e descrédito pela Petrobras, as mais importantes empresas mundiais de tecnologia seguem acreditando nela, e querem desenvolver e desbravar, junto com a maior empresa brasileira, as novas fronteiras da tecnologia de exploração de óleo e gás em águas profundas?”

Finalizando:

“A Petrobras não é apenas uma empresa. Ela é uma Nação. Um conceito. Uma bandeira. E por isso, seu valor é tão grande, incomensurável, insubstituível. Esta é a crença que impulsiona os que a defendem. E, sem dúvida alguma, também, a abjeta motivação que está por trás dos canalhas que pretendem destruí-la.”

### CONTEXTO MAIOR

O ex-Ministro dos governos militares, Delfim Neto, que de Esquerda não tem nada, escreveu no jornal Folha de S. Paulo, que também não morre de amores pelas causas vanguardistas.

“Por que, então, estranhar a escolha de dois excelentes administradores financeiros, os senhores Aldemir Bendini e Ivan de Souza Monteiro, testados com sucesso numa organização gigantesca, eficiente e de alta qualidade profissional, o Banco do Brasil? Por que, afinal, eles precisam “entender” de petróleo como pediu o tal “mercado”, se têm na diretoria técnicos que cresceram na Petrobras e entendem dele?”

Até mesmo o jornal O Globo abriu espaço para o

escritor gaúcho Luis Fernando Veríssimo escrever em seu artigo “O contexto maior”:

“Do ponto de vista da eternidade, nada do que está sendo revelado, em capítulos diários, sobre o propinato na Petrobras e os partidos políticos que beneficiou deixa de ser grave, mas é impossível não ver o cerco à estatal do petróleo no contexto maior da velha guerra pelo seu controle, que já dura quase 70 anos, desde que a Petrobras venceu a primeira batalha, a que lhe permitiu simplesmente existir, quando diziam que nunca se encontraria petróleo no Brasil. Mais do que em qualquer outra frente de confronto entre conservadores e progressistas e direita e esquerda no Brasil, na luta pela Petrobras, e por tudo que ela simboliza além da exploração de uma riqueza nacional, se definem os lados com nitidez. A punição dos responsáveis pelos desvios que enfraqueceram a estatal deve ser exemplar e todos os partidos beneficiados que se expliquem como puderem, mas que se pense sempre no contexto maior, no qual a sobrevivência da estatal como estatal, purgada pelo escândalo, é vital.”

### A VOZ DOS LEITORES

O artigo de Veríssimo gerou polêmicas entre leitores de jornais e sites. Um deles escreveu:

“Veríssimo na mosca, em relação ao contexto que estamos vivendo. A Petrobras luta contra tudo e contra todos desde 1953 e está aí, ainda a despertar cobiça (cada vez mais) e vai continuar. Não será um grupelho de entreguistas, golpistas, traidores do Brasil que irá interromper a trajetória da empresa e do país. Só estão dando dor de cabeça. Em compensação, vão sendo desmascarados um por um, a cada gesto, decisão, declaração e ‘aparecimento’ sob holofotes.”

Como era previsível, incomodou bastante também os “profetas do Apocalipse” de uma certa revista conhecida por sua irresponsabilidade e leviandade. Um dos arautos da turma, que faz de tudo para denegrir a imagem do partido do Governo e de tudo que pode ser posicionado à Esquerda, envenenou:

“O leitor tem o direito de achar que pego no pé de

Continua na próxima página





Não é de hoje que a Petrobras é envolvida em polêmicas. A campanha pela autonomia no campo do petróleo foi uma das mais polêmicas do Brasil republicano. De 1947 a 1953 o país dividiu-se entre aqueles que achavam que o petróleo deveria ser explorado exclusivamente por uma empresa estatal brasileira e aqueles que defendiam que a prospecção, refino e distribuição deveriam ser atividades exploradas por empresas privadas, estrangeiras ou brasileiras. Os nacionalistas argumentavam que se o Brasil não criasse uma empresa estatal, fatalmente aquele produto estratégico para o desenvolvimento econômico, seria oligopolizado pelas grandes corporações internacionais e que desta forma o país se veria refém daquelas grandes companhias. Em dezembro de 1951, Getúlio Vargas enviou ao Congresso o projeto 1516 que previa a criação de uma empresa mista, com controle majoritário da União. Pelo país afora os debates se ascenderam. O Partido Comunista Brasileiro, na ilegalidade, liderou uma série de manifestações, juntamente com os estudantes da UNE, a favor do monopólio estatal, enquanto a grande imprensa defendia a posição dos interesses privatistas. Grande parte da oficialidade mostrou-se simpática a estatização do petróleo, apesar de não concordar com o ativismo dos comunistas e sua adesão as teses nacionalistas. Finalmente, depois de uma batalha parlamentar de 23 meses, o Senado terminou por aprovar a criação da Petrobrás, sancionada por Vargas. O petróleo finalmente era nosso, como na frase atribuída a Monteiro Lobato.

Verissimo, ou então que dou muita trela para alguém que deveria simplesmente ser ignorado quando resolve sair das crônicas do cotidiano para falar de política. Mas discordo. Acho que o filho de Érico é um ícone perfeito da postura de nossos ‘intelectuais’ de esquerda, e que justamente por isso ele pode ser usado para representar todo o fracasso de uma geração ‘progressista’. Em sua coluna de hoje, Verissimo vestiu o chapéu de defensor da estatal Petrobras, e como o homem ‘matou’ a Velhinha de Taubaté só para não criticar o governo do PT, claro que sua análise iria suavizar, aliviar, relativizar e inocentar até a bandalheira que o partido montou dentro da maior empresa nacional. A tática é velha e conhecida: algumas poucas concessões aos críticos, para simular imparcialidade, e logo depois um enorme ‘mas’, que serve justamente para proteger os culpados.”

#### EM DEFESA DA PETROBRAS

Pior, impossível. A tática dessa gente é velha e conhecida. Vem dos tempos da Ditadura Militar.

Pelo País foram convocados diversos protestos.

No Rio, uma manifestação organizada pela CUT e pela Federação Única dos Petroleiros (FUP) na Associação Brasileira de Imprensa (ABI) foi tumultuada por um grupo de ativistas, que chegaram com cartazes cobrando investigações na estatal. O encontro teve a presença do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. No manifesto dos organizadores do ato, o grupo destacou que há uma “campanha visando à desmoralização da Petrobras, com reflexos diretos sobre o setor de Óleo e Gás, responsável por investimentos e geração de empregos em todo o País; campanha que já prejudicou a empresa e o setor em escala muito superior à dos desvios investigados”.

É como disse a diarista (ou secretária do lar, se preferirem) de um certo repórter de tv, no auge de sua sabedoria que é adquirida no dia a dia das ruas, ao comentar com a “patroa progressista”:

“As pessoas ficam comentando a respeito de tudo o que está acontecendo na Petrobras mas a questão é que todos esses anos ninguém fez nada para investigar. Dilma pelo menos está trazendo à tona e investigando.” ■

# O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

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

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegá-

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

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



**CONTTMAF**

filiada à



# O Futuro da Transpetro



## Severino Almeida: O Príncipe

Do abandono do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e o aumento dos prazos de afretamento, com o consequente desmonte e envelhecimento da frota própria, às questões de

gênero, passando pelos erros de gestão que prejudicam não apenas a força de trabalho, mas a subsidiária como um todo, o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, expôs suas preocupações e



# está morto!

expectativas em relação ao futuro da Transpetro, após 11 anos de gestão do ex-senador Sérgio Machado. Até o fechamento desta edição, não havia posição oficial sobre as mudanças que deverão ocorrer na

Companhia. Por isto, a análise do momento atual da Transpetro foi feita pelo presidente do SINDMAR antes de serem conhecidas as decisões que ditarão os novos rumos da empresa e suas consequências.

# Severino Almeida: O Príncipe está morto!



A opinião publica, com a contribuição de uma imprensa que busca formar opinião muito mais do que informar, me preocupa muito mais.

– Qual sua visão de uma Transpetro sem o ex-senador Sérgio Machado na presidência?

– Acredito que o futuro da Transpetro estará mais ligado à condução do governo Dilma Roussef e à implementação de políticas para a Petrobras do que propriamente à ação deste ou daquele presidente à frente desta subsidiária. Mas o Programa de Modernização e Expansão da Frota, o Promef, sem Sérgio Machado, está definitivamente encerrado. Ele foi, sem dúvida, o grande agente catalisador dos interesses políticos passíveis de gerar e manter o Promef. Como experiente e competente político, Sérgio Machado soube como ninguém “vender” para a classe política as vantagens para o país, e, claro, para eles próprios, o investimento neste programa. Soube desenvolver, notadamente durante os dois governos Lula, defendendo o Promef, a saída com sucesso para o compromisso do governo de soerguer a indústria naval. Sem este, o decantado e não menos ficcional sucesso do soerguimento da indústria naval não teria condições de existir.

– Por que ficcional?

– Porque para a navegação tradicional de cabotagem o anunciado soerguimento da indústria naval pouco ou nada representou. O mesmo não pode se dizer para o offshore com construções de plataformas e estaleiros voltadas a este setor. Mas aí é outra história.

– Em entrevista à revista UNIFICAR, há mais de um ano, o senhor já apontava a morte do Programa. O que o levou a esta conclusão?

– Quando afirmei antecipadamente a morte do Promef, expliquei também as razões. Estava evidente, para qualquer observador mais atento, que a política de governo para o setor estava mudando, com os interesses maiores voltados ao afretamento, com uma indisfarçável má vontade da presidência da Petrobras com o presidente da Transpetro – indicado pelo mesmo PMDB que desafiou a presidente Dilma Roussef na segunda metade de seu mandato – e com os primeiros movimentos da operação Lava Jato da Polícia Federal no interior da Petrobras. Os valores pagos pelos navios e suas subseqüentes adequações não passa-

riam despercebidos.

– O senhor não acredita na retomada do Promef, voltando a gerar a construção de novos navios?

– Não vejo nenhuma possibilidade. O Conselho de Administração da Transpetro, em sua reunião de 28 de janeiro deste ano, foi muito claro na produção do atestado de óbito do Programa, ao definir seu encerramento mantendo apenas os 46 contratos já em eficácia. O conselho não poderia ter sido mais eloquente.

– Pelo menos estes navios, em sua grande parte ainda não entregues, poderão manter a Transpetro próxima do tamanho que deve ter, ao longo desta década, não?

– Não vejo esta afirmação como uma certeza e, sim, como uma possibilidade. Reduzida, é verdade, mas uma possibilidade. Temos todos que contribuir ao máximo para que esta possibilidade torne-se uma realidade.

– Como assim?

– Existem ameaças crescentes aos ativos da Transpetro, no caso dos navios. A Petrobras demonstra publicamente seu esforço em fazer caixa para atravessar este momento difícil, muito mais decorrente dos interesses daqueles que a pretendem frágil e destrutível, enquanto estatal, do que propriamente da ação de corruptos e corruptores. Estes não começaram a existir nos governos petistas e, permitam-me a franqueza, não há nada no horizonte que me estimule a ser otimista quanto ao encerramento desta praga. A Petrobras chegou onde chegou, com ou sem corrupção, e devemos contribuir para que ela mantenha-se em seu papel de maior e mais importante empresa do país. Quem deve tratar de corruptos e corruptores é a polícia. A opinião pública, com a contribuição de uma imprensa que busca formar opinião muito mais do que informar, me preocupa muito mais. Isto porque a opinião, que o sistema em que vivemos quer ver formada, não interessa ao povo brasileiro em geral. Interessa, sim, ao grande capital. Esses interesses podem conjugar, no que se refere aos navios de propriedade da Transpetro, em uma venda apressada e estúpida,



agravando sensível e inexoravelmente a redução do tamanho da frota, o que já vem ocorrendo devido às exigências em relação ao casco duplo e à idade de seus navios.

**– Diante deste cenário, o que recomendaria aos representados pelo SINDMAR?**

– Seriam recomendações distintas, dependendo do espaço que nosso representado ocupe neste cenário. Se fora da Transpetro, se dentro dela ou ainda trabalhando na sua administração. Se não possuir vínculo empregatício com a Transpetro, recomendo que acompanhe atentamente o desenrolar dos acontecimentos, pois as consequências poderão alterar, significativamente, o mercado de trabalho de todos. Em um universo tão reduzido em termos de mercado de trabalho, com meia dezena de milhares de postos disponíveis, a chegada de um milhar de desempregados faz uma diferença brutal na relação de oferta e demanda. Além disso, nenhuma empresa contribui mais e melhor para a praticagem dos novos oficiais do que a Transpetro e é, basicamente, onde o Brasil navega com capital nacional. As nossas empresas na cabotagem, como é notório, em geral são controladas de fora de nosso país.

**– E para aqueles empregados da Transpetro?**

– Para aqueles que trabalham nesta subsidiária recomendo a máxima atenção nas decisões referentes ao futuro dos navios. Se decisões extremas forem tomadas pela empresa, ações extremas de nossa parte poderão se fazer necessárias. Se decidirem por nosso desemprego, é melhor ser desempregado lutando do que assistir passivamente a chegada do desemprego. A luta sempre nos traz a possibilidade de vitória. Recomendando, também, a máxima atenção na manutenção e na ampliação das cláusulas sociais, por ocasião das negociações coletivas no segundo semestre. Cláusulas relacionadas à manutenção do emprego passam a ter um valor extraordinário diante do atual cenário. Para aqueles embarcados, diria que a conquista do regime 1x1 é condição imprescindível para o fechamento do próximo acordo coletivo de trabalho. A redução da frota será um fato inexorável e a empresa não manterá em casa dezenas, quiçá centenas de marítimos desocupados. E ressalte-se que é um absurdo que a Transpetro seja a última das empresas a conceder o regime de 1x1 a seus marítimos embarcados.

**Continua na próxima página**

# Severino Almeida: O Príncipe está morto!



Rebaixar  
comandante,  
fazendo-o  
embarcar  
como  
imediatos  
e ferir muito  
mais o  
comando  
do que o  
comandante

– E quanto aos marítimos que trabalham na administração?

– A estes me dirijo centrado na alta administração. Estes são, notadamente, comandantes e chefes de máquinas. Alguns já bem antigos, outros nem tanto. A estes, recomendo que acordem, se ainda tiverem condições para isto.

– Como assim?

– Tenho quase quatro décadas de experiência atuando e observando o sistema Petrobras. Sempre testemunhei um ritual individualista, próprio de sobrevivência na selva, o qual de forma contumaz deságua em comportamentos que justificam uma expressão tão comum a bordo: que a pior cunha é sempre a produzida com a madeira do próprio pau.

– Mas, observa-se que, hoje, no transporte marítimo, as gerências e até esta diretoria estão ao encargo de marítimos?

– É verdade. Por enquanto estão. Mas, há de se convir que a “engenhocracia” não desapareceu do sistema Petrobras, nem de sua subsidiária Transpetro. Sem um esforço coletivo daqueles que lá estão, esta situação não se mantém. Não esqueçamos que a assunção a cargos na alta direção não foi decorrente de um processo de esforço coletivo entre marítimos, mas de atendimento a uma visão de interesse temporário do ex-presidente Sérgio Machado. Dutos e terminais nunca foram a preocupação maior daquela presidência. Vários são os motivos. Destaco dois: primeiro, o sindicalismo do pessoal de terra tem elevada participação de ingerência político-partidária. São mais controláveis pelo governo de plantão. O nosso não tem esta característica e nem queremos que tenha; segundo, dutos e terminais não ofereciam o mesmo que o Promef tinha a oferecer em termos políticos e de vantagens, em troca de apoios. Adormecer o pessoal de bordo, sob o acalanto de seus próprios pares, é muito mais plausível de ser esperado do que se obter o mesmo resultado com engenheiros.

– Então os que lá estão devem perceber o real

papel que desempenharam?

– Que desempenharam e, por osmose, continuam desempenhando. Não são tolos. Preocupa-me é a demora em mudar o comportamento. Seguramente acreditaram que seus postos estavam garantidos pelo príncipe, bastava para isto lhe serem fiéis ao extremo, mesmo em prejuízo de seus pares. Mas, a realidade é outra. O Príncipe está morto, mesmo que alguma influência ainda mantenha, por ter sido o grande avalista de todo o processo. O cenário é outro. Sei que buscam novos padrinhos. Não são os únicos.

– Como avalia estes poucos mais de dois anos de intensa participação de marítimos na administração da Transpetro?

– Não foi melhor do que se lá estivessem os engenheiros de sempre. Mas, encontro pelo menos um ponto positivo: aprendizagem. Duvido muito que repitam os mesmos erros que cometeram.

– Poderia exemplificar?

– Certamente. Por exemplo, buscaram, de início, num esforço descabido e desnecessário, “mostrar quem é que manda” de uma maneira mais apropriada a ser utilizada em briga de comadres. Tivemos comandantes e chefes de máquinas penalizados por isto, incluindo o que definiram como “rebaixamento”. Rebaixar comandante, fazendo-o embarcar como imediato é ferir muito mais o comando do que o comandante. Do primeiro dever-se-ia tratar como se trata uma instituição e, do segundo, como um empregado. Como empregado, o comandante pode apresentar qualidades e deficiências. Possíveis deficiências podem vir a merecer inclusive demissão, mas, dentro de um processo discreto e cuidadoso, para não se ferir a “instituição” comando. Com estes erros administrativos, tivemos comandantes antigos, com elogiosas carreiras dentro da empresa, sendo tratados como estafetas de segunda linha. Acredito que serão mais cuidadosos no futuro, se este houver, no trato de questões similares.

– Acredita então que houve um comportamento típico de afirmação entre aqueles que chegavam?



– Pior. Acredito mesmo que a motivação maior foi demonstrar ao Sérgio Machado que lhe beijariam a mão a qualquer custo. Tenho um forte argumento para afirmar isto. Em 2013, tanto o SINDMAR como o Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM) tiveram seus candidatos aceitos para cursarem o CAEPE da Escola Superior de Guerra. Quem é do setor sabe da importância deste curso. Temos, inclusive trabalhando na administração da Transpetro, alguns que participaram deste curso por indicação do SINDMAR. Pois bem: ficaram os dois candidatos impossibilitados de fazerem o curso, numa descarada demonstração de força em prejuízo dos mesmos, pois tiveram a oportunidade postergada, neste esforço da nova administração de agradar os ditames do príncipe. Não souberam comportar-se com espírito de corpo, preservando seus pares de prejuízo, em função de uma prestação de serviço ao príncipe, desprovida de senso crítico e limites. Esqueceram-se até de que príncipes não respeitam vassallos que não buscam este respeito. Subserviência, por si só, não traduz o respeito que deve existir em qualquer relação.

– **Acredita que aprenderam com isto?**

– Não tenho dúvida, mas a questão é se vão ter disposição de observar o que aprenderam. Se futuro tiverem, insisto nisto, porque se não passarem a ter uma visão coletiva e espírito de corpo serão desalocados de seus postos, um a um, com cada um deles agradecendo aos céus “que a minha vez não chegou.” Mas, chegará.

– **Acredita que haverá reestruturação com a saída do presidente Sérgio Machado?**

– Não tenho dúvida quanto a isto. O que não se sabe é quando, pois, a situação está por demais complexa, com presidência e diretores interinos e a própria situação de todo o sistema Petrobras bastante abalada pelo esforço midiático de vê-lo fragilizado. Por isto, acredito que, neste período de transição, eles devem aproveitar para amadurecer e rápido. Não é mais razoável que cometam erros primários como os que ocorreram ao administrarem problemas decorrentes de casos de gravidez e suspeita de estupro.

**Continua na próxima página**

# Severino Almeida: O Príncipe está morto!



Sempre acreditei que não há ninguém melhor do que o próprio marítimo para conhecer as necessidades e agruras de seus pares

– Como assim?

– Não é justo que coloquemos todas as deficiências na disposição de agradar ao príncipe. Sérgio Machado já não está na Transpetro e sequer temos, hoje, um príncipe efetivo. Espero mesmo que este tempo demore a chegar, para lhes dar mais tempo de amadurecimento. Um exemplo do que digo é a maneira como foi administrada a maternidade da primeira chefe de máquinas na Transpetro. Não entrarei em detalhes, pois este caso já foi destacado em edição anterior da UNIFICAR. Mas, a questão é: por que submeter uma oficial mercante, de extenso e elogioso serviço prestado à empresa, a praticamente um ano de agonia quanto ao seu futuro com sua bebê? Explico melhor: acriança nasceu com grave dependência do leite materno e a mãe tomou a decisão racional de não embarcar, mesmo que isto lhe custasse o emprego. A filha era sua prioridade. O que fez a administração de marítimos na Transpetro? Arrastou uma decisão fácil de ser tomada, praticamente empurrada pela ação sindical do nosso SINDMAR, deixando de anunciar uma lógica necessária ao seu compromisso com a questão de gênero. Quantas mulheres trabalham em terminais e na área administrativa tendo como origem o quadro de mar? A desproporção é brutal e casos como este, que ocorreu com a nossa colega chefe de máquinas, poderiam contribuir para uma ocupação mais proporcional. O comportamento da empresa, na prática, é incoerente com seu compromisso público na promoção do trabalho para a mulher. Temos, no gênero masculino, jovens oficiais preparando-se para ocuparem o comando e a chefia de navios com pouco mais de meia dúzia de anos na atividade. Quantas mulheres temos chefiando e comandando, considerando que a primeira turma se formou faz uma dezena e meia de anos? As respostas a estas perguntas são muito incômodas para a administração de marítimos na Transpetro. Com ou sem Sérgio Machado.

– O senhor falou também em estupro.

– Sim, falei. Em ambiente restrito de trabalho é sempre uma preocupação a ocorrência deste tipo de crime e desvio hediondo de comportamento. No dia

28 de dezembro de 2013, a bordo de um dos navios da Transpetro, uma tripulante informou à companhia a ocorrência de estupro decorrente de violência e, para alicerçar sua denúncia, apresentou-se para exame de corpo de delito na primeira oportunidade que pôde. O caso recebeu da empresa a atenção digna da alta burocracia assustadiça e estúpida. Nenhum Sindicato foi contatado sobre o caso, nenhuma comissão de maior valor foi criada para tratar do assunto, limitando-se a empresa a optar por decisão judicial sobre a ocorrência ou não do crime. Resultado: temos uma tripulante que mantém-se numa situação compreensível de não embarcar, traumatizada com o que afirma ter ocorrido, e o tripulante envolvido, em função superior, continuando a exercer suas atividades a bordo, aguardando a decisão judicial sobre o que aconteceu. Talvez tenhamos esta decisão daqui a uns oito anos, com sorte. Por enquanto, a empresa anuncia que penalizou ambos os tripulantes por ingerirem bebida alcoólica, contrariando a política da empresa para a questão. Maior sensibilidade a administração da empresa demonstraria junto aos sindicatos na avaliação de responsabilidades em início de incêndio na praça de máquinas. São atitudes lamentáveis como esta que necessitam desaparecer numa administração de marítimos no interior da Transpetro.

– O senhor acredita no aperfeiçoamento da atual administração, pós Sérgio Machado?

– Acreditar na melhoria de pessoas e instituições é, para mim, profissão de fé. Sempre acreditei que não há ninguém melhor do que o próprio marítimo para conhecer as necessidades e agruras de seus pares. Mesmo tendo tido péssimas experiências, continuo acreditando nisto. Podemos até errar na escolha de pessoas, mas, no conceito, eu confio. Não estamos falando aqui de uma pessoa ou duas em particular, mas de um grupo que é numeroso e que encontra-se, hoje, em diferentes papéis à frente da Transpetro, desde a direção do transporte marítimo às gerências e assessorias. Conheço a maioria há anos. São boas pessoas. Prefiro acreditar que estão aprendendo, inclusive com seus erros. Seja como for, o futuro responderá melhor à sua pergunta. ■

# SEMINÁRIOS DO SINDMAR



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

Clique em [www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br) e saiba os novos locais e datas dos Seminários do SINDMAR

Filiado a



*Investindo em pessoas*

# PRESTAÇÃO DE CONTAS

# **Um breve olhar sobre a Transpetro**



**Representante dos empregados no Conselho de Administração da Transpetro de 2013 a 2015, o Comandante de Longo Curso (CLC) Carlos Augusto Müller faz um breve balanço dos últimos meses de sua atuação. Ele destaca os pontos mais relevantes que, neste momento em particular, de tensão política e econômica envolvendo a Petrobras e suas subsidiárias, deverão nortear o trabalho e exigir a máxima atenção do novo representante dos trabalhadores, o CMT Raildo Viana, a quem passa o bastão em abril.**

**Há alguns meses**, em entrevista à Revista UNIFICAR n° 40, respondi a questões sobre o Conselho de Administração da Transpetro e fiz, também, uma prestação de contas das atividades realizadas no primeiro semestre de 2014, atuando como representante eleito pelos empregados. Agora, volto a prestar contas aos nossos companheiros e companheiras de trabalho e à sociedade, abordando o último semestre de 2014 e a conclusão do meu segundo mandato:

**Crise de 2014 na Petrobras** – O ano de 2014 não será esquecido facilmente pelos trabalhadores e trabalhadoras das empresas do sistema Petrobras, no qual a Transpetro está inserida como subsidiária integral da Petrobras. Atividades ilegais perpetradas, há alguns anos, na diretoria e alta administração da Petrobras vêm causando grandes danos financeiros à imagem das empresas do sistema Petrobras e, possivelmente, podem continuar em evidência no decorrer de 2015. Não aceitamos que esta conta seja cobrada, no fim, dos empregados. Não podemos permitir que o nosso trabalho seja comparado com as atividades ilícitas confessadas à justiça por ex-diretores e gerentes, nem que a competência dos empregados seja colocada em dúvida perante a sociedade. Posto isto, apoiamos dentro do Conselho de Administração da Transpetro orientações no sentido de tornar a fiscalização mais poderosa e efetiva, com maior abrangência de atuação da auditoria interna para barrar a possibilidade de ocorrerem desvios.

**Composição do CA Transpetro** – O Conselho de Administração (CA) da Transpetro é formado por seis integrantes, sendo quatro membros da Petrobras – historicamente, a presidência do Conselho cabe ao(à) presidente da Petrobras e os outros membros são os diretores de Abastecimento e de Gás e Energia, e o gerente executivo da Petrobras –, um membro indicado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e, a partir de 2013, um representante dos empregados.

**Reuniões do CA Transpetro** – Pela composição acima descrita, todos podem imaginar como o Conselho foi afetado pela crise que se iniciou na Petrobras, no segun-

**Continua na próxima página**



# PRESTAÇÃO DE CONTAS

## Um breve olhar sobre a Transpetro

do semestre de 2014, não por alguma imputação de responsabilidade aos atuais conselheiros vinculados à Petrobras, mas pela enorme demanda de reuniões, explicações e auditorias das quais participaram, concomitantemente às tantas atividades já exercidas inerentes aos seus cargos. Apesar disso, todas as reuniões ordinárias previstas do CA foram realizadas e ainda ocorreram reuniões extraordinárias no fim do ano, necessárias para dar tratamento aos pedidos de licença do ex-presidente da Transpetro. Nas reuniões ordinárias do CA Transpetro foram realizados os acompanhamentos das atividades da Auditoria Interna e da Ouvidoria e solicitadas providências para a resolução de eventuais não conformidades pelas diretorias responsáveis. Foi dado conhecimento do conteúdo das atas das reuniões do Conselho Fiscal e analisados os resultados da Transpetro.

**Continuidade do PROMEF** – O Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), que prevê a aquisição de um total de 46 navios novos construídos no Brasil, teve continuidade em 2014 com a aprovação das autorizações para que a diretoria desse prosseguimento nos investimentos necessários. Como conselheiro representante dos empregados, defendi junto ao colegiado que a Transpetro não deveria se limitar à armação de navios petroleiros e gaseiros, e que poderia participar mais ativamente nos negócios da Petrobras, com embarcações FPSO e apoio marítimo, diversificando sua atuação em segmentos que oferecem melhor retorno financeiro, a exemplo do que outros grandes armadores internacionais de navios petroleiros obtiveram em contratos com a Petrobras. Alertamos, desde já, que a continuidade do Promef demandará mobilização em um futuro próximo para que não se limite apenas aos 46 navios contratados.

**Defesa da Bandeira Brasileira na navegação** – Manifestamos publicamente, sempre que possível, nossa preocupação pelo fato de os investimentos nacionais, que poderiam resultar em aumento da frota brasileira em geral, se limitarem ao Promef da Transpetro, com apenas 46 navios previstos, que estão longe de ga-

rantir o futuro da bandeira de navegação brasileira e não afastam o fantasma de a vermos desaparecer dos mares. Tornou-se evidente que não é suficiente, como programa de governo, fomentar apenas a indústria naval. A Marinha Mercante necessita evoluir como um todo, para que obtenha resultados que perdurem a longo prazo e possam trazer benefícios para toda a sociedade. Esta evolução passa por soluções urgentes para aumentar a competitividade dos portos, para que as empresas de navegação encontrem viabilidade econômica em manter navios na bandeira brasileira e para que os novos profissionais mercantes considerem atraente a carreira a bordo dos navios, com períodos de embarque e desembarque equivalentes e compatíveis com as demandas da sociedade brasileira na atualidade.

**Renovação da frota** – No decorrer do ano de 2014 foi autorizada a alienação de quatro navios antigos da frota: Avaré, Itaituba, Piquete e Guará. A frota da Transpetro contava, em 2014, com 53 navios, sendo pouco mais de trinta na bandeira brasileira. Entre os brasileiros, apenas oito foram construídos neste século. São os navios construídos pelo Promef que foram entregues até o fim de 2014.

**Terceirização** – Solicitamos informações à diretoria sobre diversos assuntos em 2014, como o elevado nível de terceirização em algumas unidades de negócio da Transpetro. Continuamos defendendo que a força de trabalho seja composta por empregados contratados mediante concurso público, com todos os benefícios do sistema Petrobras.

**Bandeiras de conveniência** – Com relação à operação de navios de bandeira de conveniência, temos alertado que a operação de navios com trabalhadores marítimos estrangeiros pela Petrobras e pela Transpetro, com contratos firmados fora do Brasil, representa uma forma de terceirização para o trabalhador marítimo brasileiro, pois favorece o dumping social, com condições de trabalho contra as quais não podemos e nem desejamos competir. Defendemos que esses em-



pregos sejam ocupados por trabalhadores contratados no Brasil, sob a lei brasileira.

**Trabalho voluntário** – O valor da remuneração recebida no cargo de conselheiro, durante os dois mandatos cumpridos, após pagamento do imposto de renda, descontos legais e despesas realizadas no exercício da atividade de conselheiro, será repassado às entidades sindicais que nos apoiaram nas duas eleições, cumprindo assim o compromisso de trabalhar voluntariamente nesta representação dos empregados. Em 2014, a remuneração mensal do conselheiro de administração da Transpetro foi estabelecida em R\$ 7.810,21, equivalente a um décimo da remuneração da diretoria.

**A competência, as limitações e as obrigações do conselheiro** – Finalizando, recordamos que o conselheiro eleito pelos empregados tem as mesmas prerrogativas que os demais conselheiros indicados pela Petrobras e pelo governo, exceto pela restrição legal que o impede de participar da deliberação de assuntos que envolvam questões trabalhistas, sindicais, de remuneração e de previdência. Os conselheiros têm competência para acompanhar a gestão dos diretores, examinar documentos e solicitar esclarecimentos so-

bre os negócios, contratos e quaisquer outros atos da companhia. Os conselheiros devem também exigir que a diretoria divulgue, periodicamente, informações 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. Registramos, ainda, 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 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. 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. ■

Uma boa mostra do entrosamento entre o atual representante dos trabalhadores da Transpetro no Conselho de Administração CLC Müller e o novo representante recém-eleito, CMT Raildo Viana: um encontro, que reuniu também a conselheira da BR Distribuidora, Janine Senna, para troca de experiências e alinhamento de informações

**De novo  
um Marítimo**

**Mobilização e  
participação  
foram decisivas  
para a vitória**

**Nossa  
força,  
noossa voz**



**CAPTAIN RAILDO**

**TRANSPEURO**

**A união faz a força.** E foi assim que nós, marítimos e marítimas brasileiros, conquistamos mais uma importante vitória. A intensa mobilização e participação de todos os companheiros e companheiras de terra e de mar vinculados à Transpetro foram decisivas para eleger, mais uma vez, um Marítimo como representante dos trabalhadores no Conselho de Administração (CA) da Transpetro, subsidiária da Petrobras. Desde 2013, quando o conselho passou a incluir um representante dos trabalhadores da empresa, este posto vem sendo ocupado por um marítimo.

O eleito foi o Capitão de Longo Curso (CLC), Comandante Raildo Viana do Nascimento Júnior, 34 anos, candidato apoiado pelo SINDMAR que venceu o pleito já no primeiro turno, com ampla maioria. Ele recebeu 1.149 votos (55,86% do total de votos), enquanto o segundo candidato obteve 356 votos (17,31%) e o terceiro candidato obteve 206 votos (10,01%), respectivamente. O resultado foi referendado em 26 de janeiro passado. Ele assume como conselheiro representante dos empregados da Transpetro no lugar do CLC Carlos Augusto Müller, que ocupou o cargo por dois mandatos consecutivos, em 2013 e 2014.

A vitória do CMT Raildo acontece em um momento de grande expectativa quanto aos rumos da empresa – até mesmo a composição completa do Conselho de Administração que assumirá em abril é ainda uma



incógnita – e se reveste de importância não só pelo fato de o representante dos empregados ser, novamente, um marítimo, mas pela responsabilidade que lhe caberá de levar os anseios de toda a força de trabalho da Transpetro, de mar e de terra, ao seu Conselho.

O Comandante Raildo iniciou sua carreira na Transpetro há mais de 10 anos, como estagiário no navio Caravelas (em 2002), passando por diversas funções até chegar ao cargo atual. Em 2011, já Capitão de Cabotagem, assumiu pela primeira vez o comando de uma embarcação, o navio Nara. Como representante dos trabalhadores no CA da Transpetro, ele já adiantou que pretende atuar com independência, garantindo que haja transparência e fiscalização permanentes em todos os níveis da empresa e coibindo ações antiéticas. A valorização dos empregados efetivos da Transpetro, para que estes possam ocupar postos estratégicos na companhia, com base na meritocracia, também está entre as metas do Comandante, além da criação de mais vagas de trabalho para os marítimos.

Como representante dos trabalhadores no CA da Transpetro, ele já adiantou que pretende atuar com independência, garantindo que haja transparência e fiscalização permanentes em todos os níveis da empresa e coibindo ações antiéticas

Continua na próxima página



# De novo um Marítimo

“

O resultado que obtivemos nesta eleição, que culminou com a vitória em primeiro turno, foi a soma da força que vem do mar, que se mobilizou para eleger seu representante, e, também, do apoio expressivo que tivemos em terra.

**Confira a seguir** a entrevista que o CMT Raildo concedeu à Revista UNIFICAR sobre sua eleição:

– **Um fato preocupante, no presente momento, diz respeito às regras e exigências atuais do STCW sobre o casco duplo, que têm obrigado a Transpetro a se desfazer de seus navios mais antigos. Com esta perspectiva, temos uma frota que, nos próximos dois anos, deverá contar com menos de duas dezenas de navios. Você acredita que é possível levantar, de forma significativa, a discussão deste problema no Conselho de Administração da Transpetro?**

– Esta possibilidade de redução do número de navios é uma preocupação nossa que vem se acentuando, porque a previsão de entrega de navios novos não se confirmou. Não chegamos ao número de navios que se esperava para o ano de 2014 e, por outro lado, a venda de navios por força de adequações às legislações só agrava o quadro. Vamos atuar, no âmbito do

CA da Transpetro, com a força do trabalhador, como a sua voz, argumentando e demonstrando, na mesa de negociação com os nossos pares, que se não houver uma mudança neste rumo, num futuro bem próximo teremos nossa frota reduzida, em vez de ter mais de uma centena de navios, como projetou-se há alguns anos. Com certeza a busca de soluções efetivas para mudar esta situação será um dos principais focos da nossa atuação no CA da Transpetro.

– **Ainda em relação à mesma situação – o envelhecimento e encolhimento de nossa frota – o aumento do número de afretamentos, ocupando o espaço que se pretendia ver atendido por navios próprios, ao mesmo tempo em que nota-se o sensível aumento do prazo de afretamentos, nos traz uma leitura preocupante de mudança de política referente à manutenção de frota própria. É sua intenção propor a discussão, dentro do Conselho de**



**Administração, de uma política realmente voltada ao incremento da frota própria, que implemente medidas ou iniciativas eficazes para criar as condições favoráveis à retomada do desenvolvimento de nossa frota própria?**

– Esta situação, conforme respondido na pergunta anterior, tem gerado uma grande preocupação entre os trabalhadores marítimos, uma vez que ter menos navios significa menos postos de trabalho na Transpetro, não só de marítimos, mas, também, de empregados na administração em terra. É uma situação que já nos preocupava antes mesmo de chegarmos ao Conselho de Administração. O prolongamento dos prazos de afretamento, aliado ao atraso na entrega de navios, é um ponto crucial ao desenvolvimento do nosso país, que precisa ser amplamente debatido e revisto pelo Conselho. No momento, temos menos navios próprios, operando em águas sob jurisdição brasileira, mais navios afretados e mais tripulantes estrangeiros operando em águas nacionais. Isto nos preocupa e

precisamos ter uma resposta a altura daquilo que nós esperamos. Pretendemos colocar em pauta não só a aceleração da entrega dos navios previstos, mas também queremos discutir, de maneira transparente, a intenção da companhia em relação ao aumento significativo e o prolongamento de afretamentos de navios em território nacional.

**– Como membro do Conselho de Administração, você representa todos os empregados e empregadas vinculados à Transpetro, de mar e de terra. Como você planeja promover a interlocução com a representação sindical do pessoal de terra para que este se sinta plenamente representado?**

– O resultado que obtivemos nesta eleição, que culminou com a vitória em primeiro turno, foi a soma da força que vem do mar, que se mobilizou para eleger seu representante, e, também, do apoio expressivo que

**Continua na próxima página**



# De novo um Marítimo



Acredito firmemente na colaboração dos colegas que, hoje, exercem funções gerenciais em terra, pois não cabe duvidar que o interesse maior deles não pode ser outro senão a perenidade da nossa companhia.

tivemos em terra. Isto significa que temos a obrigação de representar a força de trabalho como um todo. Vamos interagir, constantemente, com as legítimas representações sindicais da nossa força de trabalho e levar à mesa do Conselho de Administração seus principais anseios. Para que isso aconteça, estamos abertos, individualmente e coletivamente, para fortalecer esta interação com as representações sindicais e garantir que os temas sejam colocados em pauta para deliberações durante as reuniões do CA.

**– Hoje, grande parte, senão a maioria, dos cargos da alta administração da Transpetro relacionada ao transporte marítimo, é ocupada por Oficiais, Capitães de Longo Curso, Oficiais Superiores de Máquinas. Pessoal com larga experiência na alta administração de bordo. Você acredita que, durante o exercício do seu mandato, seus colegas podem ajudá-lo a ter maior compreensão dos principais problemas internos da empresa, contribuindo para melhorias na condução desses assuntos?**

– Acredito firmemente na colaboração dos colegas que, hoje, exercem funções gerenciais em terra, pois não cabe duvidar que o interesse maior deles não pode ser outro senão a perenidade da nossa companhia. Logo, a interação com estes gestores é uma necessidade permanente, para que possamos defender, de modo efetivo, no Conselho de Administração, as questões relacionadas à nossa força de trabalho. Por isso, conto com a colaboração destes companheiros para a troca constante de informações e experiências.

**– As pautas das reuniões do Conselho de Administração da Transpetro são previamente definidas e chegam fechadas para a discussão dos conselheiros. É comum haver resistência a qualquer alteração destas pautas. Sendo assim, você pensa que é possível promover a inclusão de itens do interesse do trabalhador, do empregado da Transpetro, com o futuro da empresa, nessas pautas?**

– Como é sabido, o Conselho de Administração é formado por seis pessoas: quatro altos executivos da Petrobras – sendo presidido, geralmente, pelo pre-

sidente da própria Petrobras –, um representante do governo federal, atualmente do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, e um representante dos empregados. Mantidas à parte as restrições que nos impedem de levar ao Conselho questões, como as ligadas a reivindicações salariais, entre outras, nosso maior desafio será sempre o de sensibilizar este colegiado da importância de determinados problemas, para que sejam levados à mesa de discussão. Do contrário, sozinho, o voto do representante dos trabalhadores será um voto vencido. Nossa responsabilidade, nossa obrigação passa por esta sensibilização, passa por traduzir, da melhor forma possível, os anseios dos nossos companheiros aos demais que compõem o Conselho.

**– Por falar em responsabilidade, qual o tamanho da responsabilidade de ser um marítimo a representar os trabalhadores da Transpetro?**

– O tamanho desta responsabilidade aumentou, significativamente, em relação aos anos anteriores, pois tínhamos uma perspectiva de crescimento para todo o sistema Petrobras – na área marítima temos o Promef, além do aumento e das adequações em alguns terminais para atender o crescimento da produção oriunda do pré-sal. No entanto, a conjuntura atual demonstra que haverá uma redução nos investimentos que, certamente, impactará também a Transpetro. Assim, vejo que a minha responsabilidade como conselheiro cresceu de forma exponencial, o que reforça a importância de ouvir a todos. Ou seja, ouvir os colegas marítimos, que exercem função gerencial em terra, os que estão a bordo e, com especial atenção, os representantes sindicais de mar e de terra, devido às suas experiências e, principalmente, pelo entendimento que têm de que todos devemos zelar pelos interesses dos empregados da companhia. Assim, tenho a obrigação de representar à altura os empregados da Transpetro no CA, pois o tempo vai passar e as pessoas talvez não lembrem o que o Raildo ou o Müller fizeram, mas vão lembrar que ali esteve um representante, oriundo do quadro do mar, que os representou dignamente. Até onde me for possível, darei o meu melhor para representar, com transparência e ética, a nossa classe. Podem ter certeza! ■

# DPBRASIL®

Dynamic Positioning Brazilian Conference



For more information: [www.dpbrasil.org.br](http://www.dpbrasil.org.br)

## Development and Operation of DP Systems in the Offshore and Marine Sectors

After a successful first conference, the Fundação Homem do Mar (FHM®) and the Centro de Simulação Aquaviária (CSA®) are promoting one more DPBRASIL®, the 2<sup>nd</sup> Dynamic Positioning Brazilian Conference, on May 26<sup>th</sup> and 27<sup>th</sup>, 2015. The conference will take place in the city of Rio de Janeiro at the Windsor Barra Hotel, the same location where the 1<sup>st</sup> DPBRASIL® took place.



Bridge simulator at Brazilian Simulation Center (CSA)

# 26<sup>th</sup> and 27<sup>th</sup> May 2015



Windsor Barra Hotel  
Rio de Janeiro

Promotion  
and Execution:

Institutional  
Support:

Supported by:



Contact us: +55 21 3125-7600 | [contact@dpbrasil.org.br](mailto:contact@dpbrasil.org.br)

Submit your paper on: [papers@dpbrasil.org.br](mailto:papers@dpbrasil.org.br) or through our website



**Nilson José Lima**

Representante da  
CONTTMAF na  
RPB-IMO, em Londres

# Três assuntos relevantes!

O representante da CONTTMAF na Representação Brasileira Permanente na Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), Nilson José Lima, traz em seu artigo, nesta edição, três assuntos muito importantes tratados em Londres: o cuidado a ser tomado por Marítimos com o perigo de contaminação com o vírus Ebola, os esforços para a utilização cada vez maior de combustíveis limpos nos navios e orientações de como lidar em uma possível situação de crime ou pessoas desaparecidas em embarcações.

## Crimes e pessoas desaparecidas a bordo

A IMO, em sua última Assembleia, produziu a resolução A.1091(28) contendo orientações para preservação e coleta de provas após denúncia de crime grave ocorrido a bordo ou após recebimento de informações de pessoa desaparecida em um navio. O objetivo principal das orientações é auxiliar os Comandantes dos navios na preservação dos ambientes, no cuidado no tratamento das pessoas afetadas e, quando for o caso, na coleta de provas durante o período entre o rece-

bimento de um relatório de um possível crime grave que tenha sido cometido a bordo e o momento em que as autoridades policiais ou outros investigadores cheguem ao local para dar início ao seu trabalho.

Se um crime foi cometido, é de fundamental importância que todos os envolvidos sejam totalmente investigados pelas autoridades competentes. A investigação de crimes no mar apresenta desafios específicos devido às diversas entidades que possam estar envolvidas, como, por exemplo, o Estado de bandeira, o Estado costeiro, o Estado do porto e/ou Estado das nacionalidades das pessoas que estejam envolvidas. Por isso, para solucionar o problema pode ser demorado. Embora voluntária, a orientação contida na Resolução irá ajudar os armadores, operadores e Comandantes a cooperar com as autoridades investigativas e contribuirá para a resolução do caso e restauração do funcionamento normal do navio.

## Combustível com baixo ponto de fulgor

Esforços estão sendo realizados em nível da Organização Marítima Internacional (IMO), com vista à utilização de combustíveis limpos no transporte internacional. Um deles é o benefício econômico do gás natural como combustível. Como não existe legislação internacional para regular a utilização e armazenamento deste tipo de combustível a bordo, navios denominados utilizadores de combustível com baixo ponto de fulgor estão sendo construídos com base em legislação nacional ou nas melhores práticas encontradas no mercado. Há uma série de decisões que estão sendo feitas que podem colocar



em risco os trabalhadores marítimos e algumas preocupações foram levantadas, como, por exemplo: práticas seguras de armazenamento do combustível, treinamento da tripulação, previsões de parada de emergência das máquinas, evacuação segura em caso de incêndio ou escape de gás e armazenamento de todos os tipos de combustíveis próximo às acomodações. A pressão em busca da operacionalidade destes tipos de navios tem de ser racionalizada, considerando-se a segurança dos marítimos que vão trabalhar com este tipo de combustível. Após estas preocupações terem sido expostas, foi proposto que todas as novas regulamentações introduzidas na IMO, e especificamente o Código IGF (que trata do combustível a gás e de outros com baixo ponto de fulgor), sejam consideradas em conjunto com o processo de avaliação de segurança por um especialista nesta área, permitindo, assim, o fornecimento de informações à IMO sobre o risco aos marítimos. Atualmente, a questão está sendo considerada sob vários Subcomitês e sob o Comitê de Segurança Marítima, que precisa estar plenamente consciente das questões de segurança para a tripulação.

## Vírus Ebola

Em 2 de setembro de 2014, a IMO emitiu a Carta Circular 3484 sobre o vírus Ebola. O propósito desta circular é prover informações e orientações baseadas nas recomendações desenvolvidas pela Organização Mundial da Saúde (WHO - World Health Organization), com precauções a serem tomadas para minimizar os riscos para marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios.

A IMO e WHO divulgaram um panfleto com instruções divididas em dois momentos. O primeiro seria os cuidados que se deve ter quando se está navegando, no sentido de alertar o Comandante ou o enfermeiro sobre o marítimo, passageiro ou outra pessoa que apresente sintomas do ebola (febre, dores musculares, dor de cabeça etc...).

O outro momento contempla a pessoa no navio atracado ou no porto, onde devemos evitar contato físico direto com qualquer pessoa que esteja apresentando sintomas de ebola, não tocar o corpo de pessoas que tenha morrido pela doença e fazer uso de álcool gel durante o dia, e de sabão e água quando as mãos estiverem visivelmente sujas. Deve-se também procurar assistência médica se apresentar os sintomas do ebola. Os companheiros que porventura precisem navegar nas regiões afetadas ou aportarem nestas localidades devem cumprir com estas regras. ■

A IMO emitiu uma Circular alertando e recomendando vários cuidados com o vírus Ebola



# O mar pode não ser mais para Almirantes

**Neste ano** e nos próximos, a categoria petroleira poderá ter surpresas que poderão afetar os que ainda não se aposentaram e, principalmente, os aposentados e seus dependentes.

**Isto porque não** deve ser excluída a possibilidade de desinvestimentos e abertura de capital de empresas do Sistema, além de outras medidas, derivadas da equivocada política de pessoal, de preferência pelo errado conceito de custo, ao invés do correto conceito de investimentos, para as aplicações do Sistema em AMS (assistência médica) e PETROS (previdência complementar).

Esta infeliz inversão conceitual foi incorporada pelos neoliberais petistas, assumindo o que foi trazido pelos investidores privados, com ênfase pelos estrangeiros nos tempos dos neoliberais tucanos. Isso somente poderá ser evitado se a categoria petroleira reagir imediatamente.

Com a cortina de fumaça que os do PT/CUT/FUP estão lançando em defesa da Petrobras, nos bastidores podem continuar comungando com a traição da cate-

goria petroleira, acobertando medidas neoliberais, na esteira da necessária recuperação econômica e financeira da Companhia.

No caso da Petros, é necessário que os novos dirigentes da Petrobras, que são igualmente assistidos por fundo de pensão similar ao nosso, a PREVI, patrocinado pelo Banco do Brasil, mudem o quadro atual, inclusive a nova composição da Diretoria Executiva que ora nos impuseram, iniciando as reais e necessárias mudanças que restaurem a dignidade dos petroleiros, como os trabalhadores do Banco fizeram quando o principal Plano Previdenciário Complementar deles foi também fechado, assim como o nosso PPSP (Plano Petros do Sistema Petrobras), e aberto outro para os novos empregados.

É fundamental que os petroleiros participantes e assistidos da Petros participem através de processo eleitoral nos três colegiados e instâncias de decisão em que seus interesses sejam objeto de discussão e deliberação, em especial na Diretoria Executiva.

É de extrema urgência que o estatuto da Petros seja cumprido e que os Comitês de Gestão compostos por representação paritária entre participantes, assistidos e patrocinadoras sejam implantados, entre outros, para os Planos: Petros do Sistema Petrobras, Petros 2 e Plano de Privatizadas.

O atual quadro de governança da Petros chegou ao limite do caos e a repetição poderá ocorrer se a composição continuar a ser imposta e sem, no mínimo,



Uma nova composição de Diretoria na Petros não basta, é preciso que se realizem eleições já para recompô-la. É preciso fazer a hora, antes que a tormenta e as nuvens negras cheguem.

com 50% de eleitos. Isto não pode ser mais tolerado.

O resultado do fechamento contábil do exercício findo indica a repetição da existência de déficit técnico, embora de apuração discutível, mas não supera o limite que obrigaria a imediatas medidas para revertê-lo, cuja execução é polêmica em função da existência de massas de participantes, como os Pré-70 e os não repactuados que não seriam atingidos por essas medidas.

No que concerne a questões referentes à má gestão, roubo ou corrupção, não adianta a Petrobras tentar eliminar o seu problema interno com uma nova diretoria criada especialmente para atingir uma boa governança, se não expuser com todas as tintas a cumplicidade que imperou, permitindo que, infelizmente, alguns petroleiros corruptos, acobertados por superiores igualmente corruptos, levassem a empresa à situação atual, envergonhando e indignando a grande maioria formada por petroleiros honestos.

O Conselho Deliberativo da Petros aprovou em 2 de março último a ampliação da abrangência das investigações, que já vinham sendo feitas na Fundação por firmas especializadas contratadas pela Petrobras, para alcançar qualquer tipo de irregularidades nos investimentos da Petros mencionadas em processos investigativos feitos nas empresas do Sistema Petrobras em decorrência da chamada operação “Lava Jato”.

Não se pode permitir, também, que o incentivo à luta natural que os brasileiros estão empreendendo para defender a Petrobras, que é um símbolo da Na-

ção Brasileira, sirva como meio de dispersão para que a apuração e punição de todos os corruptos, corruptores e tomadores dos recursos provenientes da roubalheira na empresa não sejam realizadas com rigor.

Igualmente na Petros, se for mantido o mecanismo de controle da administração de forma político-partidária, com comando de fora da direção da patrocinadora/controladora Petrobras, com nomeações de diretores por indicação partidária e não por eleição direta pelos donos do patrimônio, para, no mínimo, metade da composição da Diretoria Executiva e dos Comitês Gestores, o mar e, também, o ar deixarão de ser para almirante e para brigadeiro, com comprometimento do futuro para assistidos e participantes da Fundação.

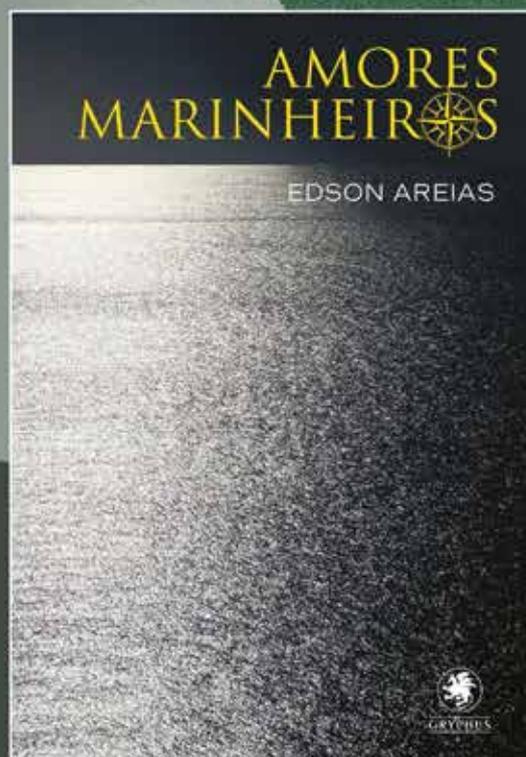
Os Conselheiros eleitos por indicação do CDP (Comitê de Defesa dos Participantes da Petros) e a FENASPE (Federação Nacional das Associações de Aposentados, Pensionistas e Anistiados do Sistema Petrobras e Petros) já colocaram publicamente a sua posição e propuseram ao atual Presidente da Petrobras uma solução imediata.

Uma nova composição de Diretoria na Petros não basta, é preciso que se realizem eleições já para recompô-la.

É preciso fazer a hora, antes que a tormenta e as nuvens negras cheguem. ■

Paulo Teixeira Brandão é Conselheiro Deliberativo da Petros e Presidente da Aepet BR e Fenaspe

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



# Edson Areias



# Telefone ao menos uma vez pra 3125-7626

**O Diretor** da área de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra, ficou tão satisfeito com o resultado da primeira reunião realizada dia 28 de janeiro, na sede do Sindicato no Rio, exclusivamente para esclarecer uma série de mudanças das emendas do encontro de Manilla, realizada na capital das Filipinas, à Convenção STCW, que vai passar a realizar os encontros mensalmente.

**Estiveram presentes**, nesta primeira reunião, cerca de 15 pessoas, entre Oficiais Mercantes e representantes de empresas de navegação. Todos ávidos por informações e esclarecimentos sobre a Convenção Internacional STCW que trata de Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos.

O CMT Ary Cavaliere, Assessor da Diretoria de Educação do SINDMAR, que apresentou as mudanças à Convenção STCW em uma palestra, ressaltou o que aconteceu de mais importante: “A participação das pessoas foi fundamental para o

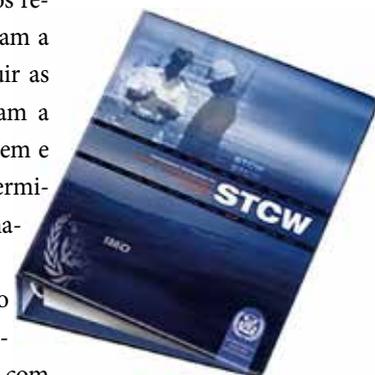
sucesso da reunião. Todos tiraram suas dúvidas, apresentaram suas questões e agora devemos passar a realizá-la mensalmente”.

O Diretor José Serra, que participou ativamente da reunião, ao lado do CMT Ary Cavaliere, ajudando a tirar dúvidas dos participantes da palestra, explicou que “o objetivo era exatamente este, que as pessoas viessem, ouvissem as informações sobre as principais emendas feitas à Convenção STCW no encontro de Manilla, em 2010, e tirassem suas dúvidas com relação principalmente às Certificações.

Assim, tanto os Oficiais Mercantes quanto os representantes das empresas de navegação passaram a saber como realizar as exigências para conseguir as certificações em seus documentos e aprenderam a avaliar e identificar as peculiaridades de cada item e de cada função corretamente, respeitando as determinações da IMO – Organização Marítima Internacional, na sigla em inglês”.

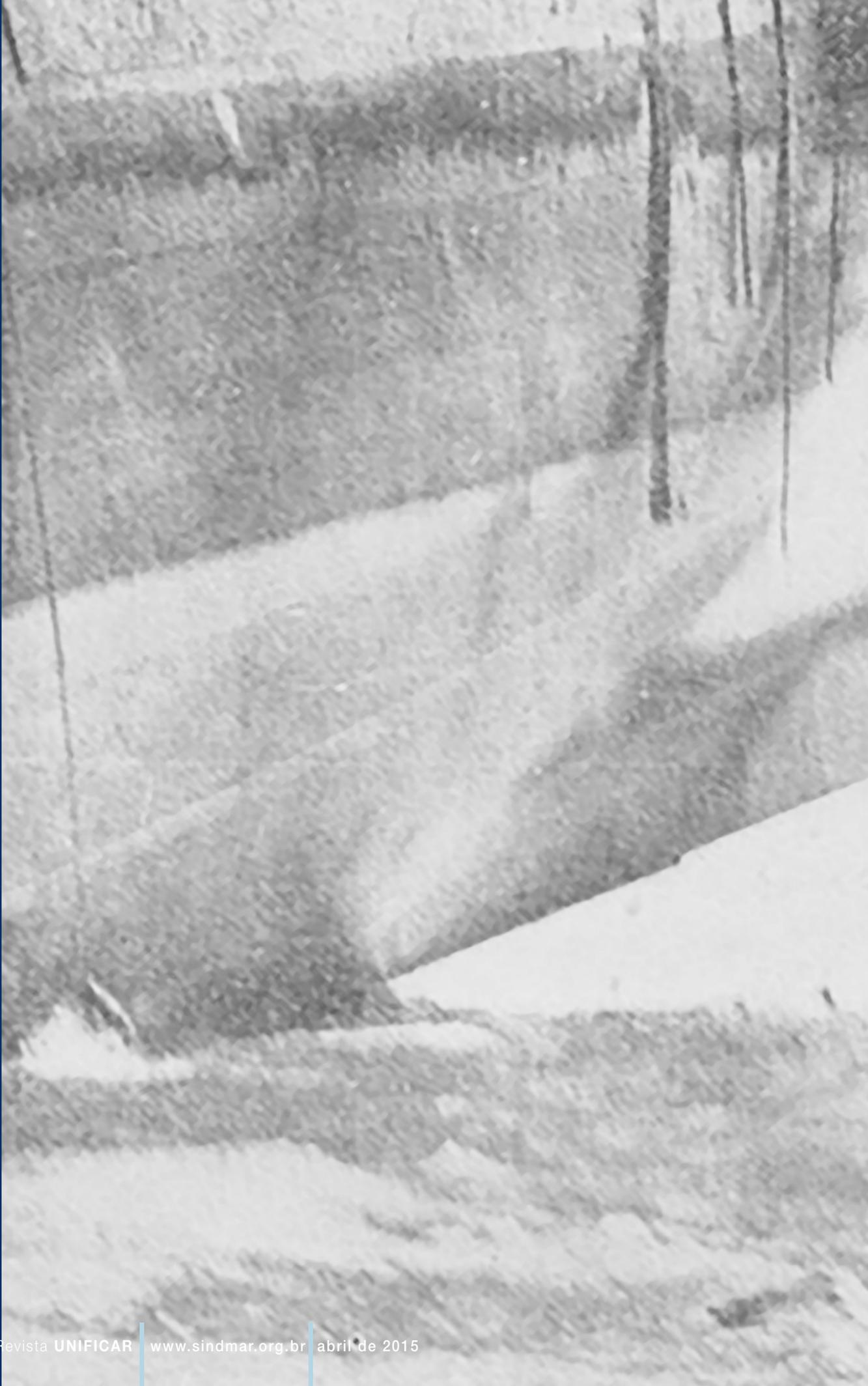
Para tirar quaisquer dúvidas sobre a reunião e a Convenção STCW ou para viabilizar a participação na próxima reunião é só entrar em contato com a área de Educação e Formação Profissional, através do e-mail [educacao@sindmar.org.br](mailto:educacao@sindmar.org.br), ou pelo telefone (21) 3125-7626, com Lúcia Valéria. ■

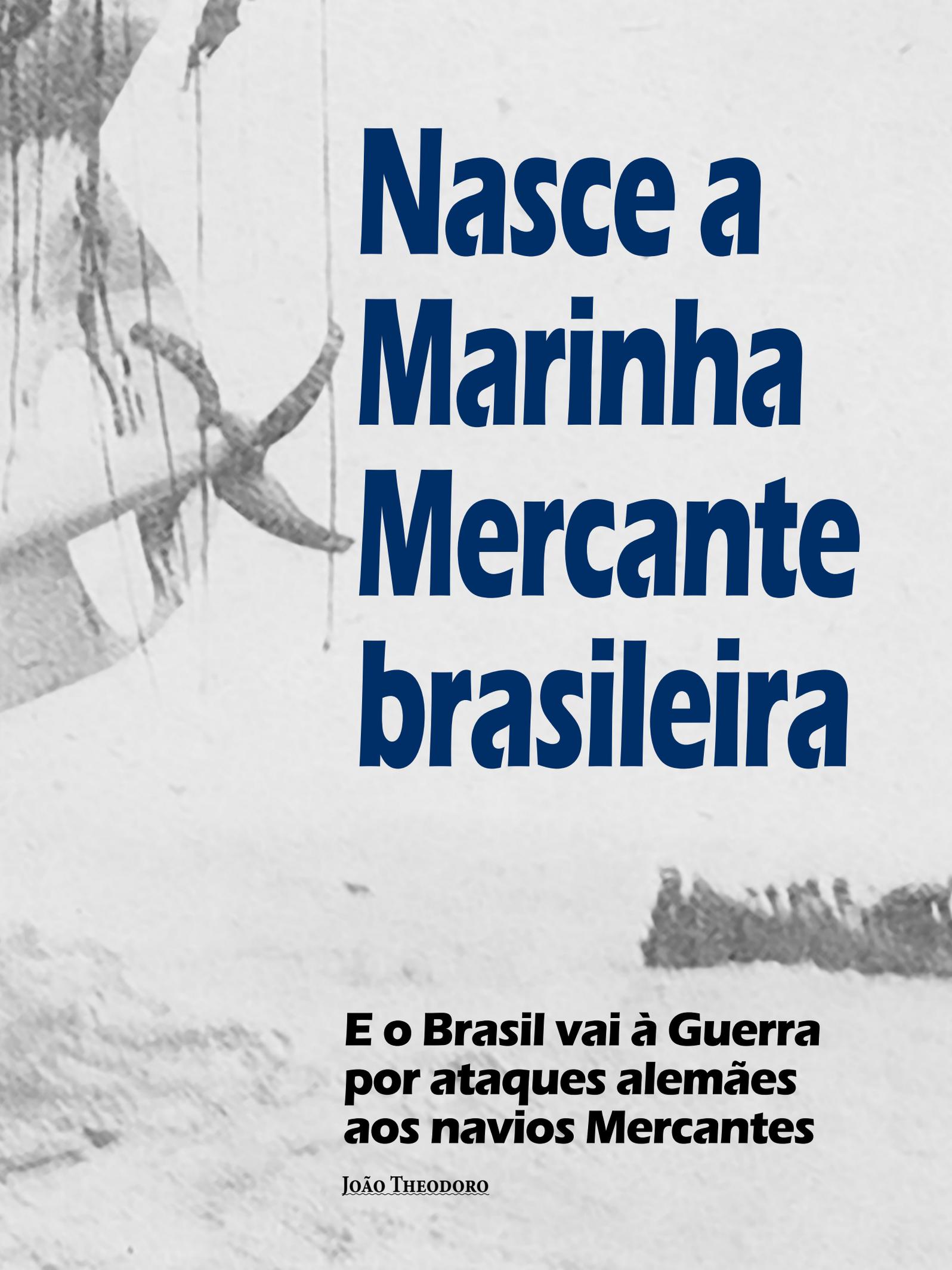
“A participação das pessoas foi fundamental para o sucesso da reunião. Todos tiraram suas dúvidas, apresentaram suas questões e agora devemos passar a realizá-la mensalmente.”  
(CMT Ary Cavaliere, Assessor da Diretoria de Educação e Formação Profissional do SINDMAR)



# A Marinha Mercante na história do mundo!

PARTE 3





# Nasce a Marinha Mercante brasileira

**E o Brasil vai à Guerra  
por ataques alemães  
aos navios Mercantes**

JOÃO THEODORO



A **terceira** parte da história da Marinha Mercante, chega ao capítulo onde vamos falar do seu nascimento e de como, por causa de ataques a Navios Mercantes brasileiros, o País entrou na Primeira Guerra Mundial ao lado dos Aliados e contra o chamado bloco germânico. As mais emocionantes páginas da história da Marinha Mercante começavam a ser escritas.

O **capítulo anterior** foi interrompido no final do século XIX, lá pelos idos de 1870 com a história da conclusão da construção do importante Canal de Suez, que finalmente, depois de séculos, unia os Mares Mediterrâneo e Vermelho e estabelecia a ligação de Europa e Ásia. Estava estabelecido o atalho Marítimo entre o Ocidente e o Oriente. Por aqui: Em terras brasileiras, pouco tempo depois de o Segundo Reinado começar a criar o que seria o embrião de nossa Marinha Mercante, ainda movida à vela, a República se estabelecerá em substituição ao Reinado. Em 1889, quando se efetivou, já encontrou a indústria dos transportes marítimos em boas condições de exploração comercial.

Começa com O Governo Provisório, em seu primeiro ato, repetiu o que o Império havia feito: favoreceu a transformação da navegação a vela em navegação a vapor, deu apoio a que todas as empresas de navegação se fundissem, da mesma maneira que o Império havia concentrado o serviço de transporte numa única companhia.



Almirante  
Arthur  
Silveira da  
Motta



### NASCE O LLOYD BRASILEIRO

Nascia, com o primeiro decreto do governo da República, uma das mais importantes empresas de navegação do país, que se tornaria sinônimo de Marinha Mercante no Brasil: o Lloyd Brasileiro. No dia 19 de fevereiro de 1890, a República estabeleceu um contrato com o Almirante Arthur Silveira da Motta (Barão de Jaceguay), com Antonio Paulo de Mello Barreto e com Manoel da Fonseca, para a organização de uma empresa brasileira de navegação, com base em um decreto, ou seja, com poderes de reunir todas as nossas empresas de transportes marítimos em uma só. Desse contrato e através do decreto número 857, de 13 de outubro de 1890, o Lloyd Brasileiro teve os seus serviços estabelecidos.

O prazo desse primeiro contrato era de 15 anos e se estenderia até 30 de junho de 1906 estabelecendo que subvenções seriam concedidas às empresas que entrassem na organização do Lloyd. O plano da grande empresa foi obra de Arthur Silveira da Motta. Segundo a história, a empresa nasceu em um momento pouco propício a sua criação. Em tempos de euforia da Bolsa de Valores e dos primeiros passos da República, acabou sofrendo os problemas advindos de uma confusão financeira.

### CABOTAGEM EXCLUSIVAMENTE NACIONAL

Junto com o nascimento do Lloyd veio um privilégio estabelecido na Constituição de 24 de fevereiro de 1891: de que toda a navegação de Cabotagem teria que ser feita por navios brasileiros. Dizia, então, o texto Constitucional em seu Artigo 13, na linguagem da época: “Art. 13. Paragrapho unico. A navegação de cabotagem será feita por navios nacionaes.”

Tudo isso teve seu embrião em uma emenda do deputado fluminense Baptista da Motta, Oficial do Exército, e que foi apoiada por 134 congressistas, garantindo sua efetivação e prevenindo contra o que foi considerado na época como um “extremado liberalismo, que tanta influência exerceu na Assembleia Constituinte da República”.

Estabelecido o primeiro governo civil da República, foi determinado, por meio do decreto nº 227 A, de 5 de dezembro de 1894, assinado por Prudente de Moraes e Rodrigues Alves, um prazo de dois anos para que todos os navios empregados na cabotagem fossem “naturalizados”, conforme o disposto em lei de 1892. No entanto, só muito mais tarde, o decreto nº 2.304, de 2 de junho de 1906, com Prudente de Moraes na Presidência e Rodrigues Alves como Ministro da Fazenda, estabeleceria o primeiro regulamento da Navegação de Cabotagem exclusivamente nacional. Ou seja, a Marinha Mercante continuou de 1889 a 1906 do mesmo jeito que no Império.

### ALHOS COM BUGALHOS

Por detrás da ideia da Cabotagem exclusivamente nacional, o Almirante Arthur Silveira da Motta imaginava ter encontrado a solução de ter uma grande marinha de guerra, economizando dinheiro público, usando os navios Mercan-

Continua na próxima página





LB SIQUEIRA CAMPOS

tes que poderiam se transformar em barcos de guerra. Um erro. Tentando justificar seu plano o Almirante escreveu o que tinha em mente: resolver o problema da marinha de guerra economica, desenvolvendo o poder Marítimo do país sem agravar o seu precario estado financeiro.”

Almirante Silveira da Motta imaginava uma navegação Mercante acrescida de tripulações militares e, tendo a bordo dos navios, parte do armamento que lhes caberia em caso de guerra.

A concessão que fez nascer o Lloyd e estabeleceu que a Navegação de Cabotagem fosse inteiramente brasileira, sem que os navios tivessem que ser construídos aqui, tinha a intenção também de iniciar uma navegação internacional, confundindo alhos com bugalhos. Desde aquela época já se sabia que não se poderia confundir navegação costeira com a de oceano, sob o risco de fazer naufragar juntas as duas ideias.

#### **BALAIO DE GATOS**

O Lloyd, então, não teve um início de sucesso. Foi lançado em um tempo de especulações e sofreu com isso. Já em 1892 o governo teve que lançar mão de um outro decreto para organizar a empresa e em 1893 de mais outro decreto para reorganizar, depois de amargar uma liquidação “pelo martelo de um pregoeiro público”.

Para se ter uma ideia de como o Lloyd foi formado e da grande mistura que não podia dar certo, pertenciam a mesma empresa, supostamente apenas de Navegação, a Companhia Marítima e uma Estrada de Ferro, a do Espírito Santo e Caravellas, em condições financeiras “assaz suspeitas”, e ainda se juntaram ao Lloyd, a Nacional de Navegação a Vapor, que pouco rendia, e a Companhia Nacional Transatlântica. Mas logo era absorvida a Companhia Estrada de Ferro de Itapemirim, que pouco ou nada tinha de valor e rentabilidade, e,

ao mesmo tempo, a Companhia “Brazileira” de Navegação a Vapor; logo depois comprou a chamada Companhia “Bahiana”, que também não ia de vento em popa. Esta mistura que formou o “balaio de gatos” acabou levando à necessidade de o Lloyd ser organizado e reorganizado para não sucumbir.

#### **CREDIBILIDADE EM QUEDA**

Devido a todos esses problemas, a credibilidade Marítima no mercado definhou. Não havia capital necessário para cobrir os desmandos e devaneios de se criar uma empresa com tantos vértices que se misturavam sem sentido e harmonia. E ainda tivemos a Revolta da Armada, um golpe fortíssimo, que quase fez soçobrar o Lloyd de uma vez por todas. Mas ele prosseguiu apesar das dificuldades impostas pelo próprio País, que não tinha, como os Estados Unidos, por exemplo, uma região norte industrial e o sul agrícola, em que havia sempre necessidade de se transportar coisas de um lado para o outro. Não foi o que aconteceu no Brasil. Aqui, todas as regiões queriam ser industriais e agrícolas e, com isso, diminuía a necessidade de transporte entre uma região e outra e a parte mais prejudicada era a Navegação de Cabotagem, que ficava com pouca carga para transportar.

Esse pode ser considerado o seu grande mal. Para que o Lloyd pudesse ser uma empresa que se desenvolvesse era imprescindível que os seus serviços fossem definidos em linhas comerciais, que obedecessem as verdadeiras correntes de negócio, que têm elemento de lucro, e as linhas políticas que eram consequência das necessidades administrativas do país.

A história inicial do Lloyd se divide em quatro partes distintas: “a primeira foi a sua formação, com a sua absorção, quando já se encontrava em dificuldades, pela Empresa de Obras Públicas, de que novamente se separou para formar uma companhia independente; a segunda foi a semi-oficia-

Hermes da  
Fonseca (1910)



Presidente  
Venceslau Brás

lização da empresa, administrada pelo Banco do Brasil, em nome do governo; a terceira foi a reorganização de seus serviços, sob a direção pessoal e exclusiva de Manuel Buarque de Macedo; e, finalmente, a quarta: com a estatização da empresa, que passou a ser uma repartição pública com direção, pessoal técnico, empregados nomeados pelo governo, sem que o Congresso tenha legislado sobre a sua organização e seu funcionamento”.

Já no governo de Hermes da Fonseca, o Lloyd perdeu quase completamente seu caráter de empresa comercial. Passou a ser administrada por pessoal da escolha e confiança do governo que, legalmente, se tornou o responsável por todos os seus atos. O Lloyd se tornou parte do Estado. Mais adiante, o Lloyd sofreu uma verdadeira odisseia. Em 1914, por causa de um ataque alemão a um navio Mercante brasileiro, que poderia ser do Lloyd, o Brasil acabou entrando na Primeira Guerra Mundial.

### **E VEIO A GUERRA**

Antes do final de seu governo, em 4 de agosto de 1914, o então Presidente Hermes da Fonseca, declarou a neutralidade brasileira na Primeira Guerra Mundial. Mas, dois anos mais tarde, em 1916, já sob o governo do Presidente Venceslau Brás, o navio Rio Branco, que estava na Europa, operando a serviço dos ingleses, foi afundado por um submarino alemão. Apesar da maior parte da tripulação ser de noruegueses, o fato causou uma enorme comoção nacional.

O Brasil passava por uma situação econômica complicada. A economia era basicamente apoiada na exportação de café, que diminuiu muito com o conflito na Europa e foi acentuada com o bloqueio alemão e depois com a proibição da importação de café pelos ingleses, que precisavam dos espaços nos

navios para outros produtos essenciais na época de guerra.

E então veio mais um golpe. No dia 5 de abril de 1917, o vapor brasileiro Paraná, um dos maiores navios da Marinha Mercante na época, com capacidade para 4.466 toneladas, carregado de café, foi atacado por um submarino alemão perto do cabo Barfleur, na França. Três brasileiros foram mortos.

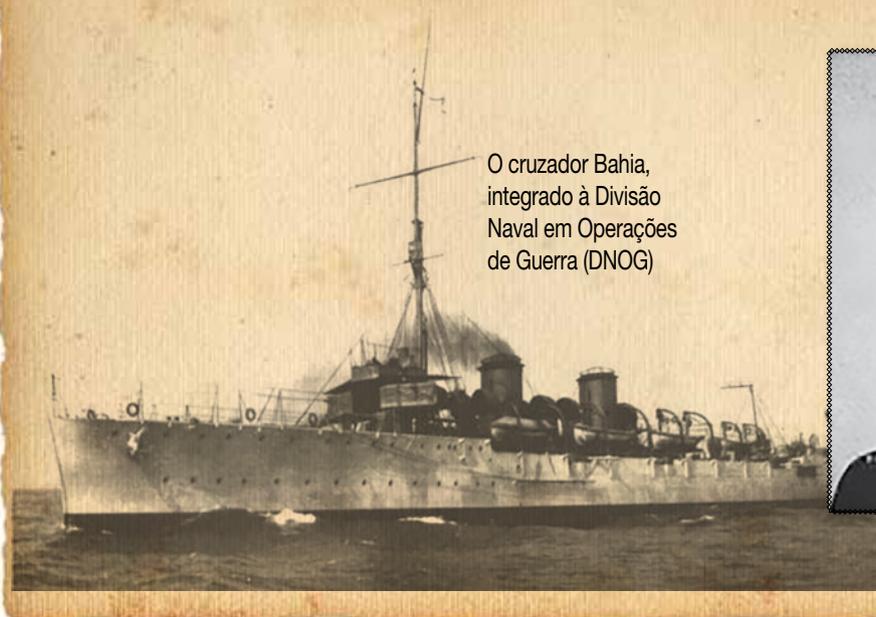
A notícia causou a indignação do povo brasileiro e várias manifestações populares nas capitais. O então Ministro das Relações Exteriores, Lauro Muller, de origem alemã, foi obrigado a renunciar. As manifestações começaram pacíficas, mas logo ocorreram ataques a estabelecimentos comerciais de propriedade de alemães ou seus descendentes no País. No Rio, capital brasileira na época, o Hotel Schmidt, a Sociedade Germânica, o Clube Turnbund e o jornal Deutsche Zeitung foram invadidos, pilhados e queimados. Aconteceram pequenos distúrbios em outras capitais.

### **ENFIM, O ROMPIMENTO**

Então, depois de diversas manifestações contra e a favor da entrada do Brasil no conflito, no dia 11 de abril de 1917, o Brasil rompeu relações diplomáticas com o bloco germânico. Em seguida, no dia 20 de maio, o navio Tijuca foi torpedeado, perto da costa francesa por um submarino alemão. Nos meses seguintes, o governo brasileiro confiscou 42 navios alemães, que estavam em portos brasileiros. Estes navios, considerados como uma indenização de guerra pelos danos causados a navios brasileiros, foram arrestados, incorporados ao Lloyd e passaram a corresponder a um quarto da frota brasileira na época.

Seguiram-se vários ataques a embarcações brasileiras. Dia 26 de maio de 1917, o vapor Lapa, do Lloyd, foi atingido por três tiros do canhão de um submarino alemão. Em 18 de outubro de 1917, um outro navio mercante, o Macau, um dos

**Continua na próxima página**



O cruzador Bahia, integrado à Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG)



Contra-almirante Pedro Max Fernando Frontin

navios arrestados dos alemães e incorporado ao Lloyd, foi torpedeado pelo submarino alemão U-93.

Depois de todos estes ataques somados à pressão popular contra a Alemanha, finalmente, no dia 26 de outubro de 1917, o Brasil, sob o comando do Presidente Venceslau Brás, declarou guerra à aliança germânica, razão aos ataques a seus navios Mercantes.

Mas outros ataques se seguiram: dia 1º e 3 de novembro de 1917, os navios Acari e Guaíba, respectivamente, foram torpedeados, próximo a São Vicente, em Portugal, pelo submarino alemão U-151.

#### JUNTO COM OS ALIADOS

As primeiras ações do Brasil ao ingressar na Guerra foram a abertura dos portos brasileiros aos aliados e a respon-

sabilidade pelo patrulhamento do Atlântico Sul pela esquadra brasileira. A recém-criada Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando Frontin, se incorporou à esquadra britânica em Gibraltar e esse foi o primeiro movimento naval brasileiro em águas internacionais. Formavam a DNOG os cruzadores Rio Grande do Sul e Bahia, os contratorpedeiros Piauí, Rio Grande do Norte, Paraíba e Santa Catarina, o Tender Belmonte e o Rebocador Laurindo Pitta.

Na próxima edição da Revista UNIFICAR mais histórias da Marinha Mercante brasileira. Vamos seguir falando do Lloyd e mostrar que, novamente, o Brasil precisou entrar na Segunda Guerra Mundial, em virtude de novos ataques alemães aos navios Mercantes brasileiros. Mas aí é outra história. ■



Depois de diversos ataques a navios Mercantes brasileiros, o Presidente Venceslau Brás assinou a declaração de guerra à Aliança Germânica

# Novas ideias, antigos ideais

A Delegada do SINDMAR em Recife-PE, Isabella Costa, realizou uma reunião com jovens Oficiais Associados, em outubro de 2014. Lá estavam o Imediato Herman Braga, o Primeiro Oficial de Náutica, Lupicínio Calado, e o Primeiro Oficial de Máquinas, Paulo Vinícius. Um dos principais assuntos foi a aproximação entre o SINDMAR e seus Associados na região. Foram discutidos temas como uma interação maior com os jovens Oficiais Mercantes, através das redes sociais como o novo site do Sindicato, com o intuito de tirar dúvidas e veicular informações corretas sobre a história e a atuação do SINDMAR. Os Oficiais afirmaram que estão sempre esclarecendo outros colegas e incentivando todos a se associar. Isabella prometeu realizar mais reuniões desse tipo, visando cada vez mais atender às reivindicações dos Associados. Os jovens ainda deram sugestões de aproximação com estu-



dantes e novos Oficiais Mercantes, uma vez que é das escolas que vem o futuro da Marinha Mercante e do próprio SINDMAR. Isabella Costa falou de algumas sugestões que nasceram nessa reunião: “Os Oficiais se disponibilizaram em participar de reuniões com alunos, aqui mesmo na Delegacia, e falar da importância da vida profissional como associados do SINDMAR.

## Blitz sem trégua

Uma verdadeira blitz nas embarcações que operam no offshore da região é o que vem fazendo desde setembro de 2014, o Delegado do SINDMAR de Fortaleza, Rinaldo Medeiros, batendo forte e cobrando providências em todas as embarcações de várias empresas, desde a Petrobras e Transpetro, até outras companhias nacionais e estrangeiras que afretam embarcações e trabalham por lá. Começou com o Rebocador Hat Trick, da Gulf Marine, com uma série de irregularidades com relação ao cumprimento RN 72. Depois, dois navios que estavam a serviço da Transpetro receberam a visita do Delegado: o Grajaú, da Transpetro, que estava cumprindo todos os requisitos, e o Dan Sabiá, que tem pintura de Transpetro, chaminé da Transpetro, mas tem bandeira dinamarquesa e é afretado para a empresa que



teve que se adequar imediatamente à RN 72 e contratou imediatamente sete brasileiros: quatro oficiais e três praticantes. Em seguida a empresa Bram, com Rebocador Navegante Pride, Fastvinicius e C- Sailor, que também tiveram que se adaptar às determinações da Resolução Normativa. Em suas ações, Rinaldo Medeiros tem sido apoiado pelo que

ele chama de força-tarefa, tendo todo o apoio da Superintendência da Polícia Federal, Capitania dos Portos do Ceará, Ministério do Trabalho - DRT, Petrobras RGN/CE e o Ministério do Trabalho. Na foto, na Delegacia Regional do Trabalho de Fortaleza, Marcelino Mendes, Auditor-chefe, Estevão Castelo Branco, Auditor-fiscal e Rinaldo Medeiros.

## Diário de Bordo

### Caindo na real

Eles não participaram do Seminário do SINDMAR, realizado em setembro de 2014, porque ainda estavam no primeiro ano do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar (CIABA). Agora, que estão começando o segundo ano, despertaram interesse pelo Sindicato, sua história e importância através de conversas com companheiros, e estiveram em janeiro de 2015 com a Delegada do SINDMAR em Recife, Isabella Costa. Todos gostaram da reunião, tiraram dúvidas e conheceram de perto o trabalho que o SINDMAR vem fazendo. Começaram a viver de perto a realidade da futura profissão. No final do encontro, foi programada uma visita a um navio. Participaram da visita os alunos Jamisson Brandão, Victor Aman- te, Matheus Henrique, Vinicius Soares, Diogo Santos, Pedro Ricardo e Thiago Ribeiro.



### De portas abertas

O cartão de lotação (CTS), os procedimentos de licença de Marítimos para despachar em categorias superiores e a preocupação com as empresas de apoio Marítimo, assim como de embarcações portuárias estarem cumprindo à risca o CTS, principalmente no que se refere às embarcações com potência e deslocamento, que exigem o trabalho de Oficiais Mercantes, de operarem com categorias inferiores foram temas do encontro entre o Delegado do SINDMAR em Santos, Renialdo Salustiano, com o Capitão de Mar e Guerra Ricardo Fernandes Gomes, na Capitania dos Portos de São Paulo. O Capitão informou que a Capitania segue os procedimentos padrões de sempre verificar o despacho das embarcações e esclareceu que, caso o SINDMAR tenha notícia de alguma irregularidade, basta atuar como sempre, fazendo notificações com pedidos de fiscalização, que serão prontamente atendidos. A aplicação da RN 72 do Conselho Nacional de Imigração, foi outro assunto importante tratado na reunião. Renialdo relatou os problemas ocorridos a bordo do N/T Amalthia, de bandeira das Ilhas Marshall, que opera no porto de Santos no abastecimento de embarcações e mencionou também as dragas estrangeiras que têm operado no mesmo porto. O CMG Ricardo Gomes deixou



claro que se houver conhecimento da Capitania de alguma infração da RN 72, o Ministério do Trabalho será notificado a fim de que as empresas que não a estiverem cumprindo sejam punidas perante a lei. Outro assunto discutido foi a possibilidade de abertura de mais cursos extras do PREPOM para a cidade de Santos. O Delegado Renialdo convidou o Capitão dos Portos para conhecer o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e entregou exemplares da Revista UNIFICAR.

## Qual a importância do sindicato?

A preocupação do SINDMAR com os assuntos ligados às mulheres Mercantes já começa 2015 em destaque na Delegacia de Aracaju (SE). A Delegada Symone Soares realizou dias 16 e 26 de janeiro reuniões com Oficiais Mercantes e até Marítimas de outras categorias (como enfermeiras e cozinheiras). As cláusulas de Acordos Coletivos de Trabalho (ACT) que protegem as Marítimas em caso de gravidez foram um dos destaques: “No meu caso, para minha sorte, a empresa em que eu trabalhava quando engravidei já tinha incluído a cláusula em ACT com o SINDMAR e eu pude viver plenamente minha gravidez, ainda que ela não tivesse sido planejada. Mas muitas Mulheres Mercantes enfrentaram diversos problemas quando engravidaram e estão trabalhando em empresas em que os ACTs não trazem nenhuma cláusula que contemple as grávidas em suas necessidades específicas e temos que alertar as Mulheres Mercantes para a importância da luta por essa conquista que o SINDMAR vem travando há anos”, contou Symone Soares.

A ideia do encontro surgiu porque Simone costuma receber na Delegacia a visita de marítimas de outras categorias em busca de informações sobre o mercado, cursos e carreira x gravidez. As reuniões começam sempre com uma pergunta feita por Symone: “Qual a importância do Sindicato?” Logo depois ela segue dando exemplos de problemas pelos quais algumas Oficiais tiveram que passar, na época da gravidez. Costuma citar o caso de uma Oficial que chegou a ter seu salário reduzido durante a gravi-



dez. Symone esclarece ainda como o SINDMAR atua para orientar cada uma delas, dando uma clara visão de como o apoio do Sindicato pode ajudá-las em situações difíceis. A questão da ética, assédios moral/sexual e comportamento a bordo são discutidos, uma vez que há casos de exemplos vivenciados. “Um caso interessante é o que aconteceu com a Oficial de Náutica, Karen Watler, que é casada com um Oficial Mercante e ambos

trabalham na mesma embarcação. Ela explicou que o fato de hoje essa situação ser possível é reflexo da postura inicial que o casal teve ao passar por outra empresa.” Symone Soares ainda tirou dúvidas das participantes e discutiu situações do cotidiano vividas a bordo, além de ressaltar que a participação feminina é fundamental para novas futuras conquistas. A história e a importância da RN 72 foi outro tema importante abordado nas reuniões.

# Visitas a Bordo

Aliança Santos



Aliança Manaus



CBO Campos



Américo Vespúcio



CBO Vitória



CBO Rio



**C-Promoter**



**KL Arendalfjord**



**Guarujá**



**Rebocador Keri Candies**



**PSV Batuirea**



**CBO Rio 2**



**Rebocador William E. Bright**



**Skandi Leblon**

Artigo

# O GRANDE DESAFIO

ANA CANELLAS\*

Resolução da ANTAQ sobre afretamentos de embarcações já vinha sendo debatida ao longo de 2014 e foi publicada para consulta pública em setembro do ano passado. Não existe relação com o que ocorreu com a empresa TRANSMAR, autorizada a operar nas navegações de apoio portuário e de apoio marítimo.

As regras para a navegação de apoio marítimo ficaram mais flexíveis, tendo em vista que foi retirado o limite de tonelage, atendendo pedidos da indústria de offshore.

**O grande desafio** da ANTAQ é tentar adequar a realidade atual de cada navegação sem ferir a Lei nº 9432, que ordena o transporte aquaviário. A Lei em referência foi publicada há dezoito anos, quando a navegação de apoio marítimo não tinha a relevância atual e a modalidade de afretamento por espaço não era prática comum ao mercado nacional.

A falta de uma política de transportes marítimos atual é que contribui significativamente para as distorções que vêm ocorrendo no setor, tal como a venda de bandeira, que se verifica principalmente na navegação de cabotagem, onde a ebn pode afretar por espaço.

Neste sentido, a nova Resolução limita o afretamento na navegação de cabotagem, conforme segue:

III - na navegação de cabotagem, nas modalidades a casco nu sem suspensão de bandeira, por espaço, por tempo ou por viagem, quando:

a) verificada, mediante circularização, inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados, nos prazos consultados, admitindo-se o bloqueio parcial, nas modalidades por espaço, por tempo em uma única viagem ou por viagem, cuja autorização será limitada ao quádruplo da tonelage de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora, a qual também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida.

Por outro lado, o valor elevado de gastos com afretamentos de embarcações (em 2014 foram gastos US\$ 7.014.482) não deverá sofrer grandes alterações em função das novas regras da ANTAQ, pois existe a necessidade de afretamento de embarcações estrangeiras, considerando que a frota atual não atende a demanda do setor aquaviário, conforme se constata pelos valores gastos em cada modalidade de navegação:

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| Navegação de Cabotagem:.....       | 1.439.221 |
| Navegação de Apoio Marítimo:.....  | 5.262.776 |
| Navegação de Longo Curso:.....     | 1.519.826 |
| Navegação de Apoio Portuário:..... | 173.117   |
| Total.....                         | 7.014.482 |

Fonte: ANTAQ





A política de Marinha Mercante, atrelada à construção naval contemplada na Lei nº 9432/97, proporcionou um cenário favorável à indústria naval brasileira, além das condições atrativas de financiamento, a proibição de importação de navios usados e a elevada carga tributária de importação de navios novos. Todavia, as empresas brasileiras de navegação se defrontam com a capacidade de produção limitada da atual indústria naval nacional, e condições de preços e prazos não compatíveis com o mercado internacional.

Como é do conhecimento de todos, os preços internacionais de navios (novos ou usados) variam em função das condições de mercado, diferente do que ocorre no Brasil onde os preços de embarcações sempre foram mais elevados do que os praticados no mercado internacional.

Ademais, a indústria naval ficou voltada nestes últimos anos para a indústria de offshore, razão pela qual poucas empresas de navegação que operam na navegação de cabotagem conseguiram construir embarcações no Brasil, com recursos do Fundo de Marinha Mercante, tais como a Log-In e a Norsul.

Assim, a Resolução da ANTAQ é um paliativo para tentar diminuir a venda de bandeira, porém, sem a efetiva modernização da política de Marinha Mercante nacional, contemplando a realidade atual de cada navegação/prioridades, os valores de gastos com fretamentos em embarcações estrangeiras continuarão relevantes. De acordo com o relatório anual da ANTAQ no período de 2010 a 2013 os gastos aumentaram 58%. ■

\* Ana Canellas foi Superintendente de Navegação Marítima e de Apoio da ANTAQ.



# DPBRASIL®

# 2015

## 2ª Conferência Brasileira de Posicionamento Dinâmico

No Brasil e em todo o mundo aumenta a cada dia o número de embarcações, entre navios, plataformas e até transatlânticos de cruzeiros marítimos, que utilizam sistemas de Posicionamento Dinâmico (DP do inglês Dynamic Positioning). Neste rastro, novos equipamentos e tecnologias em DP surgem, provocando a necessidade de constante atualização.

**Com esta perspectiva,** a Fundação Homem do Mar (FHM) e o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), com o apoio institucional do SINDMAR, realizarão, nos dias 26 e 27 de maio, no Windsor Barra Hotel, no Rio de Janeiro, a 2ª Conferência Brasileira de Posicionamento Dinâmico, a DPBRASIL 2015. A conferência reunirá vários especialistas brasileiros e estrangeiros que vão discutir e analisar as principais tendências atuais de DP.

Serão dois dias intensos de palestras, debates e troca de experiências e informações entre profissionais brasileiros e estrangeiros, abordando diferentes temas, como mudanças na regulamentação, tanto para operadores como para operações; inovação e tecnologia a serviço do Posicionamento Dinâmico; tecnologias DP: estado atual e desenvolvimentos futuros; gerenciamento de risco em operações DP; o fator humano em ambiente offshore; lições aprendidas: assegurando qualidade, segurança e competência; operações DP: a realidade offshore e no setor marítimo; e o ponto de vista do operador de DP (DPO): necessidades e desejos. O treinamento e simulações em DP também estão entre os temas em destaque que serão abordados pelos palestrantes. A segurança de profissionais, operações e embarcações passa necessariamente pela simulação, treinamento e conferências que discutem mudanças e novidades na área de Posicionamento Dinâmico. A 1ª DPBRASIL, realizada pela Fundação Homem do Mar, do SINDMAR, em 2013, mais do que um sucesso, foi um marco para o setor no país, pois foi a primeira vez



que um evento como este ocorreu no Hemisfério Sul.

O sistema de DP compreende todos os equipamentos que, direta e indiretamente, afetam a capacidade de manutenção de posição em uma embarcação. O equipamento que proporciona confiabilidade do sistema, através da redundância, deve estar online ou imediatamente disponível, de tal forma que: uma falha inesperada de um item ou um ato inadvertido não provoque um desvio de posição inesperado; a transferência de controle ou de serviço entre equipamentos redundantes seja suave; e não ocorra atividade indesejada dos thrusters.

O sistema de DP abrange três áreas: energia, controle e referências. A energia pode ser subdividida em geração, distribuição e consumo (pelos sistemas de propulsão). O controle se refere ao sistema de gerenciamento de energia (automático ou manual) e ao sistema de controle de posição. As referências são essencialmente sensores que informam posição, dados ambientais e a atitude da embarcação.

A 2ª DPBRASIL, que acontecerá nos dias 26 e 27 de maio de 2015, no Windsor Barra Hotel, no Rio de Janeiro, será um momento único, de ampla troca de conhecimentos. Dentre os palestrantes estão Peter Sierds-

ma, gerente de DP da Global Maritime; Tony Gjerde, consultor da Lloyds Register Consulting; Andy Goldsmith, assessor técnico naval da IMCA (International Marine Contractors Association); Sue Wang, doutora em Engenharia Oceânica e a principal autora do Guia do American Bureau of Shipping para sistemas de posicionamento dinâmico; Paul Walters, engenheiro elétrico-eletrônico e consultor também do American Bureau of Shipping (ABS); Yann Giorgiutti, engenheiro offshore sênior da Bureau Veritas; Rafael Pinedo, chefe de Posicionamento Dinâmico em águas profundas da Det Norske Veritas (DNV-GI); Capitão Fabio Valério, instrutor de DP no Centro de Simulação Aquaviária do SINDMAR; e outros.

Para saber mais sobre a programação, palestrantes e novidades da DPBRASIL 2015, basta acessar o site [www.dpbrasil.org.br](http://www.dpbrasil.org.br) ou o Facebook: [www.facebook.com/dpbrasilconference](https://www.facebook.com/dpbrasilconference) Mais informações sobre a DPBRASIL 2015 podem ser obtidas na sede do SINDMAR – Av. Presidente Vargas, 309/ 14º andar, Centro, Rio de Janeiro –, pelo telefone 55(21)3125-7600 ou pelo e-mail [contact@dpbrasil.org.br](mailto:contact@dpbrasil.org.br)

**Continua na próxima página**

Serão dois dias intensos de palestras, debates e troca de experiências e informações



Turma de DP Básico comemora a conclusão do curso no Centro de Simulações Aquaviárias do SINDMAR

## Cursos da Fundação Homem do Mar são referência no setor

A **qualificação profissional** dos marítimos e marítimas brasileiros que atuam com DP é reconhecida internacionalmente por sua excelência. Hoje, o operador de DP é um dos profissionais mais requisitados do mercado.

Para se qualificar, é preciso fazer o curso básico de posicionamento dinâmico em um Centro de Treinamento e passar numa prova, realizada online, com direito a três tentativas. Se for aprovado no curso, o aluno deverá embarcar, no mínimo, 60 dias, e concluir a seção de tarefas a bordo de uma embarcação DP. Caso seja reprovado em três tentativas, será necessário refazer o curso básico. Seguindo o treinamento, após o período de 60 dias de embarque, o aluno deverá retornar a um Centro de Treinamento para fazer o curso de DP Avançado e ser aprovado nas provas prática e online. Depois, novamente, o aluno deverá embarcar, no mínimo, 60 dias, em um embarcação com DP. Dependendo do tipo e classe da embarcação DP (clas-

se 1, 2 ou 3), o aluno poderá receber um Certificado de Operador de Posicionamento Dinâmico Limitado (embarcações classe 1) ou Ilimitado (embarcações classe 2 ou 3).

É importante ressaltar que o certificado, emitido pelo Instituto Náutico de Londres, só é concedido após o solicitante cumprir as exigências, como a declaração de aptidão, assinada pelo comandante do último navio e as cartas de confirmação dos embarques de todas as empresas em que o solicitante esteve (embarcações com DP). Os documentos devem ser enviados ao Instituto Náutico de Londres e a solicitação do certificado de DP deve ser completada pelo site da instituição.

O SINDMAR, por meio da FHM, oferece os cursos básico e avançado de DP em seu moderno Centro de Simulação Aquaviária. Desde que começou a realizar os cursos de Posicionamento Dinâmico, a Fundação Homem do Mar já qualificou mais de 1.500 oficiais mercantes. Para saber mais, acesse [www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br) ■



A Fundação Homem do Mar já qualificou mais de 1.500 oficiais mercantes





# Um novo plano para a exportação

Em Reunião no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Odilon Braga, representando a CTB, propôs o envolvimento de outros órgãos no novo Plano Nacional de Exportação, “porque o País não tem uma logística preparada para o escoamento da produção nacional a ser exportada”.

**O Diretor-Secretário do SINDMAR,** Odilon Braga, representando a CTB (Central de Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil) Diretor-Secretário, participou de uma importante reunião no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), em Brasília, para discutir iniciativas do Plano Nacional de Exportação (PNE), a ser lançado no fim de março. Importantes itens que comporão o PNE, como financiamento e garantia às exportações, promoção comercial, facilitação de comércio e transparência e participação do setor privado, foram debatidos no encontro.

Odilon Braga, destacou uma questão muito importante durante a reunião: “a execução do PNE não pode ficar apenas vinculada ao MDIC. É importante envolver o Ministério dos Transportes e também a Secretaria de Portos, porque o Brasil não tem uma logística de transporte nacional estruturada e preparada para escoamento da produção nacional a ser exportada”.

Após a reunião, o Ministro Armando Monteiro, destacou a importância do diálogo com o setor privado na elaboração e execução do plano. Ele pediu para que os Sindicatos mandem sugestões de ações que possam contribuir para o PNE e comentou sobre a importância de realizar reuniões com os Sindicalistas: “Estamos testando o plano com os setores para que eles validem as premissas e para que considerem como será possível colocar as exportações no radar de mais empresas”.

Além do SINDMAR, e do Dieese, estiveram presentes à reunião a Confederação Nacional dos Trabalhadores nas Empresas de Crédito (Contec), a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB), Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST), Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e a União Geral dos Trabalhadores (UGT).

O diretor técnico do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), Clemente Lúcio, considerou o PNE uma ótima iniciativa e quer que a implantação seja agilizada: “Exportar é uma questão estratégica. É muito importante a estipulação de uma meta curta, prevista para ser efetivada ainda neste ano”.

O secretário-executivo do MDIC, Ivan Ramalho, que também participou do encontro, ressaltou que, “pela primeira vez, está sendo montada uma agenda externa harmonizada, com outros órgãos e entidades do governo e com o setor privado, e a estratégia do MDIC é trabalhar com metas de curto prazo, que tragam resultados ainda em 2015”.

“Estamos testando o plano com os setores para que eles validem as premissas e para que considerem como será possível colocar as exportações no radar de mais empresas.”  
(Ministro Armando Monteiro)

# Última página

## Página infeliz da nossa história

*“Não há saber mais ou saber menos. Há saberes diferentes”*  
(Paulo Freire, educador)

Pra quem sonhou com a volta do irmão do Henfil, o que se viu em alta escala na maioria das manifestações que mobilizaram parte do País no último dia 15 de março foi um festival de sandices

**Até o símbolo** nazista apareceu em uma das faixas estendidas por saudosos da ditadura militar. Algumas senhoras, autodenominadas “as filhas da revolução”, fizeram coro com suas netas para “demonizar” o Comunismo. Talvez tardiamente preocupadas com a lenda de que “comunistas são comedores de criancinhas”. No meio de diversas faixas com dizeres em inglês, não faltou uma que parece ter sido resgatada das trevas de 50 anos atrás: “O Brasil não será uma nova Cuba”. A revolução de Fidel, de Guevara e dos “barbudinhos” do Granma continua frequentando o imaginário dessa gente bronzeada. Que país é esse desses manifestantes que pediram “Luto – Pelo fim da democracia – Intervenção militar já”, “PRIVATIZEM MAIS”, “Privatização da Petobras já” e “SOS Forças Armadas nossa ultima chance”. Sobrou até para um saudoso cantor pop-brega famoso pela sua amizade com garçons: “Protesto. Quem era pra ter morrido era Dilma e não o cantor Reginaldo Rossi”. E para o “Todo Poderoso” e “poderosos”: “Minha esperança está em Deus e nos verdadeiros militares de direita”.

Muitos nem sabiam o que estavam fazendo lá. Como uma moça que se apresentou como “o futuro do Brasil” e, ao ser questionada por que afirmava ser de Direita, pediu socorro à mãe: “Por que eu sou de Direita mesmo?”. Uma das muitas “gatas” de calças jeans customizadas e óculos de grifes famosas, que fizeram a alegria de fotógrafos e cinegrafistas, respondeu ao ser indagada se sabia quem assumiria o poder se Dilma fosse afastada: “Aí entra o Aécio, né?”.

Aposentados e aposentadas civis e, claro, militares reformados recordavam orgulhosos: “Eu vivi a ditadura. Naquela época, os perseguidos eram só os terroristas, não as pessoas de bem.” E teve ainda a senhorinha que

bombou nas redes sociais ao declarar que “o Ceará não tem mais mão de obra. Está todo mundo deitado na rede recebendo o bolsa família”.

Até a TFP foi ressuscitada através de um tal de Instituto Plínio Correia de Oliveira, fundador do movimento. Um pequeno grupo de jovens sacudiu o mofo das surradas fardas de seus avôs e foi pedir apoio a um abaixo-assinado “em favor da família como Deus fez”: “Vemos a família e o direito de propriedade ameaçados por este governo socialista. Querem a ‘cubanização’ do Brasil”. A Marcha da Família com Deus pela Liberdade, que tomou de assalto as

ruas em 1964, em “resposta à suposta ameaça comunista representada pelo discurso do presidente João Goulart no famoso comício de 13 de março daquele ano”, quem diria, ainda vive.

Embora sem conseguir contabilizar se havia 250

mil ou 1 milhão de pessoas na manifestação da Avenida Paulista, que foi mostrada constantemente no Rio durante o jogo do Vasco com o Nova Iguaçu, os jornais, as redes de televisão e a revista oficial da elite comemoraram. De diferente nas páginas infelizes de nossa história apenas a mudança de posição da logomarca e o uso de cores de um ilustre jornal. Não faltou nem a palavra “Democracia”. Mas no meio do caminho havia as redes sociais que espalharam os fatos e as fotos nos “feicebuquis”, “tuiteres” e “zapzaps” da vida. E o tom de lucidez veio justamente daí numa mensagem postada pela cantora pop-rock Pitty: “Pressionar qualquer governo por melhorias sim, marchar ao lado de extremistas de direita, fanáticos religiosos e saudosos da ditadura, JAMÉ”.



# Centro de Simulação Aquaviária

[www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)

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



Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração  
à disposição da comunidade marítima

150 anos



**DE LUTAS E CONQUISTAS**