



unificor

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - março/2002

**Offshore tem
primeira oficial
a bordo**

**Sindicalistas
denunciam
trabalho ilegal na
Bacia de Campos**

**Cruzeiros Marítimos:
o que o Brasil ganha com isto**

**Todo apoio à
Unicidade
Sindical**

Com medo de ser feliz

Severino Almeida Filho*

Leia com atenção o texto abaixo e veja se é capaz de adivinhar de quem é:

“A CLT está aí desde 1946 e você não consegue mudar, porque grande parte dos dirigentes sindicais não querem que mude. Você passa a vida inteira dizendo: “A estrutura sindical brasileira é cópia fiel da “Carta del Lavoro de Mussolini”, mas vê se os dirigentes sindicais querem mudar? Você pega o sindicato dos bancários, o sindicato dos metalúrgicos do ABC, estes querem mudar, mas, a maioria não quer. As pessoas têm medo das mudanças e essas mudanças só acontecerão se o PT vencer as eleições, estou convencido disto. Acho que o PT é, atualmente, a única possibilidade de se construir um novo contrato social nesse país.” (Pasquim 26.02.02).

A fala acima é do próprio presidente de honra do PT, o ex-operário, ex-sindicalista, e, certamente, pela quarta vez consecutiva, candidato de seu partido à Presidência da República, Luís Inácio Lula da Silva.

Tal declaração foi expressa por alguém que, ao longo das últimas duas décadas, se tornou, pelo menos no imaginário da população, a principal referência nacional de oposição ao modelo econômico imposto pelas forças políticas no poder. A declaração expõe, claramente, a fragilidade em que se encontra a legislação nacional, construída com o esforço e sacrifício de muitos para a defesa do trabalhador e cidadão brasileiro.

Tal declaração, vinda de lideranças de partidos compromissados com o atual modelo, não nos surpreenderia e muito menos chocaria. É o que na realidade estão tentando fazer nas últimas décadas. Para nosso desespero, em parte conseguiram.

A entrevista do Lula choca pelas inverdades ali ditas. É mentira que a estrutura sindical brasileira é “cópia fiel” da Carta de Lavoro de Mussolini. Para nosso alento, a estrutura sindical brasileira, com seus alicerces lançados na era Vargas, atualmente fundamentada na unicidade sindical em base territorial mínima, na ampla geral e irrestrita representatividade e na contribuição compulsória para sustentação de sua estrutura; possibilitou, ao longo do século passado, como possibilita até hoje, a construção das barreiras indispensáveis para o avanço da mentalidade e compromissos neo-liberais, para os quais o trabalho é pouco mais do que um mal necessário e como tal deve ser tratado. Possibilitou ainda que o Brasil atravessasse mais de uma década de onda neo-liberal, permanecendo uma referência internacional, muito especialmente sul-americana, de resistência ao desmonte das estruturas sociais não diretamente controláveis pelos governos.

Quem afirma que nossa estrutura é cópia fiel da Carta del Lavoro é leviano ao repetir aquilo que a direita, que sabe muito bem o que quer, repete à exaustão. Se leu a tal Carta, é mentiroso.

A questão maior e mais preocupante, no entanto é: por que este comportamento do candidato do PT?

Certamente este comportamento não é decorrente da constatação óbvia de existência de maus sindicalistas, até por-

que escroques existem em toda organização humana. O PT não escapa, como não escapou de ter representante eleito envolvido com o tráfico de drogas na baixada fluminense; nem o PFL, com representante especialista no uso de serra elétrica no corte do corpo humano. Apesar disto, e no que pesem as diferenças de opinião, esperamos que existam e continuem existindo, possuem e possuíram membros representantes dignos e honrados em seus quadros.

O caminho não é por aí.

Parece claro para nós que o problema é o esforço do PT para parecer moderno e confiável à direita, que controla corações e mentes através da mídia. Aquela mesma direita que combatemos, expondo nas ruas cartazes, panfletos e adesivos do tipo “Vira e mexe a Globo mente”. Está claro agora que este esforço mudou de direção e sentido, não encontrando limites. Neste caso corremos com, pelo menos, dois perigos ao nosso lado. O primeiro é que o candidato é capaz de incorporar qualquer discurso em seu caminho ao poder, o que leva à angustiante questão sobre o que não faria para lá permanecer... Alianças espúrias e incoerentes com seus compromissos históricos podem gerar o que o Deputado Federal pelo PT, Milton Temer, chamou de “cruzamento de cavalo com vaca: não puxa carroça nem dá leite” (*Jornal do Brasil 19.02.02*). O segundo e desesperador perigo é o candidato acreditar no que diz. Neste caso só nos restaria, caso o PT vencesse as eleições, buscar novo núcleo de oposição ao governo.

Como é de se esperar que a dita oposição, ou pelo menos a que está no imaginário da população, busque composição no primeiro turno e o restante no segundo, sobra-nos a inquietante questão: onde iremos buscar oposição para nos ajudar na defesa de nossos direitos, num eventual governo Lula, na forma como se expressou na entrevista ao Pasquim? Encontraremos oposição no Sr. Bornhausen? No ACM? Ou quem sabe na magnética personalidade e caráter exemplar do senador José Alencar? É uma situação trágica demais para se brincar.

Cabe ao PT e a seu candidato uma reflexão rápida, pois há pouco tempo para isto, sobre o que efetivamente oferecem à sociedade brasileira em um eventual governo Lula. E os partidos que eventualmente o apoiarem, não são menos responsáveis por isto. Isto é sério demais para buscar redenção diante do desastre, através de uma saída posterior de um eventual governo. Todos continuarão co-responsáveis pelo que construíram na busca do poder.

O candidato Lula precisa entender que, se quiséssemos no poder quem entende que os direitos dos trabalhadores devem se subjugar a discursos e práticas como querem os neoliberais, recorreríamos a quem já tem ampla experiência nesta matéria.

Não precisamos de candidatos com plumagem, que não seja daquela que nos fez acreditar um dia que não deveríamos ter medo de ser felizes.

* Severino Almeida Filho é Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR

↑ Maré Alta

↑ Maersk e HDS

Para a **Maersk** e **HDS**, que já estiveram no SINDMAR e mostraram interesse em renovar acordo coletivo de trabalho.

↑ Elcano

Para a **Elcano** que, cumprindo o item do ACT 2001/2002, vai se reunir com as entidades sindicais, visando melhorias na relação laboral e reajuste salarial.

↑ Petrobras / Transpetro

Para a Petrobras e Transpetro, pela assinatura do novo ACT, após cerca de 4 meses de negociação com os dirigentes sindicais.

↑ Trabalho conjunto

Para o trabalho conjunto das tripulações dos navios da Metalnave, **CONTTMAF**, **Federação** e **sindicatos filiados**. Juntos, eles conseguiram negociar com a empresa a assinatura de um protocolo de compromisso de acordo coletivo para os trabalhadores, garantindo melhoria dos salários e emprego.

↓ Maré Baixa

↓ Cunard

Para a companhia de navegação **Cunard**, representada no Brasil pela **Expresso Mercantil Agência Marítima**. A empresa cometeu crime ambiental quando, em uma operação ilegal com seu transatlântico Caronia, derramou mais de 30 mil litros de óleo na Baía de Guanabara.

↓ ABEAM

Para a **ABEAM** que, em sua última reunião com a Federação e sindicatos marítimos, impôs barreiras para a renovação do Acordo Coletivo de Trabalho.

↓ Falta de ACT

Para as empresas como **Frota Oceânica**, **Transroll**, **H. Dantas**, **Neptunia** e **Argos**, que insistem em continuar sem acordo coletivo de trabalho com seus marítimos.

↓ Global

Para a **Global**, que paga o equivalente a um 14º salário para seus empregados de terra e não dá o mesmo tratamento aos marítimos, que são os responsáveis diretos pela operacionalidade da empresa.

↓ Barcas S.A. I

Para a **Barcas S.A.**, que insiste na utilização ilegal de cooperativas para substituir os tripulantes de suas embarcações.

↓ Barcas S.A. II

Para a nomeação do Sr. Paulo Filho, ex-membro de cooperativa, como Diretor de Operações da **Barcas S.A.**

Sumário

Editorial 2

Visita



SINDMAR visita mais de 30 navios em dois meses

9

Metaltanque II



Tripulação mostra força de luta e consegue acordo com empresa

18

Panamá



País ainda é palco de emissão de licenças marítimas falsificadas

20

Petrobras e Transpetro



Após longa negociação, empresas assinam novo ACT.

22

A voz do marítimo

25

Vale a pena ler de novo

26

Galeria maldita

28

Galeria Maldita

Como presidente do Diretório Municipal do Partido Popular Socialista em Petrópolis e membro da Executiva Regional do Estado do Rio de Janeiro, venho pedir que retifique a informação a respeito do Deputado Xerez, que consta da Galeria Maldita do dito jornal. (Aliás, um jornal bem feito e bem informativo: parabéns.) É que Ayrton Xerez foi membro do PPS, em um momento em que o partido buscava se abrir para novos membros que estivessem dispostos a encontrar novos rumos para o Brasil. Sua temporada no PPS durou pouco tempo e foi nefasta. O referido deputado demonstrou ser um aproveitador e oportunista, sem visão de Brasil e ligado à direita. Desde maio de 2001, ele foi “defenestrado” do partido e se filiou ao PFL de César Maia.

Mércio Pereira Gomes

Presidente do DM-PPS em Petrópolis
Membro da Executiva Regional do PPS - RJ

O Unificar confirma a informação do senhor Mércio Gomes, pedindo desculpas pela nossa falha e por qualquer inconveniente trazido. Continuaremos nos esforçando para trazer sempre o melhor conteúdo. Agradecemos o senhor Mércio Gomes pela correção e por seu comentário.

Cursos em Belém

Sendo associado do SINDMAR, desde 1982, e sempre acreditando neste órgão da classe, nunca faltando com a minha pequena contribuição, gostaria que alguns questionamentos fossem respondidos. 1 - Por que foi fechada a Delegacia de Belém, já que continuamos representando o maior percentual da Marinha Mercante Brasileira? 2 - Por que não são mais realizados os Cursos de CCB e Primeiro Maquinista no CIABA? 3 - Por que os convênios com cursos de

idiomas, faculdades, escolas técnicas, entre outros, não são acordados em Belém com as entidades locais, como ocorre no Rio de Janeiro? (...)

Sergio Souza/Imt.
Bordo do N/M “Braztrans”

Prezado Sergio Souza,

Inicialmente gostaria de pedir desculpas pela demora em respondê-lo. Os assuntos que você aborda são extremamente importantes e me levaram, não somente a respondê-lo, mas a fazê-lo com zelo, num saudoso e orgulhoso retorno a um passado recente, cujas dificuldades estamos vencendo. Uma a uma. Com satisfação, passo a responder suas indagações:

1. A Delegacia de Belém não foi fechada por um motivo exclusivo, mas um conjunto de motivos, entre os quais gostaria de destacar os seguintes:

a) Com a mudança do artigo 178 de nossa Constituição e o início de sua regulamentação, desembocando no que agora é a Lei 9.432/97, o nosso horizonte de postos de trabalho em navios brasileiros chegou a sofrer sérios riscos de desaparecimento.

b) Este fato não somente nos obrigou a um trabalho de acompanhamento da tramitação da legislação, como também a emitir todos os esforços possíveis para influirmos positivamente na redação de seu texto final.

c) Isto não somente nos obrigou a estabelecermos novas prioridades aos gastos do nosso Sindicato, como também definirmos uma estratégia de ação sindical a longo prazo. Ambos aspectos nos obrigaram, provisoriamente, a interromper a manutenção de uma Delegacia em Belém. Não sei se você se lembra, mas há sete anos não eram poucos aqueles que apostavam que não duraríamos mais dois anos.

d) No pouco tempo em que a Delegacia de Belém esteve sob o comando de nossa Diretoria, pudemos observar que a vida e a ação sindical em torno da mesma era pouco intensa e a contribuição participativa dos Oficiais, moradores em Belém e proximidades, era menor ainda.

e) Tivemos ao longo de toda a década

de 90, uma elevada redução de tonelagem e número de navios de bandeira brasileira, o que naturalmente levou a uma redução de nossos postos de trabalho e conseqüente redução do volume de contribuição sindical mensal ao nosso Sindicato. Ou seja, a receita do Sindicato reduziu-se na mesma proporção.

2. Não compete ao Sindicato decidir pela realização de Cursos de CCB e 1OM no CIABA. Podemos e devemos defendê-los sempre que houver número de associados interessados em fazer tais cursos. Neste aspecto você muito poderia nos ajudar, informando ou estimulando os interessados a se comunicarem com o Sindicato para que possamos defender, junto a DPC, suas realizações. Diria mais. Não apenas estes cursos, mas todo e qualquer curso que um volume de interessados justifique sua realização.

3. Os convênios obtidos no Rio de Janeiro não são conseguidos sem um trabalho de corpo a corpo diretamente com a instituição parceira. Isto é um trabalho gradual e exige tempo. Estaremos, com brevidade maior do que você espera, obtendo Convênios nas mais variadas cidades brasileiras. Por exemplo, o Convênio com a Universidade Estácio de Sá já chegou a Belém. Garanto-lhe que muitas outras virão.

Finalmente companheiro, quero informá-lo que, em nosso planejamento, a reabertura da delegacia de Belém deverá ocorrer, muito provavelmente, até o final deste ano e, com certeza, no início do próximo. Desde já contamos com seu apoio para desenvolvermos um trabalho em Belém que a justifique.

Mantenha contato. Será sempre um prazer responder suas dúvidas e agradecer sua contribuição.

Saudações Marinheiras,

Severino Almeida Filho
1º Presidente - SINDMAR

Cartas para esta seção: A/C
Redação: sindmar@sindmar.org.br
ou fax: (21)2253-4524

Errata Esclarecemos que na reportagem “SINDMAR promove palestra sobre aposentadoria”, veiculada no UNIFICAR 10, a aposentadoria especial será concedida ao marítimo com 25 anos na atividade e mergulhadores com **20 anos**, ao contrário de 10 anos, como mostra a matéria.

Saúde e segurança a bordo

Fundacentro faz pesquisa de campo para avaliar as condições dos marítimos embarcados

A Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina no Trabalho - Fundacentro apresentou, no último dia 24 de janeiro, na Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins - FNTTAA, os resultados do trabalho de campo que vem realizando em continuidade ao projeto 6313025 – Estudo das Condições de Segurança e Saúde do Trabalhador a Bordo de Embarcações. O estudo busca obter um perfil psico-sócio-econômico das tripulações da Marinha Mercante, realizar um mapa de riscos do trabalho a bordo de embarcações, além de contribuir tecnicamente para a elaboração da proposta das Normas Regulamentadoras Marítimas.

Entre os participantes da reunião estavam presentes representantes da Transpetro, Syndarma, Conttmf, Fronape que, juntamente com membros da comissão da Fundacentro, discutiram os avanços do estudo que teve início ainda em 1997, com o Programa Nacional de Pesquisa Portuária e Marítima – Propomar. O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, participante ativo desde o início do trabalho, foi representado pelo diretor secretário Odilon Braga.

Os agentes avaliados na pesquisa da Fundacentro englobaram quesitos como o perfil do trabalhador marítimo, avaliação das condições de segurança a bordo, levantamento da quantidade de gases e vapores, vibrações, ruído e calor. As embarcações visitadas pela fundação foram o navio de off-shore, CBO Campos, o container Aliança Europa e o petroleiro Itaperuna. Até o final da pesquisa a Fundacentro espera ainda realizar trabalho de campo em embarcações fluviais, quimiqueros e navios de longo curso.

O trabalho de pesquisa, realizado nas três embarcações, teve como base os métodos qualitativos de BS 8800 e quantitativos para identificações das dosagens dos agentes ambientais agressivos à saúde do trabalhador, conforme diretrizes do Setor de Higiene da FUNDACENTRO (CHT).



Fundacentro reúne na FNTTAA representantes de diversos segmentos da Marinha Mercante.

Para avaliação do perfil psico-sócio-econômico foi utilizada a metodologia descritiva/interpretativa, obtida por meio de questionários de uma amostra de trabalhadores aplicadas à bordo dos navios em viagens.

O estudo, realizado nas três embarcações, mostrou os seguintes resultados iniciais:

- **Vibrações:** necessário que sejam aprofundados os estudos à luz da nova norma ISO.
- **Gases e Vapores:** foram avaliados os gases CO₂, H₄s, CH₄ e O₂. Não foram identificados gases acima dos limite para a praça de máquinas.
- **Calor:** bastante intenso. Deve ser adotada uma alternância entre os trabalhos e o descanso em local refrigerado.
- **Ruído:** extrapolam o limite de tolerância. Seria adequada a redução da jornada de trabalho.
- **Navio-tanque:** a operação de lavagem não é cumprida em situações de risco.

O ideal seria a realização de um estudo com vistas a melhorar o sistema de ventilação dos tanques.

De acordo com a FUNDACENTRO, a pesquisa mostrou, até o momento, que é necessário um maior controle nos procedimentos de segurança a bordo. O Estudo das Condições de Segurança e Saúde a Bordo de Embarcações tem data de conclusão agendada para o final de abril de 2002. Até lá, a fundação espera visitar pelo menos mais duas embarcações.



Calor intenso na embarcação foi apontado como um dos problemas para os marítimos

SINDMAR auxilia na elaboração da nova CBO

Os diretores do SINDMAR, Jailson Bispo e Odilon Braga, receberam, no último dia 11 de janeiro, na sede do sindicato, a visita da Consultora do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) para o Projeto da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), Sra. Deisi Deffune.

A visita da consultora teve como objetivo discutir a adequação da classificação dos Oficiais de Convés na nova **Classificação Brasileira de Ocupações**, que vem sendo elaborada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, em parceria com as fundações de universidades brasileiras como a Fipe (USP), o Cedeplar (UFMG), a Funcamp (Unicamp) e o Senai. A nova CBO conterá a descrição de aproximadamente 600 famílias ocupacionais, entre elas a dos oficiais de náutica e máquina.

Após a classificação, o SINDMAR vai indicar oficiais

para participar do processo de descrição e revisão das atividades, juntamente com a equipe do MTE e demais parceiros do projeto. A metodologia utilizada no painel de descrição das atividades e competências das famílias ocupacionais é de origem canadense e está sendo utilizada pela primeira vez na alteração da CBO.

De acordo com a consultora, a nova versão da CBO visa adequar o sistema ocupacional às novas mudanças na sociedade, atualizando códigos, títulos e descrições das famílias ocupacionais brasileiras. Após a conclusão do trabalho, será redigida uma publicação, a CBO 2000, que será distribuída a toda a sociedade e disponibilizada também via web, no site do MTE. A CBO 2000 vai substituir a última versão da classificação, elaborada em 1994.



Consultora MTE, Deisi Deffune, com os diretores Odilon Braga e Jailson Bispo

SINDMAR Discute Correção do DIRBEN-8030 em Brasília



Ana Rosa, Leny Xavier, Paulo César Cunha e o diretor José Serra, na Coordenadoria Geral de Benefício do INSS

O diretor do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, José Serra, a assessora para assuntos de previdência do SINDMAR, Ana Rosa, juntamente com a consultora previdenciária, Leny Xavier; estiveram em Brasília, no último dia 10 de janeiro, na Divisão de Orientação e Direito do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) da Coordenadoria Geral de Benefício.

Na ocasião, a equipe enviada pelo SINDMAR discutiu com o assessor daquela Divisão, Paulo César Cunha, a redação da Consolidação de Atos e Normas de Benefícios (CANSB). A CANSB, por um erro de transcrição, fere os direitos dos marítimos de convés, assegurados pelo Regulamento para as Capitânicas dos Portos (Decreto 5.798, de 11/06/1940), quanto à concessão do benefício de aposentadoria (DIRBEN 8030).

Após entendimentos, Cunha reconheceu a incorreção da redação da CANSB e vai providenciar o encaminhamento do assunto à diretoria competente. Para o momento, o SINDMAR estará acompanhando o andamento do processo.

LIVROS?

O seu Sindicato tem à disposição de todos os seus associados uma biblioteca com mais de 700 exemplares. São 500 títulos de literatura geral e 200 técnicos.

Faça-nos uma visita e confira!

A biblioteca do SINDMAR é coordenada pelo Departamento dos Aposentados, que administra os empréstimos de segunda à sexta-feira, sempre após 14h.



Cadastre seu e-mail no site do SINDMAR e receba, diariamente, as principais notícias do setor aquaviário. www.sindmar.org.br Navegue conosco!

CBO: Acreditando no potencial brasileiro

A Companhia Brasileira de Offshore – CBO, empresa brasileira do Grupo Fischer, que opera embarcações de apoio offshore para a Petrobras, vem mostrando sua força também na indústria naval. A empresa deu partida na retomada da construção naval no país, com o CBO Campos e promete continuar no mercado. “Investimos analisando a própria prospecção do mercado em águas profundas”, explicou o presidente da CBO, Luiz Maurício Portela. De acordo com ele, a estratégia adotada pela empresa de investir sem contrato “amarrado” está produzindo resultados positivos.

Luiz Maurício está otimista e acredita no crescimento da frota da CBO. “A nossa idéia é ter sempre uma embarcação em construção”, afirmou. O presidente estima que nos próximos 10 anos, além da substituição de parte da frota atual, será necessário o acréscimo de 100 novas embarcações de apoio ao processo de prospecção e produção de petróleo no Brasil, um investimento que deve chegar aos US\$800 milhões.

A frota atual da empresa é formada por 8 embarcações, incluindo os Platform Supply Vessel (PSV), “CBO Campos” e “CBO Rio”, que atendem a Bacia de Campos. Os outros navios, que operam nas regiões de Macaé, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, e Rio Grande do Norte são: Maricá, Macaé, Célia, Clarisse, e Carmem.

Outra preocupação da CBO, de acordo com Luiz Maurício, é a geração de trabalho e riquezas para o país, tanto que aposta na construção de todas as suas embarcações em estaleiros nacionais, utilizando profissionais brasileiros. “A nossa postura é retomar a força do mercado nacional”, afirma o presidente, lembrando que o CBO Campos, totalmente construído no Brasil, foi considerada a embarcação de melhor performance da Bacia de Campos.

“Vitória” para o meio ambiente

Em maio deste ano a CBO pretende colocar uma nova embarcação ao mar. A empresa, que venceu a licitação internacional da Petrobras para prestação de serviços de apoio marítimo a plataformas de petróleo em alto mar e combate a derrama-



“CBO Campos”: uma das modernas embarcações tipo Platform Supply Vessel (PSV)

mento de óleo, está construindo o “CBO Vitória”, já com contrato de operação tão logo sua construção seja concluída.

Com a nova embarcação, a empresa pretende seguir na sua campanha para preservação do meio ambiente e, certamente, conquistar novos prêmios. “Construímos o CBO Vitória pensando e nos preocupando com o meio ambiente”, afirmou o presidente da CBO, Luiz Maurício Portela. Em 2001, a CBO ganhou o prêmio Petrobras de Segurança, Meio Ambiente em Saúde e recebeu o Certificado ISO 9000, pela Sociedade Classificadora Germanischer Lloyd.

O “CBO Vitória” é um PSV construído a partir do projeto da Ulstein/Rolls Royce, possuindo as mesmas dimensões e características dos navios anteriores, somadas às características especiais que asseguram sua operação de com-

bate a poluição e capacidade de recolhimento de óleo.

A embarcação representa um investimento de US\$ 15 milhões, com financiamento do Fundo de Marinha Mercante, através do BNDES, com incentivos fiscais do Governo Estadual e Federal.

Investindo no social

Com 220 marítimos embarcados, incluindo oficiais, Luiz Maurício Portela orgulha-se do bom relacionamento que a empresa mantém com os seus funcionários. O presidente destaca, principalmente, o serviço de assistência social da empresa que, segundo ele, é um diferencial positivo.

A CBO conta com uma Assistente Social exclusiva da empresa. Solange Guimarães Aversa é responsável pelo contato direto com todos os marítimos embarcados, assim como apoio aos familiares. De acordo com Solange, todo o funcionário da CBO, ao ingressar na empresa, tem o seu perfil familiar avaliado para que o serviço de assistência social possa ser feito da melhor forma possível. “Muitas empresas mal recebem a pessoa em seus escritórios. Nosso diferencial é o acolhimento que damos às pessoas”, afirma. A posição de Solange é compartilhada pelo presidente da CBO: “Temos um retorno muito grande deste investimento no trabalho dos marítimos e na maneira como eles enxergam a empresa”. ❄



Luiz Maurício Portela ao lado da maquete do “CBO Vitória”: nova embarcação terá características especiais que asseguram o combate a poluição no mar.

SIM: Identificando a família naval

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante visitou, no último dia 19 de fevereiro, o Serviço de Identificação da Marinha (SIM). Na visita, o diretor do SINDMAR, Odilon Braga, discutiu com o Capitão-de-Mar-e-Guerra e diretor do SIM, CMG Stanziola, os procedimentos necessários para renovação da Carteira de Identidade para os oficiais da Marinha Mercante.

Pelas normas em vigor tem direito à identidade do SIM todos os aquaviários brasileiros, pertencentes ao 1º grupo (marítimos) com categoria igual ou superior a Moço de Convés ou Moço de Máquinas (nível 3), detentores de Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) contendo a identificação da referida categoria. Para a renovação da carteira é necessário que o marítimo comprove que nos últimos 5 anos trabalhou, efetivamente, pelo menos 8 meses, em serviços correlacionados à atividade marítima ou foram aposentados em decorrência de ofícios. O direito se aplica também aos práticos, sob as mesmas condições.

A atualização da carteira de identidade para os marítimos deve ser feita no SIM, localizado na Praça Barão de Ladário, no Rio de Janeiro ou nos Postos Locais de Identificação (PLIM), localizados nos estados do Rio Grande do Norte, Pará, Bahia, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal, São Paulo e Amazonas. Em outras localidades, situadas nas cercanias da área do Comando do 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro, ou caso seja feita uma solicitação para grandes grupos, o SIM disponibiliza a Unidade Móvel de Identificação (UMI), que vai ao local para realizar todos os procedimentos feitos no SIM.

A nova identidade, emitida pelo SIM, é feita digitalmente e entregue em até 72 horas após a solicitação. As fotos também são feitas no local, necessitando, portanto, que os marítimos se apresentem com o uniforme militar 5.5 ou 5.3. Mais informações sobre o SIM podem ser obtidas pelo site: www.sim.mar.mil.br.

mos se apresentem com o uniforme militar 5.5 ou 5.3. Mais informações sobre o SIM podem ser obtidas pelo site: www.sim.mar.mil.br.

DOCUMENTOS PARA ATUALIZAÇÃO

Ao comparecer ao SIM para a renovação da carteira, os oficiais deverão portar os seguintes documentos:

- Certidão de Nascimento/ Casamento (original e cópia)
- Ofício de apresentação das OM da rede
- CIR atualizada
- Atestado de tipagem sanguínea atestado emitido por médico ou farmacêutico ou biólogo, com o número do CRM/CRF, CRB (opcional)
- PIS/CPF (opcional)
- Documento que comprove o vínculo empregatício



Diretor do SINDMAR, Odilon Braga, com a chefe do departamento de identificação, capitã de corveta, Lúcia Neves e o diretor do SIM, CMG Stanziola.

Encontrando dificuldades na renovação de sua carteira, contate o seu sindicato via fax ou e-mail (fax: 21-2253-4524 ou sindmar@sindmar.org.br). Procuraremos a solução para seu problema.

“O sindicato orienta o marítimo para o caminho certo”

O Oficial de Máquinas, Mauro do Valle, participante ativo como associado de sindicatos marítimos, desde 1974, acredita que sua participação ativa como associado do SINDMAR trouxe grandes benefícios para sua carreira. Valle, que hoje trabalha na manutenção de piers na Baía de Guanabara, afirmou que o SINDMAR foi um dos grandes investimentos de sua carreira. “O que eu recebo do SINDMAR não pode ser comparado ao que pago como associado, que é uma quantia míni-

ma. Menor até que o que o governo desconta de nossa remuneração com impostos e INSS”, afirma.

Segundo Mauro do Valle, é um privilégio ser associado do SINDMAR. “Aqui temos um ambiente acolhedor, com acomodações boas e, principalmente, atendimento personalizado”, afirma. “O SINDMAR hoje é indispensável ao oficial de máquinas e náutica, pois orienta o marítimo para o caminho certo”, finaliza Valle.



Valle (centro), na sede do SINDMAR, com o presidente do SINDMAR, Severino Almeida (esq.) e o diretor, José Serra (dir.)

SINDMAR intensifica visita a navios

As visitas feitas pelo SINDMAR a empresas de navegação foram intensificadas nos meses de janeiro e fevereiro. Nos dois primeiros meses do ano de 2002, o SINDMAR, juntamente com companheiros de outros sindicatos e entidades de marítimos, visitaram um total de 32 navios. De acordo com o segundo presidente do SINDMAR, José Válido, o aumento no número de visitas mostra a vontade de luta e efetiva participação dos trabalhadores: “o trabalhador marítimo anseia pela visita. Se no começo os marítimos tinham uma certa incredulidade e estranhavam o processo, hoje eles chegam a cobrar as visitas”. De acordo com Válido, a interação entre as tripulações e o sindicato melhorou significativamente. “Podemos falar de uma melhora de 70% nesta relação,” afirma.

Severino de Almeida, presidente da CONTTMAF e do SINDMAR registra a importância das visitas aos navios como uma forma de conhecer de perto a realidade do trabalho dos marítimos, além de avaliar as condições de vida a bordo. Segundo ele, a visita é parte do processo negocial, mas também uma forma de interação e estreitamento do entendimento com os trabalhadores, que são o grande foco do sindicato.

Outro exemplo da importância dada pelo SINDMAR ao contato direto com os marítimos embarcados foi a visita ao navio Doce Serra, recentemente vendido à Elcano pela Docenave Cia de Navegação Vale do Rio Doce, feita no último dia 22 de fevereiro. “O sindicato foi a bordo e coordenou o processo de distrato com a Docenave e recontração pela Elcano, evitando assim a necessidade de deslocamento da tripulação e facilitando a vida dos trabalhadores”, afirmou o diretor-procurador do SINDMAR, Enilson Pires, que esteve a bordo do Doce Serra. ❄️



“O trabalhador anseia pela visita. Se no começo os marítimos tinham uma certa incredulidade e estranhavam o processo, hoje eles chegam a cobrar as visitas.”



Empresas de navegação que tiveram suas embarcações visitadas pelo SINDMAR em janeiro de 2002: Global, Flumar, Transpetro, Norsul, Elcano e Metalnave.

Nova largada para a EFOMM



Aula inaugural contou com palestra do embaixador Marcos Henrique Camillo Côrtes

O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) iniciou mais um período letivo para os alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). A cerimônia, que marcou a aula inaugural e uma homenagem aos ex-comandantes do Ciaga, aconteceu no dia 22 de fevereiro, na própria sede do Centro.

A cerimônia contou com a presença do embaixador Marcos Henrique Camillo Côrtes, que proferiu a aula inaugural sobre o “Panorama Geoestratégico no Limiar do Século XXI – Perspectivas para o Brasil”. A palestra foi seguida por um debate, em que puderam participar diversas autoridades e alunos presentes ao evento.

Prestigiaram a primeira aula do da EFOMM 2002 a Senadora Emília Fernandes, a Deputada Laura Carneiro, além de diversas autoridades marítimas

como o Diretor de Portos e Costas, Almirante Euclides Janot e vários diretores do DPC. Também estiveram presentes o presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, além de representantes da FRONAPE, FNTTAA, ABEAM, entre outros.

O evento contou ainda com a inauguração do Brasão do Ciaga, um almoço para os convidados e, na parte da tarde, a formatura da tripulação de alunos da EFOMM, além da colocação das platinas nos novos alunos da escola. O evento foi encerrado com um desfile militar dos alunos.

O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, em funcionamento desde 1971, conta hoje com mais de 400 alunos, sendo 270 do sexo masculino e 145 do feminino. O Ciaga é atualmente dirigido pelo comandante Capitão de Mar-e-Guerra, Sérgio Antonio da Conceição Freitas.

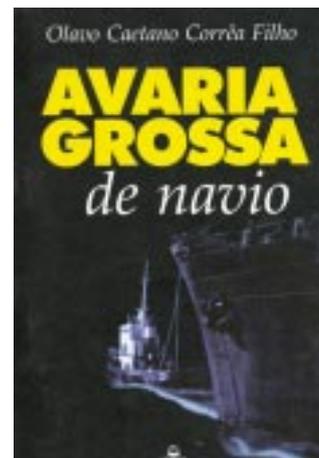


Aula inaugural foi prestigiada por diversas autoridades, entre elas a Senadora Emília Fernandes, a deputada Laura Carneiro e o diretor do DPC, Almirante Euclides Janot

Associado publica livro sobre avaria grossa

O discernimento de situações de avarias em navios é o objetivo do livro do Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, Olavo Caetano Correa Filho. Atualmente aposentado, o associado do SINDMAR soma 44 anos de carreira marítima, que ele insiste em continuar: “Estou preparado para embarcar, não quero ficar parado,” afirma.

O primeiro livro de Caetano é uma espécie de guia prático para os profissionais que atuam nas área de embarcações, seguros, agentes de navegação, Direito Internacional e estudantes em geral. No desenvolvimento do tema, o autor discorre sobre os primórdios e a classificação das avarias Grossas, contribuição e fundamentos jurídicos, código comercial, sistematização de providências, regulação, liquidação e conclusão de avarias grossas. O livro traz ainda um



exemplo ilustrado com roteiros e modelos que devem ser usados nas várias etapas para solução dos problemas em avarias.

“Avaria Grossa de Navio”, primeiro livro de Olavo Caetano, é resultado da compactação de um trabalho feito pelo autor que possui em seu curriculum o desenlace e recuperação de cargas de várias embarcações. Caetano pretende publicar ainda outro trabalho, sob o título “Exercícios de navegação estimada”, além de ensaios sobre democracia, assunto considerado por ele de extrema importância para os trabalhadores do meio marítimo.



SINDMAR apóia CHAPA 1 do Clube dos Empregados da Petrobras – CEPE, liderada por Annalise Schmidt da Silva.

Eleição: 15 a 19 de abril de 2002

CHAPA 1

Credibilidade, Competência e Qualidade.

Navegue conosco

Novidades enriquecem home-page do SINDMAR

Quem é tripulante assíduo da home-page do SINDMAR já deve ter notado as novidades virtuais que o sindicato preparou para seus associados. Agora, além da atualização de notícias de interesse da categoria, o visitante conta com um "Clipping Eletrônico". O clipping, atualizado diariamente, traz uma seleção das notícias do mercado aquaviário, publicadas nos jornais, revistas e publicações especializadas de maior circulação e importância no país.

Outra novidade é a cobertura completa das ações do sindicato quanto às negociações dos acordos coletivos com empresas de navegação. No link "Acom-

panhe aqui o andamento das negociações coletivas de trabalho do SINDMAR" o usuário pode visualizar todo o tipo de ação que o sindicato implementa nas negociações, desde cópia de correspondências enviadas, até esclarecimentos sobre as reuniões realizadas com as empresas.

Galeria Maldita? A homepage do SINDMAR também está de "olho aberto" com os candidatos às próximas eleições, trazendo para seus usuários informações importantes sobre parlamentares e as ações implementadas por eles em seus respectivos mandatos.

Vale lembrar que o SINDMAR disponibiliza aos seus associados uma sala



SINDMAR: acesso à internet para todos os associados

de estar, equipada com TV, vídeo, jornais e internet! O que você está esperando?

Navegue com quem está sempre linkado em você. Setor aquaviário? Acesse www.sindmar.org.br e confira. Sua sugestão também será sempre bem-vinda.

SINDMAR faz parceria com a Telefônica Celular e quem ganha é o associado

Pelo plano **TOP PROFISIONAL** você ganha:

- Descontos de até 75% na compra do telefone celular;
- Possibilidade de pagar em até 10 parcelas no cartão ou em 4 parcelas no boleto bancário sem o reajuste do preço do aparelho;
- Franquias de minutos a preços excepcionais;
- Tarifas reduzidas;
- Serviços sem qualquer acréscimo:
 - Siga-me,
 - Chamada em espera,
 - Tele-Conferência,
 - Conta detalhada,
 - Identificador de chamadas,
 - Caixa postal (só paga o assessor),
 - E-mocion (tempo de chamada é tarifado),
- A cada 200 telefones vendidos você poderá ser sorteado com dois meses de franquia sem qualquer custo.

DOCUMENTOS PARA A INSCRIÇÃO (Cópias):

- Identidade;
- CPF;
- Comprovante de Residência;
- Declaração de sócio fornecida pelo SINDMAR;
- Contra-Cheque do último mês.



Tabela de Preços:

PLANOS	MOVISTAR TOP PROFESSIONAL 75		MOVISTAR TOP PROFESSIONAL 150	
	N	R	N	R
Franquia	42,00		59,00	
VC1F	0,35	0,25	0,35	0,25
VC2F	0,35	0,25	0,35	0,25
VC1M	0,45	0,30	0,45	0,30
VC2M	0,45	0,30	0,45	0,30
VC1MP	0,29	0,19	0,29	0,19
VC2MP	0,29	0,19	0,29	0,19
VC3	0,79	0,55	0,79	0,55
VCW (e-mocion)	0,29	0,19	0,29	0,19
Dsl2	0,55	0,38	0,55	0,38

Planos de Pagamento:

FABRICANTE	MODELO	TOP PROF.75	PARCELAMENTO (ATÉ)		TOP PROF.150	PARCELAMENTO (ATÉ)	
			Cartão	Boleto		Cartão	Boleto
NOKIA	3280	69,00	10x 6,90	1x 69,00	49,00	10x 4,90	1x 49,00
LG	DM 110	109,00	10x 10,90	2x 54,50	89,00	10x 8,90	1x 89,00
	510	749,00	10x 74,90	4x 187,25	699,00	10x 69,90	4x 174,75
SANSUNG	VOICER FASHION	219,00	10x 21,90	3x 73,00	199,00	10x 19,90	3x 66,33
	VOICER VISION	1.199,00	10x 119,90	4x 299,75	1.049,00	10x 104,90	4x 262,25
MOTOROLA	V120	299,00	10x 29,90	3x 99,67	269,00	10x 26,90	3x 89,67
	TIMEPORT	449,00	10x 44,90	4x 112,25	399,00	10x 39,90	4x 99,75
	PHOENIX V60	1.299,00	10x 129,90	4x 324,75	1.249,00	10x 124,90	4x 312,25

Faça as contas e comprove as vantagens:

Dirija-se ao SINDMAR (Av. Presidente Vargas N° 309 15° andar) para maiores informações e vendas.

Mulher no comando

CBO contrata a primeira oficial da Marinha Mercante para o segmento de offshore

Aos 25 anos de idade, a paraense Ana Paula Sanches, será a primeira oficial da marinha mercante a tripular embarcações de offshore. A oficial, formada pelo Ciaba, vai participar da hierarquia de comando de navios especializados no apoio a plataformas de produção e exploração de petróleo em alto mar. “O reconhecimento da capacitação feminina para ocupar cargos de comando em todas as atividades nos motivou a contratar a oficial”, afirmou o presidente da Companhia Brasileira de Offshore (CBO), Luiz Maurício Portela. “Acredito que as mulheres vão fazer um bom trabalho, pois elas são muito cuidadosas e têm grande sensibilidade em relação ao meio ambiente e à segurança – quesitos fundamentais na atividade”, lembrou o presidente.

A experiência de Ana Paula, que afirmou querer seguir carreira na área de offshore, inclui 10 meses em um navio petroleiro, sendo seis meses embarcada, operando em rotas nacionais e internacionais. Na nova função, Ana Paula terá tarefas diferentes e trabalhará em um turno de trabalho de 28 dias embarcados por 28 dias de descanso. Apesar da diferença de sexo, Luiz Maurício garantiu que a oficial terá o mesmo tratamento de qualquer oficial que esteja iniciando a sua carreira na empresa.

“A CBO sai à frente com uma bandeira já levantada em todo mundo, que é a da igualdade de oportunidade no mercado de trabalho”

(Maria Lúcia Di Iorio)



Ana Paula Sanches: aos 25 anos é a primeira oficial da Marinha Mercante a atuar no segmento de “offshore”

Nova relação de trabalho

A cerimônia que marcou o embarque da oficial Sanches foi prestigiada por várias autoridades. A comemoração incluiu um coquetel a bordo do navio CBO Campos, em Imbetiba (Macaé), no cais da Petrobras, seguido de um almoço no hotel Du Lac.

A Secretária de Relações de Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, Maria Lúcia Di Iorio, estava entre as presentes e ressaltou o momento como um marco para a Marinha Mercante e para a História do Brasil. Di Iorio mencionou a importância da iniciativa da Companhia Brasileira de Offshore: “A CBO sai à frente com uma bandeira já levantada em todo o mundo que é a da igualdade de oportunidades no mercado de trabalho. Parabênzulo a empresa pela coragem e pela iniciativa,” afirmou.

A Secretária ressaltou ainda a participação do SINDMAR, na pessoa de seu presidente Severino Almeida: “Acompanho seu trabalho como líder sindical e como pessoa e posso dizer com certeza que estamos na frente de um líder sindical autêntico, correto, sério, digno,

eficiente e eficaz. Este acontecimento aqui e o ingresso da mulher na Marinha Mercante, certamente, teve a participação do Comandante Severino,” finalizou Di Iorio.

A Diretoria de Portos e Costas, representada no evento pelo Almirante Euclides Janot também mencionou a importância do evento dentro da história da Marinha, lembrando do pioneirismo do ingresso da mulher no mercado de trabalho marítimo, dentro das Forças Armadas. “A mulher tem se destacado imensamente em todas as tarefas que vêm executando na Marinha como um



Presidente do SINDMAR chega ao aeroporto em Macaé, acompanhado do Almirante Janot e da Secretária de Relações do Trabalho do MTE, Maria Lúcia Di Iorio

“A mulher tem se destacado imensamente em todas as tarefas que vêm executando na Marinha como um todo. Hoje já podemos pensar o que seria de nós sem a participação delas.”

(Almirante Janot)

todo. Hoje já podemos pensar o que seria de nós sem a participação delas,” afirmou o almirante. “Acredito que a mulher vá conseguir equilibrar as tarefas de mãe e esposa, trabalhando na Marinha Mercante e certamente teremos várias marinheiras famosas na CBO e em outras companhias que tiverem a mesma iniciativa,” finalizou.

O evento teve também a participação de membros do Congresso Nacional, que prestigiaram a solenidade e comentaram o ingresso da oficial em um novo segmento de trabalho. A Deputada Miriam Reid, em nome da bancada feminina no Congresso, endossou as palavras dos outros participantes, afirmando que estava “emocionada e feliz pelo convite e pela oportunidade de estar participando de um marco para a história das mulheres”. O também Deputado Federal, Paulo Lessa, destacou a intensa participação da mulher no mercado de trabalho: “a mulher é importante hoje não só na formação da família”, afirmou.

O presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino de Almeida, exaltou a importância do evento. “Este é um trabalho que muitos apostaram que as mulheres não seriam capazes de exercer,” afirmou. Severino Almeida lembrou ainda da importância da CBO para o marco: “É simbólico que a primeira contratação de uma oficial da Marinha Mercante para trabalhar em “offshore” fosse feita pela CBO, pois esta é uma companhia que carrega há tempos pioneirismo nas negociações trabalhistas.” O presidente lembrou do que a CBO foi a primeira a pactuar um



Autoridades e convidados posam com a oficial, ao lado do CBO Campos.

acordo coletivo de trabalho, inserindo o benefício da licença paternidade.

O presidente do SINDMAR apontou ainda a importância da participação das autoridades marítimas na consolidação da nova iniciativa e lembrou a importância da necessidade da adequação da legislação trabalhista ao novo mercado que se abre para a mulher. “A Ana Paula não está representando apenas o ingresso da primeira oficial mercante em “offshore”, mas sim a consolidação do primeiro passo dentro de um novo canal que se abre no mercado de trabalho para as mulheres”.

“Acredito que as mulheres vão fazer um bom trabalho, pois elas são muito cuidadosas e têm grande sensibilidade em relação ao meio ambiente e à segurança – quesitos fundamentais na atividade”.

(Luiz Maurício Portela)

A Mulher na Marinha

Em 7 de julho de 1980, por iniciativa do então Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, era criado o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha, com atuação na área técnica e administrativa.

Na Marinha Mercante a primeira turma de oficiais integrada por mulheres foi formada em julho de 2000, pelo Centro de Formação Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). À época, as mulheres representavam 1/3 dos alunos matriculados no Ciaba e Ciaga (RJ).

Atualmente, este número chega a quase 50%.

Cruzeiros Marítimos: o turismo visual que polui o Brasil

Transatlânticos de bandeira estrangeira viajam na costa brasileira: turistas a bordo e dinheiro no bolso da embarcação

Navios cada vez mais luxuosos com facilidades de todo tipo a bordo, desde restaurantes e spas, até paredes para alpinismo e campos de golf. A indústria dos cruzeiros marítimos é uma atividade que representa alta lucratividade e está em plena expansão em todo o mundo.

No caso do Brasil, porém, toda a lucratividade proveniente do turismo em cruzeiros marítimos teve curta duração. Com a venda dos saudosos navios da Lloyds, na década de 70, o Brasil deixou de lado a “cultura dos transatlânticos”, passando a se dedicar ao transporte de cargas. Hoje, o que visualizamos é a entrada, cada vez mais intensa, de embarcações de bandeira estrangeira que pouco ou nada acrescentam para a economia de nosso país.

Para se ter uma idéia, até o abastecimento para os navios de cruzeiros que param nos portos brasileiros é problemático. O que ocorre é um verdadeiro “contrabando” entre fornecedor e armador, sem interferência do agente portuário. Assim, a maioria dos suprimentos que abastecem os transatlânticos é trazida de fora, devido aos padrões internacionais dos produtos, estabelecido pela ISSA (International Ship Suppliers Association).

Um navio do padrão do Splendour of the Seas (ver quadro), maior transatlântico a navegar na costa brasileira até o momento, consome cerca de cinco

contêineres de coca-cola. Toda ela trazida de fora! Neste caso particular, o problema é a questão tributária do Brasil. O armador prefere trazer um contêiner de seu país a consumir o brasileiro, devido à alta carga de impostos que incide sobre o produto nacional. O Splendour, com capacidade para 1.804 passageiros e 723 tripulantes, consome cerca de três toneladas de comida por dia. 90% deste total é trazido de fora.

De acordo com as companhias marítimas, um dos grandes problemas nos produtos brasileiros é a incompatibilidade com a tradição gastronômica predominante na embarcação. Os navios, para manterem os passageiros desfrutando das regalias a bordo, preservam os pratos típicos dos países nas refeições. Tudo a gosto do freguês. Difícil acreditar que eles queiram realmente fazer um “lanchinho” no porto.

Legislação

Desde a primeira legislação, em 1891, o Brasil encontrava dificuldades com o mercado de cruzeiros devido à proibição da navegação de cabotagem no litoral do país para embarcações de turismo. Com a Emenda Constitucional nº 7, a situação foi contornada, mas o país está longe de ter instalações adequadas aos turistas que, chegando em suas mansões flutuantes, permanecem nos portos apenas por algumas horas.

Outro impasse na legislação diz respeito aos tributos. De acordo com a lei, os navios de cruzeiros de navegação em cabotagem devem recolher todos os tributos relativos à compra de produtos dentro e fora do Brasil. As embarcações de bandeira estrangeira, em viagem internacional, por outro lado, consomem os produtos nacionais como item importado. Ou seja, isentos de impostos. Os produtos trazidos de fora, por sua vez, são declarados como mercadoria em trânsito, também não incidindo em lucro para o Brasil.

Mesmo com todo os problemas, estima-se que em torno de 59.000 passageiros, entre brasileiros e estrangeiros, embarcaram em navios de passeio internacionais nos portos de Rio, Santos, Fortaleza e Salvador. Ao contrário de desfrutarem os prazeres do extenso litoral brasileiro, com mais de 7000 km de baías e enseadas e clima ameno, os viajantes se aventuram em outro tipo de turismo: aquele que está dentro da embarcação.

O Splendour of the Seas oferece a seus passageiros acomodações que incluem banheira de hidromassagem, piano de cauda e sala de jantar. Isso sem contar com os atrativos da embarcação que incluem um cassino “a la Las Vegas”, shopping center, piscina, teatro, jacuzzi, campo de golfe, entre outras regalias. O transatlântico, que não está nem entre os 30 maiores do mundo, garante o conforto e oferece tudo o que o passageiro precisa a bordo do navio.



Morando no mar

A indústria dos transatlânticos não para de crescer. O navios gêmeos, Voyager of the Seas e Explorer of the Seas, ambos de propriedade da empresa Royal Caribbean, são os maiores transatlânticos já construídos e em funcionamento em todo o mundo. Estima-se que o custo da construção de cada um ultrapasse os 400 milhões de dólares. A



The World: custo estimado de mais de US\$ 400 milhões

exemplo do Splendour of the Seas, o navio conta com várias atrações. Capelas para casamentos, laboratório oceanográfico, parede para alpinismo, pista de patinação no gelo, quadra de esportes, gráfica para impressão de um jornal diário, distribuído aos viajantes, além de inúmeras outras atrações que exemplificam o luxo e conforto oferecidos a bordo.

E se conforto virar mesmo mania de viver no mar, pode-se apelar para o para o navio “The World”, de propriedade da empresa norueguesa, Residence of the Seas, por um custo estimado de US\$6,8 milhões cada camarote. A embarcação de 43 mil toneladas, inaugurada no último dia 20 de fevereiro, é equipada com, entre outras coisas, quatro restaurantes, um supermercado, uma pista de golfe e duas piscinas.

“Viaje o mundo sem deixar sua casa”, afirma o grupo ResidenSea em sua propaganda sobre a embarcação, convidando os ricos de todo o planeta a comprarem um apartamento ao invés de apenas alugarem cabines em cruzeiros. De um jeito ou de outro, o lucro fica a bordo.

Transatlânticos: intensa atividade turística a bordo



Splendour of the Seas O palácio de vidro flutuante



Comprimento: 264m
Largura: 32m
Calado: 7,5m
Tonelagem Bruta: 70.000
Capacidade de passageiros: 1804 em cabines duplas
Tripulação: 723
Velocidade do Cruzeiro: 24 nós
11 elevadores
902 cabines

Inaugurado em 1996 e de propriedade da Royal Caribbean, o Splendour of the Seas é o maior e mais moderno navio que realizou cruzeiros nas costas brasileiras. Conhecido como o palácio de vidro flutuante, o Splendour foi construído com 8.000 metros quadrados de vidro. Para se ter uma idéia, as melhores cabines, a “Royal Suite” e as “Owner’s Suites”, são dignas do mais sofisticado viajante, pois além de acomodações extraordinariamente grandes possuem piano de cauda, banheira com hidromassagem e sala de jantar.

De suas 902 cabines, 40% possuem terraços, além de espaçosas com áreas entre 13 e 18 m², o navio da oferece ainda **7 bares** distintos, **restaurante**, **cassino**, **shopping center**, **teatro** com capacidade para 800 pessoas confortavelmente acomodadas, piscinas com água cristalina, sendo uma delas com teto de vidro retrátil, que ora cobre a **piscina**, ora o **mini campo de golfe** construído com características dos mais afamados campos do mundo. Ao lado das piscinas existem pequenas piscinas com **jacuzzi** para o necessário relaxamento após a ginástica aeróbica praticada em salas especiais, ou de outros tipos de ginásticas de seu amplo **SPA**. Além destes espaços para exercícios físicos, o Splendour of the Seas possui uma ampla **pista de “jogging”**.

O que pensa o seu sindicato

A indústria de turismo em cruzeiros marítimos pode ser proveitosa para o país e um fator de criação de empregos, desde que:

- Haja uma política voltada para obrigar a contratação de profissionais brasileiros, em volume proporcional ao tempo de permanência em águas jurisdicionais brasileira. Por exemplo, após a permanência da embarcação por trinta ou mais dias em águas brasileiras, ser obrigatoriedade ter entre seus profissionais embarcados, um terço de brasileiros. Metade, após sessenta dias e dois terços de brasileiros, após noventa dias em águas nacionais. Com isso, estimamos que pelo menos 8 mil empregos seriam criados, por estação.
- Exista uma política que estimule o surgimento e crescimento de empresas brasileiras de navegação, dedicadas à indústria de turismo em cruzeiros marítimos, com suporte financeiro para financiamentos, pelo menos em parte, advindos das arrecadações com adicionais sobre operações de embarcações estrangeiras de cruzeiros marítimos.
- Haja uma política de fiscalização sanitária e proteção ao meio marinho, com punições financeiras compatíveis com o volume de recursos capitados pela embarcação.

Uma sofrida paisagem

Transatlântico comete crime ambiental e polui a Baía de Guanabara

Esgoto, lixo e efluentes industriais não são os únicos poluentes que ameaçam um dos mais belos cartões postais do Rio de Janeiro, a Baía de Guanabara. O local voltou a ser castigado no último dia 23 de fevereiro, em uma área próxima ao Pier de Mauá.

O acidente aconteceu com o transatlântico internacional, o navio Caronia, de propriedade da companhia de navegação britânica, Cunard Line. O derramamento de mais de 30 mil litros de óleo combustível atingiu toda a extensão do Porto do Rio e foi provocado durante o deslastreamento (retirada de água dos porões do navio) – operação considerada **ilegal** nas baías.

A empresa Expresso Mercantil Agência Marítima, que representa no Brasil a companhia de navegação britânica Cunard, foi multada pela Secretaria Estadual do Meio Ambiente do RJ em R\$ 1 milhão, no dia 26 de fevereiro. Se for pago, o valor da multa irá para a conta do Fundo Estadual de Conservação Ambiental. Um dos problemas, segundo a Secretaria, é a demora na arrecadação da multa, que muitas vezes leva cinco anos.

Após o derramamento, o Caronia foi detido pela Capitania dos Portos e inspe-

cionado pela Fundação de Engenharia de Meio Ambiente (Feema). Além da equipe do Serviço de Poluição Acidental (SPA) da Feema, a operação para evitar que a mancha se espalhasse contou com ajuda da Capitania dos Portos.

O transatlântico Caronia voltou a navegar às 14h30 do dia 25 do porto do Rio em direção a Salvador. Inicialmente, a partida estava prevista para a madrugada do dia 24. A embarcação veio de Montevidéu e, em sua volta pelo mundo, estava de passagem pelo território nacional. O navio, construído em 1973, mede 191 metros e tem capacidade para 730 passageiros.



Navio Caronia, de propriedade da Cunard, derramou mais de 30 mil litros de combustível na Baía

Uma história de desastres

A Baía de Guanabara, palco de grandes vazamentos de óleo nas décadas de 60 e 70, sofreu em 2000 um derramamento de 1,3 milhão de litros de óleo. O desastre ocorreu no duto que liga o terminal da Ilha D'Água à Refinaria de Duque de Caxias (Reduc). Para se ter idéia da dimensão do desastre, o óleo atingiu 23 praias, entre Ilha do Governador, Paquetá, Magé e São Gonçalo. O acidente foi o maior desastre ecológico na Baía desde 1975.

Em novembro de 2001, a baía também não foi poupada. Um vazamento de cerca de 100 mil litros de óleo bruto provocou uma mancha de dois quilômetros de diâmetro no local. Desta vez, o acidente foi causado por uma rachadura no oleoduto da Refinaria de Manguinhos. Na ocasião do desastre,

especialistas lamentaram que a quantidade de óleo era apenas “pequena fração das sete toneladas despejadas diariamente na Baía de Guanabara, acompanhadas por outras dez toneladas de lixo levadas pelos rios, que também conduzem esgoto à sofrida paisagem”.



Esgoto, lixo e efluentes industriais não são os únicos poluentes que ameaçam um dos mais belos cartões postais do Rio de Janeiro, a Baía de Guanabara.

Óleo ao Mar

Sempre que uma embarcação derrama óleo no mar o dano é gigantesco. Algumas formas de vida marinha já foram extintas apenas devido a isso. Quando o óleo atinge a água do mar ele espalha-se pela superfície e forma uma camada compacta que leva anos para ser absorvida. Isso impede a oxigenação da água, matando a fauna e a flora marinhas e alterando o ecossistema.

De acordo com especialistas, a poluição oceânica está danificando a membrana ultra fina da superfície, chamada *neuston*, que desempenha um papel crucial na captura e estabilização do suprimento de alimentos para o menor organismo marinho existente, o *fitoplâncton*, que constitui a base da cadeia alimentar marinha. Estima-se que sejam despejadas anualmente nos oceanos cerca de um milhão de toneladas de óleo, provenientes de vazamentos de poços, terminais portuários e limpeza dos tanques.

Na rota do tráfico

O mais recente e curioso episódio ocorrido no com transatlânticos de luxo no Brasil, foi o do último dia 10 de março. Agentes da Polícia Federal do Rio de Janeiro prenderam um casal argentino que embarcava no transatlântico de bandeira italiana *Costa Tropicale*. Mário Victor Ferraro, 48 anos, e Romina Lorena, 25, tentaram embarcar levando 27 quilos de cocaína, escondidos em fundos falsos de malas. A apreensão foi feita durante uma inspeção no pier da Praça Mauá.

No dia anterior (9), Yolanda Heisel Rojas, 38 anos, também tentou embarcar no mesmo transatlântico, levando 95 quilos de cocaína, acondicionados em quatro malas. Desta vez, a apreensão foi feita no Porto de Santos.

De acordo com as autoridades marítimas e a Polícia Federal, o tráfico internacional vem usando transatlânticos de luxo para transportar drogas para a Europa.

O trabalho da mulher no mar e a maternidade

*Jandira Feghali**

A literatura não reservou, sempre que se referiu a qualquer atividade marinheira, grande espaço para a presença feminina. Não só isso. A literatura sempre estimulou no imaginário do leitor, um cenário pouco propício para a presença feminina.

Nos dias atuais, especialmente na atividade mercante, a rotina de bordo é diuturnamente acompanhada através de modernos equipamentos, retirando os empecilhos que possam justificar a ausência da mulher a bordo.

Sem adentrarmos na questão da igualdade de direitos e oportunidades para ambos os sexos, seria adequado observarmos que a participação da mulher num ambiente altamente competitivo e tenso pode dar uma contribuição significativa à humanização do trabalho nos navios mercantes. Pode ser mais ainda. Pode ser o elo indispensável para tornar o ambiente a bordo o mais próximo daquele convívio social que habitualmente o marítimo participa quando desembarcado.

É fato que não são muitos os países que se dedicam a preparar mulheres para a Marinha Mercante e no Brasil, pelo menos entre os Oficiais, só muito recentemente abriu-se o trabalho no mar para nós mulheres.

É fácil observar pelas notícias do setor que elas têm encontrado importante apoio da organização sindical marítima, dos responsáveis pelo ensino profissional e também de diversas companhias de navegação.

É hora portanto de iniciarmos o enfrentamento daquele aspecto tão peculiar ao sexo feminino: a proteção à maternidade.

Cedo ou tarde as mulheres marinheiras terão diante de si o desejo de se tornarem mães. Não é justo que a maternidade exclua a mulher de seu trabalho no mar, interrompendo-o ou mesmo inviabilizando-o.

É óbvio que a legislação atual não está adaptada às exigências da maternidade, de forma a garantir para a mulher grávida ou mãe recente a adequada atenção ao seu bebê. O trabalho a bordo é incompatível com um final de gravidez e a dedicação e cuidados para com o bebê, sem falar na necessidade de realizar um pré-natal adequado.

Diante disto, os países com tradição marinheira prevêm legislação específica para nós mulheres. Na Noruega, certamente possuidora de uma das mais avançadas legislações para este caso, vai muito além das 17 semanas previstas na legislação brasileira. Lá a gestante marinheira e futura mãe terá 59 semanas com pagamento integral pelo Estado ou, se preferir, 62 semanas com 80% de sua remuneração. Vai mais longe ainda, possibilita que a mulher transfira para seu marido, quando também marinheiro, parte deste tempo para possibilitar maior estreitamento do pai com seu filho.

Claro que estamos a muitas milhas desta realidade. Aqui ainda tentamos com muita dificuldade garantir para os marítimos sua aposentadoria antecipada, com base no confinamento que sofre em sua atividade profissional. Ser mãe marinheira pode parecer ser uma realidade muito distante, mas, sem dúvida, é uma bela batalha a ser travada pela bancada feminina do Congresso Nacional.

Bela e indispensável.

Tanto quanto a maternidade.

** Jandira Feghali é Deputada Federal pelo PC do B/RJ.*

Na foto, a deputada com seu filho Thomaz, nascido em 12 de janeiro de 2002: “A maternidade não pode ser incompatível com a paixão pelo trabalho no mar”



Metaltanque III: Vitória do trabalho conjunto da tripulação com sindicatos

O navio Metaltanque III, de propriedade da empresa de navegação Metalnave S.A., teve suas atividades paralisadas por um movimento voluntário da tripulação. O navio parou das 0:45h do dia 26 de fevereiro, voltando a navegar na manhã do dia 28 de fevereiro após acordo com a empresa. Diversos dirigentes sindicais, entre eles o presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, o segundo presidente do SINDMAR, José Válido, o diretor-procurador do SINDMAR, Enilson Pires e o presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, pernhoitaram a bordo. A paralisação contou com adesão e efetiva participação da tripulação do navio, que, juntamente com os dirigentes, obtiveram resultados positivos para os trabalhadores junto à Metalnave.

Após exaustiva negociação com os dirigentes sindicais, a Metalnave S.A. as-



Tripulantes e sindicalistas demonstram disposição para luta

sinou com a CONTTMAF e FNTTAA – esta última representando os sindicatos afiliados – na manhã do dia 28 de fevereiro, um “Protocolo de compromisso para a celebração de acordo coletivo de trabalho”.

Com o protocolo, a Metalnave se compromete a proceder negociações coletivas para a assinatura de acordo coletivo no prazo máximo de 60 dias, com base retroativa a 01 de fevereiro. O documento garante ainda o emprego para

os grevistas por um período de 60 dias mais 90 dias após a assinatura do ACT.

O aumento na remuneração, já negociado com a empresa, totalizou a média de 23%, chegando a 37% para as categorias mais defasadas. A nova tabela retroage a 01 de janeiro e a diferença nos salários deverá ser paga até o dia 01 de março de 2002. Na assinatura do acordo coletivo de trabalho, a data

base será o dia 01 de fevereiro.

De acordo com Severino Almeida, a atitude da empresa demonstrou a força do trabalho organizado da tripulação, com o auxílio dos sindicalistas. “Mas, certamente esta é uma vitória também da Metalnave, que demonstrou sensibilidade e maturidade para iniciar o processo de negociação, rumo à normatização das relações de trabalho com seus marítimos,” completou o presidente.

Um dia de muitas homenagens

O Rio de Janeiro e a mulher foram os assuntos de uma animada reunião dos aposentados no SINDMAR

Na última Reunião do Departamento dos Aposentados do SINDMAR, ocorrida no dia 13 de março, não faltaram homenagens especiais. No auditório do Sindicato, os veteranos homenagearam os 437 anos da cidade maravilhosa e lembraram do Dia Internacional da Mulher.

A animada reunião contou com a presença de mais 30 convidados. O destaque ficou por conta da homenagem prestada à “nossa namorada” – como carinhosamente é chamada Maria Helena Corrêa Ferraz pelos marítimos aposentados. D^a Helena acompanha o Sindicato há mais de 40 anos e não conteve a emoção ao receber a placa das mãos do presidente do SINDMAR, Severino

Almeida: “Meu coração vive no sindicato, minha felicidade é estar aqui”, afirmou Maria Helena. “Recebo homenagens, como a de hoje, a cada sorriso que vejo e no olhar das pessoas que trabalham aqui comigo”.

Severino Almeida aproveitou a ocasião para exaltar a participação dos aposentados no processo de unificação do sindicato. “Os novos que aqui estão não vivenciaram tudo o que vocês vivenciaram. Hoje somos vencedores. O sindicato é resultado do comportamento dos seus associados”, afirmou o presidente.



Severino entrega placa de agradecimento à Maria Helena

Sindicalistas denunciam contrato de trabalho ilegal no offshore

O diretor conselheiro da CONTTMAF e diretor financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo e o diretor secretário da CONTTMAF e do SINDMAR, Odilon Braga, juntamente com os representantes da FNTTAA, Roberto Negrão e Luciano Ponce, estiveram, no último dia 7 de março, na sede do Ministério Público do Trabalho para deporem contra a empresa norueguesa DSND Subsea, representada no Brasil pela DSND Consub S.A.



Dirigentes da CONTTMAF FNTTAA em audiência com os promotores

A companhia, que opera na prestação de serviços de apoio logístico a plataformas na Bacia de Campos, vem praticando contratações de estrangeiros para tripularem suas embarcações no Brasil, alegando que os mesmos têm qualificação diferenciada, não podendo ser substituídos por marítimos brasileiros. De acordo com Odilon Braga, a realidade é outra: “todo oficial é treinado para comandar uma embarcação, pois os certificados marítimos (STCW) são reconhecidos internacionalmente de acordo com padronização regida pela IMO”.

Jailson Bispo informou que os estrangeiros, em sua maioria trazidos da Noruega, Dinamarca, entre outros países euro-

peus; são transportados via aérea e hospedados em hotéis em Macaé, de onde são levados, via helicóptero, para embarcações. Os navios, tripulados pelos estrangeiros, também são comandados por oficiais não brasileiros.



Salgueiro: tripulação brasileira, porém com contratos regidos pela legislação internacional

Trabalhadores brasileiros

A situação dos empregados brasileiros, contratados pela DSND, também merece observações, no mínimo, interessantes. Para se ter uma idéia, os marítimos da DSN Consub S.A., alegando receberem salários inferiores aos dos estrangeiros, foram “demitidos” e admitidos pela DSND Subsea. Desta forma, os contratos dos marítimos nacionais agora também são regidos por leis internacionais.

De acordo com os Procuradores do Trabalho, Dr. Maria Julieta e Dr. João Batista Berthier; que participaram da audiência, as irregularidades na contratação de estrangeiros para tripularem embarcações de offshore na Bacia de Campos e a situação dos empregados brasileiros é preocupante e demanda uma investigação minuciosa, especialmente na cidade de Macaé, para onde são levados os tripulantes internacionais trazidos pela DSN.



Lochnagar, uma das embarcações da empresa que opera na Bacia de Campos com bandeira e tripulantes estrangeiros

Novo prazo para o STCW 95

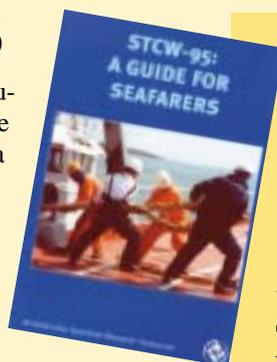
A IMO emitiu circular para todos os autoridades marítimas recomendando que, após um período de seis meses a partir do dia 1 de fevereiro de 2002, as embarcações, cujos oficiais não estejam com suas licenças adequadas ao STCW 95 na nova lei, não devem ser detidas, apenas advertidas.

A decisão da IMO veio após a constatação de que muitos marítimos ainda não obtiveram as certificações exigidas pela convenção e encontram problemas com a adequação a todas as exigências do STCW 95.

Para evitar possíveis atrasos, a circular da IMO recomenda que as auto-

ridades marítimas comuniquem aos marítimos e às empresas sobre a possível inadequação ao STCW 95 para que sejam providenciadas as pendências até o novo “deadline.”

Muitas delegações presentes à 33ª reunião do subcomitê, que decidiu a nova data, ficaram desapontadas com a medida, mas houve um consenso de que o STCW 95 introduziu uma série de mudanças radicais que contribuíram para a mudança do prazo.



Revalide seu certificado (STCW 78) !!!

Será exigido para todos os oficiais, a partir de **1 de agosto de 2002**, o STCW95. Para evitar transtornos, a revalidação dos certificados (STCW78) deverá ser feita até esta data. Procure seu sindicato para mais informações: sindmar@sindmar.org.br

Falsificação de licenças no Panamá: a fraude continua

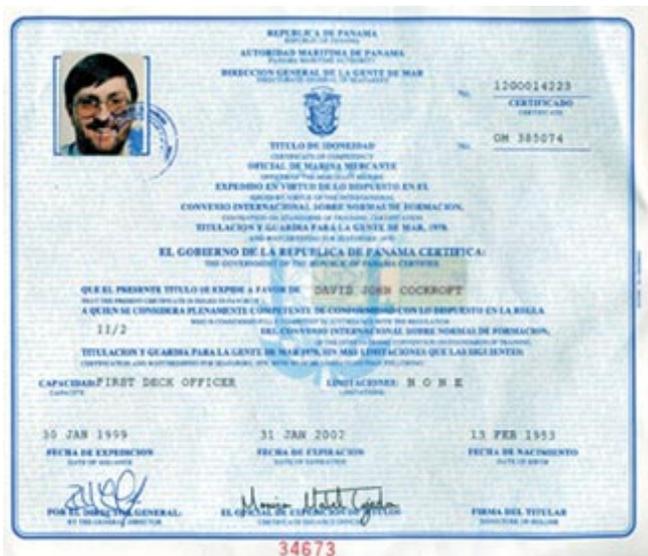
O bter um certificado de qualificação (licença marítima) significa empenho e esforço durante anos. No Panamá, porém, a realidade é adversa. O exemplo do secretário-geral da International Transport Workers' Federation (ITF), David Cockroft, ilustra bem o problema que atinge o país. Para provar ao mundo a facilidade que é fraudar licenças

no Panamá. Ao contrário de cursar o colégio náutico, fazer os exames e cumprir as exigências da marinha, Cockroft obteve sua licença mais “facilmente”. Ele preencheu um cadastro com seus dados pessoais e desembolsou a quantia de US\$ 4,5 mil. Assim, por meio de um “intermediário”, tornou-se um Oficial Marítimo panamenho.

A história do secretário ilustra uma reportagem, publicada em 2000, pela ITF. Cockroft conseguiu a licença e comprovou ao país e às entidades panamenhas, que inexperiência não é problema no Panamá. Basta apenas dinheiro e um “esquema”. Para se ter uma idéia do risco, atualmente existem cerca de seis mil embarcações navegando sob a bandeira do Panamá. Muitas delas, carregando produtos químicos ou trafegando na mesma rota de um superpetroleiro.

A história se repete

A fiscal anti-corrupção do Panamá, Cecilia Lopez, ordenou, no último dia 08 de janeiro de 2002, a prisão de duas pessoas e formulou uma petição de extradição para outra que se encontrava residindo em Miami. As pessoas estão sendo investigadas por falsificação de li-



Cópia de licença marítima de Cockroft: secretário da ITF pagou US\$ 4,5 mil

cenças marítimas nas Filipinas. Lopez explicou que os acusados seriam formados pela Autoridade Marítima do Panamá (AMP) e estariam envolvidos em operações de emissão fraudulenta de licenças para empresas particulares.

A solicitação da extradição do residente em Miami, segundo Lopez, foi feita com base na presunção de que o mesmo teria participação direta na tramitação de documentos irregulares, que eram vendidos aos marítimos.

As investigações da fiscal anti-corrupção tiveram início logo após a execução de uma inspeção ocular na AMP e a obtenção de um informe sobre o mecanismo utilizado pela instituição para outorgar as licenças marítimas.

Lopez revelou que espera obter assistência judicial da Inglaterra para determinar quantas licenças foram tramitadas de forma irregular e quais os funcionários que estiveram diretamente ligados às atividades. Segundo a fiscal, a investigação será remetida aos tribunais nas próximas semanas para ser qualificada.

O Ministério Público do Panamá iniciou a investigação depois da publicação, em importantes meios de comunicação internacionais, de notícias sobre

venda de licenças marítimas falsificadas nas Filipinas. À época, a Associação de Direito Marítimo, além de alguns partidos políticos, solicitaram aos órgãos executivos uma investigação sobre a expedição das licenças alteradas.

Otimismo

O Diretor dos Trabalhadores Marítimos da AMP,

Luis Salamero, afirmou que um dos objetivos da sua instituição é melhorar a qualidade dos certificados e licenças para marítimos, evitando os episódios de fraudes, detectados nos últimos dois anos no Panamá.

Salamero garantiu que está adotando medidas para estabelecer um sistema inviolável, mas afirmou que 100% de segurança não será possível, pois “sempre existirão atos de falsificação,” afirmou.

Autoridades panamenhas analisam a implementação de um sistema para impedir este tipo de fraude, ao mesmo tempo em que estudam a implementação de um sistema de qualidade, a exemplo das inspetorias em portos. A AMP já está analisando as medidas de segurança e, com o adiamento do STCW para agosto, expedirá um documento semelhante a um passaporte.

A AMP adiantou ainda que, no fim de março de 2002, fará uma licitação internacional para a confecção das licenças e de todo o sistema que vai impedir a falsificação das licenças. O diretor da AMP, Jerry Salazar, acredita que o futuro do Panamá, como uma pequena Londres, Nova Iorque ou Tóquio, pode es-

tar dando os primeiros passos para manter a imagem que o país ganhou na indústria marítima mundial. O país terá o seu espaço no âmbito latino-americano e os grandes navios construídos em estaleiros internacionais poderão ter bandeira panamenha.

Realidade mundial

A Universidade de Cardiff, da Inglaterra, e o Centro Internacional de Pesquisa Marítima (SIRC), realizou um estudo em 2001, revelando que número de casos de fraudes em licenças marítimas tem aumentado de forma significativa, não apenas no Panamá.

O trabalho das entidades envolveu entrevistas com 1.105 marítimos e 35 empregadores de seis países do Sul e Sudeste da Ásia e da Europa Oriental. De um total de 40,5 mil certificados analisados, 12.635 eram fraudados – o que representa um percentual de 32,5% do total. Foram encontrados ainda vários casos de uso de documentos falsos para obter qualificações legais de autoridades que não conferiram os originais.

Os resultados obtidos pelo SIRC mostram que em 39% das administrações marítimas foram descobertos certificados forjados. Nove por cento dos marítimos entrevistados admitiram estar usando certificados fraudulentos. E cerca de 85% dos empregadores haviam descoberto fraudes nos últimos anos. O relatório do Centro de Pesquisa afirmou, em seu relatório de conclusão, que uma das soluções para o problema seria o investimento em treinamentos e formação dos profissionais marítimos.

Exemplo Tio Sam

Com o aumento na falsificação de certificações da Marinha Mercante em várias partes do mundo, os EUA tomaram nova medida de prevenção. Para evitar fraudes e aumentar a segurança na documentação dos marítimos, a Guarda Costeira dos Estados Unidos iniciou a emissão de um novo tipo de certificação. A nova tecnologia inclui um sistema computadorizado de alta segurança, além de uma central de armazenamento de dados.

O novo documento mantém várias características do antigo, porém será totalmente impresso, inclusive os campos reservados para assinatura e data de emissão – antes preenchidos de forma manuscrita. Todas as informações e impressões de

certificados serão de responsabilidade do Sistema de Documentação da Marinha Mercante. A impressão das certificações, produzida pelo U. S. Bureau of Engraving and Printing, utiliza tecnologia de ponta contra emissões fraudulentas.

A preocupação da Guarda Costeira Americana com a falsificação de documentos já é antiga. Em 2000, por exemplo, dois homens foram presos em Porto Rico por emissão de certificações americanas falsas da própria Guarda Costeira. A descoberta veio com o desaparecimento de uma impressora de documentos da Marinha Mercante e 650 certificações em branco do escritório de San Juan. Muitos dos documentos falsificados ainda não foram recuperados.



Certificações anti-fraude: impressas com tecnologia de ponta

*Parlez-vous
Français?*

Aulas de Francês no Centro Educacional do SINDMAR

Início: **05 de Abril**

Término: **28 de Junho**

Horário: **Sextas de 18 às 20h**

Sábado das 9 às 12h

Instrutor: **Obame Essono Eric-Lucien – Aluno do 4º ano de Náutica da EFOMM**

Faça já sua inscrição! As vagas são limitadas!

Petrobras e Transpetro assinam novo ACT

Após negociação de 4 meses, empresas assinam novo acordo coletivo de trabalho com entidades de classe dos marítimos

Depois de longa negociação, que se estendeu por cerca de 4 meses, a Petrobras e a Transpetro assinaram com o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, no dia 6 de março, mais um Acordo Coletivo de Trabalho e PLRs – Participação em Lucros e Rendimentos.

A negociação entre as empresas, o SINDMAR e entidades representantes dos trabalhadores incluíram uma Assembléia

General Extraordinária, realizada no dia 06 de fevereiro, na sede da FNTTAA, além de diversas reuniões com representantes das duas empresas.

A solenidade de assinatura do novo ACT foi realizada no auditório da Fronape com a presença do presidente da Petrobras, Francisco Gros e do presidente da Transpetro, Mauro Campos. Pela CONTTMAF e SINDMAR estavam presentes o presidente das duas entidades Severino Almeida, o segundo presidente do SINDMAR, José Válido, além de representantes de entidades e outros sindicatos marítimos.

Em seu discurso, o presidente da



Severino Assina ACT, acompanhado dos presidentes da Transpetro e Petrobras

CONTTMAF e SINDMAR, Severino Almeida, destacou a importância da renovação da frota mercante brasileira, como forma de consolidação de uma situação favorável para os trabalhadores marítimos: “Precisamos reduzir o número de navios afretados. Devemos refletir sobre como equacionar o problema do afretamento, ampliando a frota própria da Petrobras,” afirmou. Ainda em seu discurso, o presidente agradeceu a iniciativa da empresa, iniciada na gestão de Reichsul, quanto à parceira firmada para a discussão dos assuntos relativos à Organização Marítima Internacional (IMO). “Os trabalhadores, em parceria com suas

entidades representativas e empresas, podem contribuir de forma efetiva para a defesa dos reais interesses de nosso país junto a IMO,” afirmou Severino.

Entre os benefícios obtidos no novo acordo estão o aumento de um nível, automaticamente,

para os funcionários Petrobras (que não estão no último nível) e para aqueles que já estão no último nível da função, 1,5 (uma e meia) soldada-básica, paga de uma só vez. Com relação ao repouso, a empresa aceitou baixar o limite dos dias de acúmulo de débito negativo, de 30 (trinta) dias para 20 (vinte) dias, ou seja: o máximo que pode existir de débito negativo de dias de folga é de 20 dias. Outro ponto que sofreu revisão foi o desem-

barque para a transferência de navios, que antes tinha um período de até 05 (cinco) dias de isenção de crédito negativo. O repouso foi dilatado para até 07 (sete) dias, ou seja: uma semana de isenção. Quanto ao aumento da gratificação de FPSO, FSO e Capitão de Manobra, ficou instituído o valor de para 400 Reais.

A PLR no novo ACT também foi modificada, passando para R\$ 2.400 (Petrobras) e R\$ 2.100 (Transpetro) ou duas soldadas básicas, a que for maior. Segundo a empresa, os valores serão pagos em 05 dias, após a assinatura do acordo.

Com o novo acordo, ficou instituída também a criação de uma Comissão Bipartite (empresa e empregados) para análise e discussão de aspectos relacionados às atividades dos empregados marítimos, lotados na E & P (exploração e produção). O objetivo do SINDMAR é abrigar o maior número possível de marítimos do Sistema Petrobras na comissão.

Quanto aos aposentados da Petrobras e integrantes do sistema Transpetro, o reajuste acordado com as empresas foi de 6,4%, retroativo a novembro de 2001.

O novo ACT tem vigência até 31 de outubro de 2002 e seus efeitos retroagem a 1º de novembro de 2001. ❄



Dirigentes sindicais assinam novo ACT

ABEAM: Clima desfavorável à negociação

Em reunião com os dirigentes da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), no último dia 26 de fevereiro, na sede do Syndarma, o SINDMAR, Federação e Sindicatos Marítimos iniciaram as negociações para renovação do Acordo Coletivo de Trabalho das empresas vinculadas à ABEAM.

Os primeiros contatos do SINDMAR com a ABEAM mostraram que as perspectivas de negociação não são favoráveis aos trabalhadores

marítimos. Diante da posição das empresas, o diretor Jailson Bispo, presente à reunião, promete intensificar as visitas aos rebocadores a fim de mobilizar a categoria: “entendemos que mais uma vez a ABEAM deseja empurrar com a barriga as negociações do acordo coletivo,” afirma o diretor.

O SINDMAR não tem dúvida que, diante dessa situação, só uma demonstração de vontade de lutar fará com que a ABEAM leve a sério a negociação.



Jailson Bispo: “Perspectiva de negociação não é boa”.

SINDMAR inicia novas negociações com a Maersk



Representantes da Maersk discutem novo ACT com o diretor do SINDMAR, Jailson Bispo

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR reuniu, no último dia 07 de fevereiro, em sua sede no Rio de Janeiro, os representantes da Maersk Brasil (BRASMAR) Ltda.

O gerente operacional da empresa, Cmte. João Ferreira Pinto e o chefe de departamento pessoal, José Nilton Pereira; articularam com o diretor do SINDMAR, Jailson Bispo, as diretrizes para a assinatura do novo acordo coletivo de trabalho para o ano de 2002/2003. A iniciativa da empresa mostra o interesse na continuidade das negociações com o sindicato.

Diretoria Fiscaliza Cumprimento da Normativa nº31 do CNI

Em visita à Vitória, no último dia 29 de janeiro, o diretor da CONTTMAF e do SINDMAR, Jailson Bispo; juntamente com representantes do sindicato dos trabalhadores aquaviários do estado do Espírito Santo, discutiram a empregabilidade dos trabalhadores aquaviários em embarcações de “offshore” e “bunker” de bandeira estrangeira.

A Confederação, juntamente com os sindicatos e a DRT, prometem pressionar as empresas marítimas quanto ao cumprimento da normativa nº 31 do Conselho Nacional de Imigração, que versa sobre a contratação de brasileiros em embarcações estrangeiras que permaneçam em portos nacionais por prazo superior a 90 dias.



Jailson Bispo, diretor da CONTTMAF e do SINDMAR, acompanhado dos representantes do sindicato dos trabalhadores aquaviários do estado do Espírito Santo

SINDMAR negocia com Augusta Offshore



O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, representado pelo diretor Jailson Bispo, esteve no último dia 12 de março, na sede da empresa Augusta Offshore. Na ocasião o diretor negociou com o presidente da Augusta, Antonio Artur Lima, as diretrizes para assinatura de um possível acordo coletivo de trabalho.

A reunião teve alguns avanços e novo encontro será agendado em breve. Se assinado, o ACT será o primeiro acordo da Augusta Offshore com o SINDMAR.



Juízes: Identidades Falsas Vêm à Tona

Manchete em grandes jornais, a falsificação de identidades de juiz arbitral é uma realidade nacional

Cerca de dez carteiras de identidade de juiz arbitral já preenchidas, outras dezenas em branco, uma ata de posse e mais de 300 pastas com documentos foram apenas alguns dos materiais apreendidos na sede do II Tribunal de Justiça Arbitral do Rio de Janeiro, por ordem da juíza Helena Belc Klausner, da 5ª Vara da Fazenda Pública, no mês de fevereiro de 2002.

De acordo com o Corregedor-Geral da Justiça, Desembargador Paulo Gomes da Silva Filho, este tipo de fraude já está se espalhando até em municípios do interior, como Niterói, Cabo Frio, Rio das Ostras, Araruama, Macaé, Petrópolis e Campos.

Outros estados, como Minas Gerais, também já estão acompanhando o surgimento dos falsos juízes: “Esse já é um problema nacional, mas o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro mais uma vez saiu na frente na apuração e denúncia dos casos”, ressaltou o Desembargador Paulo Gomes. Ele afirmou que o objetivo é não permitir que a população seja enganada e que o Poder Judiciário caia em descrédito.

O II Tribunal de Justiça foi obrigado a entregar uma lista de quem já recebeu os documentos, foi proibido de usar de usar brasões ou qualquer outro tipo de desenho que possa gerar confusão com a justiça estadual; de utilizar as denominações ‘Juiz Desembargador’ ou ‘Tribunal de Justiça’, de emitir carteiras que possam gerar confusão entre a figura do árbitro e do Juiz-membro do Poder Judiciário; e de, em seus anúncios, criar a impressão de pertencer à justiça estatal. O pedido foi feito pela Procuradoria Geral do Estado, em ação civil pública.

A Corregedoria Geral também já apreendeu a sua segunda carteira de juiz arbitral. Ela estava sendo usada por um advogado para tentar xerocar um processo no Tribunal de Justiça. Em setembro do ano passado, uma carteira de tribunal arbitral já tinha sido encontrada em poder de outro advogado, que estava com outras duas em branco. Todo o material foi encaminhado para o Ministério Público estadual para investigação.

(Matéria baseada na coletânea de reportagens realizada pelo Jornal do Commercio.)

Ministro quer punir responsáveis

Para o presidente do Superior Tribunal de Justiça, ministro Paulo Costa Leite, os responsáveis pela venda de carteiras falsas de juízes devem ser identificados e punidos. Segundo ele, a questão é grave e pode levar inclusive ao descrédito o juízo arbitral que “poderia se constituir numa importante solução alternativa para resolução de conflitos no País”. Para o ministro, a questão é um crime que leva à falsidade ideológica.

O ministro alertou que o problema da compra de carteiras falsificadas deve ser investigado e providências tomadas imediatamente. Para Costa Leite, as instituições de arbitragem, a exemplo do Primeiro Tribunal Arbitral da Justiça Ambiental (RJ), desvinculadas do Poder Judiciário, são também uma ameaça: “Esses organismos estão querendo se passar por órgão público, como tribunais integrantes do Poder Judiciário, e não o são”, alertou o presidente do STJ.

Costa Leite disse ainda estar preocupado com o comprometimento do sistema de arbitragem em vigência, cujas normas foram recentemente aprovadas pelo Congresso Nacional como alternativa de solução aos litígios judiciais. De acordo com ele, os tribunais precisam de uma investigação rigorosa.

TJ/RJ Promete Combate à Fraude

Com os “incidentes”, o presidente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, desembargador Marcus Faver, promete intensificar o combate à emissão de carteiras de juízes falsificadas. O desembargador anunciou, durante sessão do Órgão Especial, que os presidentes de todos os Tribunais de Justiça do Brasil vão tomar providências para combater a proliferação indevida dos chamados Tribunais de Justiça Arbitral.

De acordo com o desembargador, o procurador-Geral do Estado, Francesco Conte, já ingressou uma ação civil pública e a Procuradoria Geral da Justiça está investigando os órgãos nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e em algumas cidades do Estado de São Paulo.

MPT comprova: Empresa pressiona marítimos a pedirem demissão

O Ministério Público do Trabalho comprovou ser verídica denúncia do Sindicato de Trabalhadores em Offshore do Brasil – Sinditob (atualmente extinto, conforme sentença de mérito do processo 12727/95, da 1ª Vara Cível de Macaé) de que, após romper contrato com a Petrobrás, a **Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, em Macaé/RJ, está coagindo seus empregados a pedirem demissão**. Como forma de pressão, a empresa obriga os empregados a permanecerem o dia todo dentro de um container, sem trabalho, e não mais fornece moradia a cerca de 25 funcionários oriundos de outros municípios.

Alguns trabalhadores optaram por pedir o afastamento (abriram mão das verbas rescisórias) e continuam prestando o mesmo serviço (perfuração) para a Petrobrás, mas subordinados à Pride International Inc. Os empregados que ficaram têm de comparecer todos os dias à

Marítima, apesar de não receberem delegação de tarefas. O local usado como moradia não tem qualquer infra-estrutura e foi providenciado em caráter emergencial pelo sindicato da categoria, pondo em risco a saúde e a segurança dos trabalhadores.

A partir da constatação das irregularidades, a Procuradoria Regional do Trabalho no Rio de Janeiro ajuizou ação cautelar para obrigar a empresa a garantir moradia aos trabalhadores. A liminar foi deferida pela Vara do Trabalho de Macaé, mas suspensa pelo Tribunal Regional do Trabalho. Encontra-se em trâmite ação civil pública do MPT com o objetivo de condenar a Marítima quanto às verbas rescisórias, com responsabilidade solidária da PRIDE e, subsidiária, da Petrobrás. O MPT também pede que a empresa responda por dano genérico, além de assumir o compromisso de não mais adotar comportamento semelhante.

Você lembra dos 74%??? Confira, na próxima edição do Unificar, um dossiê e análise completos do Departamento Jurídico do SINDMAR sobre o dissídio coletivo de trabalho de 1992.

Já está encerrada a ação do SINDMAR x Norsul e Lloyds, inerente à causa trabalhista da diferença de etapa de 1990. Mais informações, consulte o Departamento Jurídico do SINDMAR



A voz do marítimo

O SINDMAR destaca e agradece a participação efetiva das tripulações das empresas que estão negociando a renovação e revisão dos acordos coletivos de trabalho. Abaixo, transcrevemos algumas das reivindicações dos marítimos, enviadas de bordo. Estas palavras traduzem o fiel sentimento do trabalhador marítimo com o seu dia-a-dia.

Elcano

“Exigimos gratificação para os trabalhos extras, realizados a bordo, tais como: limpeza de caixão de ar, lavagem do MCP, limpeza dos porões, tanques, etc. Valor a ser rateado entre os tripulantes que participarem do trabalho”

“Reivindicamos reembolso dos valores despendidos para a feitura de cursos relacionados à melhoria profissional, realizados pelos tripulantes as suas próprias custas.”

“Temos necessidade de um plano de incentivo à carreira que nos possibilite uma melhoria ou promoção, baseados no tempo de embarque na empresa.”

“Solicitamos passagem aérea para o domicílio dos tripulantes de todas as categorias, tanto na ocasião do embarque como do desembarque.”

“Sou comandante com larga experiência e tenho vergonha de dizer aos meus amigos e colegas de outra empresa o quanto ganho.”

“Queremos relação de embarque e desembarque de 6 meses a bordo e 2 meses de repouso/férias, não podendo a empresa alegar falta de pessoal para rendição”

Flumar

“Queremos a extensão do plano odontológico para os tripulantes do Rio de Janeiro e a carteirinha do plano de saúde que possibilite o nosso atendimento nos portos fora do Rio.”

“Exigimos que a remuneração quando estejamos desembarcados seja igual a de quando estamos embarcados.”

“Merecemos pagamento de uma gratificação de participação nos lucros e resultados.”

“O valor da etapa deve ser corrigido, pois o atual (de pouco mais de 30 reais) é vergonhoso”.

“O valor da verba destinado para transporte deve ser reajustado, pois o atual nos deixa por vezes presos a bordo.”

Global

“Só aceitamos negociar por meio dos sindicatos, que são nossos legítimos representantes. Não queremos ser ludibriados”.

“O reajuste salarial deverá ser tal que acabe com a desigualdade de aproximadamente 35% em relação a nossa concorrente,”

“Exigimos uma adequação dos valores pagos a título de pró-labore e limpeza de porões por valores reais que traduzam, pelo menos, cerca de 50% do que é pago para as oficinas e prestadores de serviços. O valor pago atualmente não atinge nem 10% do que é cobrado pelo mercado. Mesmo assim, alguns serviços são destinados às oficinas de reparo e não sabemos a que interesses beneficiam,”

“Por que o pessoal de bordo, que trabalha na atividade fim da empresa, não recebe o 14º salário assim como o pessoal de terra? Queremos igualdade de direitos.”

“O valor da etapa deve ser corrigido, pois é humilhante.”

“Se não formos atendidos em nossas reivindicações, estamos dispostos à luta para obter melhores condições de trabalho.”

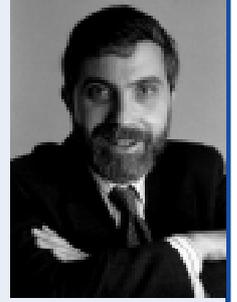
Metalnave

“A empresa deve fornecer melhor alimentação para os tripulantes.”

“Exigimos que a empresa cumpra o protocolo assinado com as entidades sindicais no prazo estipulado. Caso contrário, voltaremos à greve.”

A imagem do porvir

Funcionários, forçados a investir em ações da empresa, perdem com colapso



Paul Krugman, The New York Times

Quando uma empresa aparentemente lucrativa quebra de repente, há lições a aprender. Quando é a mais admirada dos EUA, elogiada pelos teóricos dos negócios como a corporação mais representativa do século 21, pode-se pensar se ela seria a ponta do iceberg. E quantos teríamos, sem saber, passagens no Titanic?

Levará um tempo, e muitos processos judiciais serão necessários antes que toda a história do colapso da Enron seja revelada. Mas uma coisa já é clara: o caso demonstra até que ponto os executivos são eficientes na transferência de riscos para longe de si e em direção aos funcionários. Os líderes da Enron saíram do desastre abalados, mas ricos. Muitos dos empregados — entre os quais alguns dos leais trabalhadores que me enviavam cartas furiosas quando eu criticava a Enron — perderam as economias de suas vidas.

Por trás desse desastre para os trabalhadores temos uma mudança radical, mas não muito divulgada, do sistema norte-americano de aposentadorias. Vinte anos atrás, a maior parte dos funcionários tinha planos de pensão com “benefícios definidos”, ou seja, seus empregadores lhes prometiam uma aposentadoria fixa. Hoje, a maior parte tem planos de “contribuição definida”, ou seja, investem nas aposentadorias e aceitam o risco. As contribuições costumam ser subsidiadas pelo empregador e têm tratamento tributário especial, mas isso não adianta muito se, como no caso da Enron, os ativos perderem a maior parte de seu valor.

É fácil defender um argumento teórico em favor da contribuição definida. Ela aumenta as opções dos trabalhadores, que podem escolher quanto poupar e de que maneira investir. E mais opções quase sempre são uma boa idéia.

Mas o destino da Enron mostra a diferença entre teoria e prática. Como escreveu Gretchen Morgenson, do “New York Times”, os trabalhadores do país foram coagidos ou seduzidos a investir muito da poupança em ações das empresas onde trabalham. A natureza exploratória desse incesto foi enfatizada pelo “ferrolho” da Enron, sob o qual, por coincidência, segundo os executivos da empresa, novas regras forçavam os funcionários a investir na empresa, no exato momento em que ela iniciava a espiral que a levou à morte. Grande liberdade de escolha.

E mesmo quando os trabalhadores tinham escolhas reais, fica-se a imaginar se eles compreendiam o risco. O abandono do sistema de aposentadoria coincidiu com uma enorme alta nas Bolsas; muitos trabalhadores que jamais viram ações em queda desde que se tornaram investidores subestimaram o risco de perdas. Espera-se que as quebras não virem ocorrência cotidiana. Mas é provável que milhões de trabalhadores tenham experiências semelhantes às da Enron, descobrindo que enormes porções de suas poupanças desapareceram. Serão dependentes do único programa de benefícios definidos de grande porte que resta: o Seguro Social. Se ele continuar existindo. A comissão de reforma do Seguro Social criada pelo governo Bush lançou um relatório na semana passada, no momento em que a Enron iniciava seus estertores. A maior parte das críticas à comissão,

entre elas as minhas, se concentravam em, claro, práticas de contabilidade parecidas com as da Enron: itens pareciam ser incluídos e excluídos nos balanços segundo as conveniências da comissão. Assim, quando o sistema de Seguro Social recebe mais dinheiro do que gasta, isso não tem importância: o Orçamento é unificado, de modo que não quer dizer nada quando uma parte tem superávit. Mas em 2016, quando o Seguro Social começar a pagar mais do que arrecada, haverá uma crise, porque então ele terá de se virar por conta própria.

Mas a comissão recorre a truques baratos de contabilidade para defender a tese que é seu objetivo: transformar o Seguro Social de um sistema definido por benefícios, que garante a aposentados uma renda básica, em sistema definido por contribuições, sob o qual os não-sensatos ou os azarados teriam uma velhice pobre.

Alguns analistas acreditam que o Seguro Social será convertido em sistema de contribuições definidas. Não que seja boa idéia, mas o setor financeiro — que tem grande poder em um sistema político movido por dinheiro — ganha com a conversão. Espero que estejam errados. Senão, o destino dos funcionários da Enron, vítimas da diretoria, que acreditavam estar a seu lado, pode mesmo representar a imagem do porvir.

** Paul Krugman é professor da Universidade de Princeton*

(Artigo publicado no jornal *New York Times* e adaptado pelo *Estado de São Paulo*)

Convênios

Universidade Estácio de Sá (SESES)



O SINDMAR continua recadastrando os associados interessados em usufruir dos novos benefícios do convênio com a Universidade Estácio de Sá. O desconto variam de 30 a 70%. A Universidade Estácio de Sá possui um total de 32 campus no estado do Rio de Janeiro, oferecendo mais de 30 cursos nas áreas de humanas/sociais, saúde e tecnologia.

Universidade Veiga de Almeida



A Universidade Veiga de Almeida está empenhada em sua parceria com o SINDMAR para garantir um expressivo número de beneficiados. O convênio com a UVA oferece descontos de 20 e 40%, além de isenção da taxa de matrícula. Com mais de 15 cursos à disposição dos associados do SINDMAR e dependentes, a UVA possui campus na Tijuca, Barra da Tijuca e Cabo Frio.

Centro Educacional Santa Mônica



O Centro Educacional Santa Mônica investe cada vez mais no convênio com o SINDMAR, oferecendo descontos variados nos campus da Barra da Tijuca, Campo Grande, Santa Cruz, Bento Ribeiro, Cascadura, Madureira e Nova Unidade Maricá.

Confira a tabela em vigor:

20% de desconto nas mensalidades para o turno da Manhã
30% de desconto nas mensalidades para o turno da Tarde
40% de desconto nas mensalidades para o turno da Noite
30% de desconto no transporte escolar para os dependentes

Instituto de Ciências Náuticas (ICN)

A comunidade aquaviária, associada ao SINDMAR, tem a sua disposição mais de 15 cursos em diversas áreas, ministradas pelo Instituto de Ciências Náuticas (ICN). O convênio do ICN com o sindicato garante aos associados descontos de 20% no valor do curso. A relação dos cursos oferecidos pelo ICN pode ser obtida no **endereço: www.cienciasnauticas.org.br ou pelo e-mail – cursos@cienciasnauticas.org.br.**

Odonto Empresa



O SINDMAR assinou convênio odontológico, em âmbito nacional, com a *Odonto Empresa*. O benefício garante a todos os associados e seus familiares um preço especial para toda a cobertura odontológica, incluindo os serviços de ortodontia (aparelho fixo e móvel) grátis para os associados. O convênio agrega ainda cobertura de diagnósticos, obturações, prevenções, periodontia, endodontia, odontopediatria, cirurgia, radiologia, entre outros. Os dependentes menores de 4 anos não pagam. **Mais informações com Cláudia Maciel, pelos telefones: (21) 9835-3296 e (21) 3681-3332.**

Cepe-Barra

A grande opção de lazer, oferecida pelo SINDMAR a seus associados, é o convênio firmado com o Clube de Empregados da Petrobrás – CEPE-BARRA. Os associados e dependentes, que não são funcionários da Petrobras e têm interesse em se tornarem sócios do clube, pagam apenas uma taxa mensal de R\$ 36,00 reais para toda a família.

Universidade Federal do Rio de Janeiro



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Escola Politécnica

Uma das grandes vitórias da Diretoria de Educação do SINDMAR foi o convênio firmado com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Com o benefício, associados e dependentes, regularizados com o SINDMAR, podem participar do processo seletivo para o Curso de Pós-graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho. O sindicato possui 6 bolsas integrais garantidas para os associados que forem aprovados. Os candidatos interessados devem ter formação superior em Engenharia ou Arquitetura. O processo de seleção inclui ainda análise de curriculum, testes e uma entrevista pessoal com a coordenadora do curso, Cláudia Morgado. O Curso de Pós-graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho tem duração de 12 meses, perfazendo 600 horas/aula e será ministrado nas dependências do Centro Educacional SINDMAR, localizado à Avenida Rio Branco, 20 / 11º andar – RJ – Centro.

Universidade Gama Filho MBA Portos e Logística



Já foram selecionados os associados do SINDMAR que serão agraciados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) com bolsas de estudos integrais para participarem do MBA de Portos e Logística. O SINDMAR enviou 29 currículos e, após análise do DPC e aplicação de duas fases de provas, os candidatos aprovados foram: Enilson Pires dos Santos e Juarez Lopes Távora. O início do MBA foi marcado por uma aula inaugural, seguida de um coquetel, realizados na unidade da Candelária da UGF e contou com a presença de diversas autoridades, entre elas o Diretor de Portos e Costas, Almirante Euclides Janot.

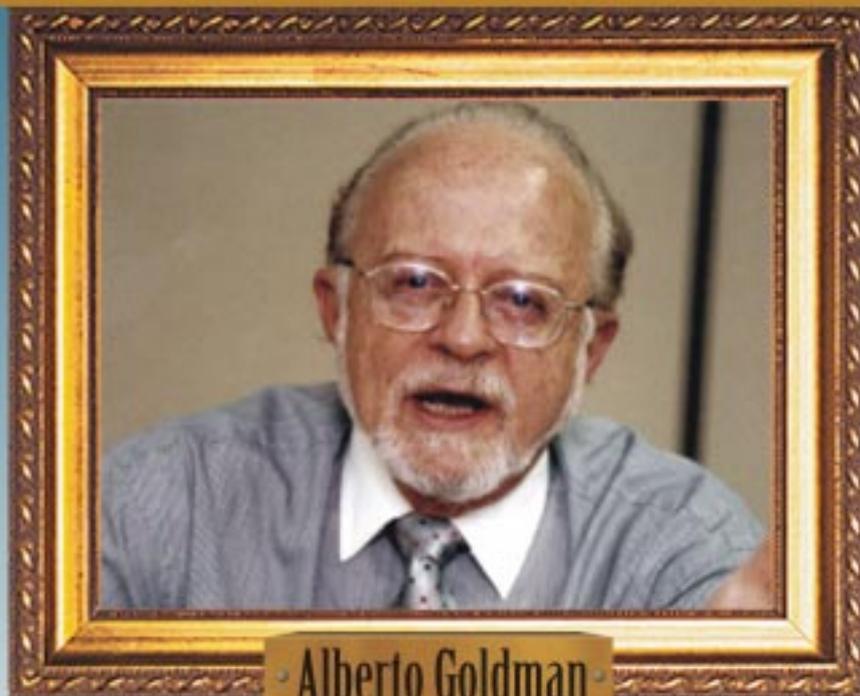
Happiness Decorações e Eventos

O novo convênio assinado entre o SINDMAR e a Happiness Decorações e Produções de Eventos garante descontos de até 20% para os associados do sindicato. Entre os serviços oferecidos pela empresa estão: cerimonial, recepcionistas, decoração em toalhas, fantasmínhas, cortinas e tapetes, aluguel de toalhas, decoração com bolas, decoração floral, entre outras. A Happiness atende também casamentos, festas de 15 anos, bodas, festas infantis, eventos de empresas, entre outros. **Mais informações com Kathy Guimarães, pelo telefone: 21-2595-3593, 2599-8069, 9166-7196 ou kathypsi@usernet.com.br**

Mais informações sobre os convênios podem ser obtidas com a Diretoria de Educação e Formação Profissional do SINDMAR pelo telefone (21) 2518-2164 ou e-mail: joseserra@sindmar.org.br

Galeria Maldita

Lamentável galeria de políticos de discursos bonitos e práticas horríveis.



Alberto Goldman

- *Deputado Federal (SP), há cinco mandatos, filiado ao PSDB*
- *Vice-presidente da Executiva Nacional do PSDB*
- *Exerceu os cargos de Secretário de Coordenação de Programas do Estado de São Paulo e Secretário da Administração de São Paulo*
- *Foi Ministro dos Transportes de 1991 a 1995.*
- *Obteve 70.472 votos nas eleições de 1994 (26.330 só em SP)*
- *Provável candidato à reeleição*

- Quando Ministro, emitiu portaria determinando que todos os navios do Lloyds voltassem para o Rio, abandonando cargas e contratos nos portos
- Votou contra a manutenção da obrigatoriedade de pelo menos 2/3 de tripulantes nas embarcações nacionais serem brasileiros
- Votou contra o ano com 255 dias para fins de aposentadoria dos marítimos embarcados
- Votou contra a aposentadoria do trabalhador na Reforma da Previdência
- Votou contra o trabalhador na alteração da CLT (artigo 618)
- Votou contra a recomposição das perdas salariais dos aposentados e pensionistas desde 1991
- É a favor do texto base da reforma administrativa, com redução e flexibilização dos direitos para os trabalhadores
- É a favor da redução de até 30% no salário do servidor que passar para a inatividade
- É a favor do aumento de 40% no tempo de serviço do atual segurado do INSS para aposentadoria proporcional

Você sabia?
Seu sindicato sabia!
Antes de votar, consulte seu sindicato.

Acompanhe em nosso site (www.sindmar.org.br), a composição desta lamentável galeria.