

unificar



Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - ANO III - Nº 13 - agosto/2002

**Oficial Mercante
Brasileiro na
RPB/IMO**

**Solidariedade:
uma questão que
também é sua**

**Assinado o 1º
Acordo Coletivo
com empresa
estrangeira**

**Bandeiras de
Conveniência
transportam
o terror**

**Todo apoio à
Unicidade
Sindical**



O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

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

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegá-

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

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



filiada à



FNE-FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS

**Revista UNIFICAR**

Av. Presidente Vargas 309/15º andar
Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20040-010
Tel.: (21) 2518-2164
Fax: (21) 2253-4524
Email: imprensa@sindmar.org.br

Edição

Assessoria de Imprensa do SINDMAR

Jornalista Responsável:

Viviane Gonçalves da Silva Dias
MTB 22580

Projeto Gráfico:

Comunica

Diagramação:

Márcia Azen

Ilustrações:

Beto Paiva

Fotolito e impressão

Proper



Av. Presidente Vargas 309/15º andar
Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20040-010
Tel.: (21) 2518-2164
Fax: (21) 2253-4524
Email: sindmar@sindmar.org.br

PRIMEIRO PRESIDENTE

Severino Almeida Filho

SEGUNDO PRESIDENTE

José Válido Azêvedo da Conceição

DIRETOR SECRETÁRIO

Odilon dos Santos Braga

PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO

Nelson Nunes

SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO

Jailson Bispo Ferreira

DIRETOR PROCURADOR

Enilson Pires dos Santos

DIRETOR DE COMUNICAÇÃO

Félix de Castro Pinto

**DIRETOR DE EDUCAÇÃO E
FORMAÇÃO PROFISSIONAL**

José Nilson Silva Serra



Consciência e voto

**Severino Almeida Filho***

No dia 06 de outubro próximo precisamos comparecer diante de nossa urna eletrônica, votando com a consciência da importância de nosso gesto e escolhas. Com a consciência de que muitos dos nossos problemas começam e ou podem terminar com este ato coletivo.

Presidente, Governadores, Senadores e Deputados, tanto federais como estaduais, serão escolhidos pelo conjunto dos eleitores. Universo mais do que suficiente para influenciar nossas vidas, desde o preço do pão, às nossas liberdades individuais.

O SINDMAR, consciente da importância deste momento, manteve-se durante todo o ano de 2002, alertando seus representados sobre os riscos do voto motivado pelos discursos ou pela imagem pública dos candidatos. Deu como exemplos, parlamentares de grande inserção na mídia e até mesmo com passagens no Poder Executivo. Todos ilustres componentes da GALERIA MALDITA, exposta na contra capa da revista, por terem votado no parlamento, sistematicamente, contra os interesses dos trabalhadores.

Porque eles e os demais como eles foram eleitos, perdemos muitos direitos previdenciários e trabalhistas. Perdemos poder aquisitivo e tivemos o aumento de desemprego em nosso país. Figuras que contribuíram, com a política que defenderam, para o aumento da miséria do nosso povo e a concentração de riquezas entre poucos, a ampliação de nossa dependência econômica para com as nações do chamado primeiro mundo e de resto promoveram a violência, o descaso com a saúde pública e o aumento de poder do crime organizado pelo empobrecimento e enfraquecimento do Estado na proteção do cidadão.

O que vivemos no universo sindical é o cenário resultante dos erros cometidos com o voto equivocado. Dentro do já miserável cenário possibilitado pelo capitalismo, o Sindicato pode, mais do que qualquer outra instituição, captar e identificar com clareza quem vota a favor ou contra aos nossos interesses.

Os candidatos dos interesses do capital, do patronato e das nações que lucram com a nossa exploração, nem sempre estão muito visíveis ao eleitor, devido às embalagens que os interesses que lhes dão suporte podem comprar. Mas, estão desnudados diante da atuação de qualquer Sindicato, que soberano, sem subordinação política partidária, busque soluções aos problemas que afligem e maltratam os seus representados.

No entendimento da Diretoria do SINDMAR, o Sindicato pode e deve, mais do que cobrar dos poderes constituídos, contribuir na formulação de políticas públicas com ênfase em seu setor de atuação, sem descuidar de orientar seus representados para o voto consciente, observados os compromissos e práticas dos candidatos e de seus partidos. Até porque, se podemos contribuir para a eliminação de problemas na sua origem, por que deixá-los surgirem para depois combatermos?

Não temos dúvidas em afirmar que o movimento sindical muito contribuiu na luta de resistência ao neoliberalismo. Apesar de todo esforço promovido pelos defensores do deus mercado e da liberalização das relações de trabalho, os mercadores de ilusões e má fé não conseguiram emplacar todas as suas bandeiras de desmonte dos direitos dos trabalhadores. Até por isto, e no entendimento deles, a nossa organização sindical precisa ser destruída e desacreditada. Diante disto, estamos convencidos de que um de nossos mais importantes instrumentos de resistência é o poderoso voto de nosso representado. Queremos e precisamos do Oficial Mercante, consciente e participativo. Trabalhamos duro e seriamente para a obtenção deste objetivo e para que ele tenha também, no seu Sindicato, sua grande referência para o exercício do seu voto.

Não é todo dia que nós votamos. No momento, somos os atores principais deste cenário. Não devemos nos isentar de contribuir para a formação de opinião, colaborando para a eleição de bons candidatos e alertando sobre aqueles que ameaçam o presente e futuro de nossas vidas e de nossas famílias.

Para isto, defenda-se. Antes de votar e contribuir na formação de opinião, consulte o seu Sindicato.

De resto, usufrua da leitura da revista UNIFICAR, que entregamos mais uma vez aos nossos representados, recheada de artigos e informações do âmbito confederativo, com um visual e qualidade que expressam nosso respeito e compromisso com o associado do nosso SINDMAR.

Saudações Marinheiras.

* Severino Almeida Filho é presidente da CONTTMAF e do SINDMAR

Acordos coletivos de Trabalho

8

SINDMAR assina novos acordos com empresas marítimas, beneficiando oficiais mercantes

15 Maternidade e trabalho embarcado

O que o SINDMAR vem fazendo para garantir o direito e o bem-estar das oficiais mercantes gestantes



Solidariedade

18

Como a solidariedade pode fortalecer a luta dos sindicatos e trabalhadores de diferentes categorias rumo a melhores condições laborais



20

Oficial Mercante na IMO

Brasil já tem representante na Organização Marítima Internacional

Bandeiras de Conveniência

22

Perigo para todo o mundo, sistema de Bandeiras de Conveniência pode ser utilizado para apoiar o terrorismo



24 Primeiro ACT com Empresa estrangeira

CONTMAF celebra primeiro Acordo Coletivo de Trabalho de padrão internacional da história da organização dos trabalhadores marítimos brasileiros



SOS: Como está a segurança de nossas embarcações

26

Comitê inspeciona embarcações em todo mundo para verificar condições de vida e segurança a bordo



FNTTAA

34

Âmbito federativo discute importância do transporte hidroviário interior na região sul-americana.



A Voz do Marítimo

O SINDMAR destaca e agradece a participação efetiva das tripulações das empresas que estão negociando a renovação e revisão de seus 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. Destacamos ainda, a participação da tripulação da Elcano, que renovou recentemente seu ACT com os sindicatos marítimos. A efetiva participação dos tripulantes foi fundamental para mais esta vitória dos trabalhadores aquaviários.

Elcano

"Nós transportamos bauxita – um tipo de carga valiosíssima para o fim a que se destina e sem a qual duas das maiores fábricas do país, a Albrás e a Alunorte, parariam. Isso geraria um prejuízo de milhões de dólares para estas empresas e para todos os setores ligados de maneira direta ou indireta a este complexo."

"O frete da bauxita gera um enorme lucro para a Elcano. Um contrato de mais de 5 anos prorrogável. A diária do navio neste trade é de cerca de US\$ 12,500, isento de despesas com combustíveis e serviços de praticagem."

Norsul

"O período de embarque para se obter direito a um mês de repouso não pode ser superior a seis meses."

"Não se justifica que a previdência privada não seja paga durante o período de repouso, visto que já temos o precedente da mesma ser paga por ocasião das férias."

"Gostaríamos de ver resolvidos os problemas que ainda existem em relação às conduções navio X terra e terra X navio, quando as embarcações encontram-se fundiadas em portos de difícil acesso, tais como COSIPA (Cubatão – SP), ALUMAR e ITAQUI (São Luiz-MA), SEPETIBA e MANGARATIBA (RJ) e ARATÚ (BA).

Fronape – Transpetro e Petrobras

"Entendemos que a Transpetro e a Petrobras estão tomando atitude discriminatória com seus funcionários marítimos se não oferecerem valores de PLR iguais aos pagos a todos os empregados da Petrobras e demais subsidiárias."

"Caso a Transpetro não ofereça melhoras significativas (repouso e remuneração) continuará tendo dificuldades para tripular seus navios."

Maré Alta

Fitmarp

Para a Fiscalização do Trabalho Marítimo e Portuário - **Fitmarp**, órgão do Ministério do Trabalho e Emprego, que, na medida do possível, está empregando os auditores de seu corpo fiscal para checar as diversas denúncias encaminhadas pelas entidades sindicais marítimas em âmbito nacional.

Acordo Coletivo

Para as empresas que, em caráter espontâneo, têm procurado as entidades sindicais aquaviárias para fazerem **acordos coletivos** de trabalho.

Assistência Odontológica

Para as empresas que, ao renovarem seus ACTs, vêm contemplando seus funcionários com a **assistência odontológica**, que antes não existia.

Aliança Navegação

Para a empresa **Aliança Navegação**, que valoriza a importância da informação de sua tripulação e já levou o projeto "Previdência a Bordo" a cerca de 70% de sua frota.

Judiciário Trabalhista

Para o **Judiciário Trabalhista** da 1ª região, que fez a Docenave readmitir alguns dirigentes sindicais demitidos da empresa, por via judicial.

Tripulantes

Para os **tripulantes** de diversas empresas que têm Acordo Coletivo de Trabalho vigentes, que, além de participarem ativamente da confecção de pautas de reivindicações e acompanharem a negociação, efetivamente cobram do sindicato explicação para cláusulas das quais tenham dúvidas ou que estejam sendo descumpridas pelas empresas.

Medalha Tiradentes

Para a Deputada Federal Jandira Feghali que recebeu, em 17 de junho, na Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, a mais alta condecoração da casa: a **Medalha de Mérito Tiradentes**. A cerimônia foi prestigiada por parlamentares, personalidades, intelectuais, lideranças sindicais e lideranças comunitárias, totalizando mais de 400 pessoas na plenária.

Marítimos

Para a significativa participação de mais de 200 **marítimos** no evento da festa de lançamento da candidatura de Jandira Feghali à Deputada Federal, ocorrida no último dia 12 de julho, no Clube Sírio Libanês. O evento contou com a presença de diversas lideranças comunitárias, militantes, sindicalistas, representações profissionais, artistas, intelectuais, parlamentares, totalizando mais de 2300 pessoas.

Maré Baixa

Docenave

Para a **Docenave**, que mesmo existindo ainda como empresa de navegação, optou por demitir dirigentes sindicais. Convém ressaltar que a mesma opera navios afretados da Frota Oceânica, tem subsidiária integral no exterior e opera rebocadores de apoio portuário.

Barcas S/A

Para a **Barcas S/A**, que após o acidente ocorrido no mês de junho, em que duas de suas barcas vieram a se colidir na Baía de Guanabara, deu declarações à imprensa afirmando que a causa do acidente teria sido falha humana. Declaração esta que não se baseou em nenhuma investigação técnica mais adequada, o que nos parece uma atitude inconsequente, visto que expõe seu corpo funcional a pré-julgamento.

Excelência em RH

Para os responsáveis pelos **departamentos de RH** das empresas Neptunia, Argus, Libra Seapar, Frota Oceânica, Amazônica, Trasroll, H. Dantas, Bandeirantes Dragagem, Sanave, MarOil, Chaval e outras que, ao optarem por não ter ACT, ficam ao sabor das mais diversas interpretações por parte do judiciário e conseguem colecionar numerosas reclamações trabalhistas, visto que não têm suas relações de trabalho normatizadas. Esta situação irá perdurar até que algum responsável pela direção nestas empresas consiga vislumbrar que este procedimento contraria frontalmente as regras da moderna administração e só serve para tentar mostrar que seus desinformados e desatualizados gestores de RH estão "trabalhando".

Cooperativas

Para as empresas que ainda optam por usar **mão-de-obra cooperativada**, pois os Tribunais Regionais de Trabalho da IV, VI, IX e XV regiões reconhecem o vínculo empregatício entre contratante e cooperados, formando doutrina e jurisprudência, tornando-se arma potente no combate às cooperativas de trabalho, o que deveria colocar seus departamentos de RH e jurídico em alerta máximo.

"Piratas dos Mares do Sul"

Para as empresas **Norskan, Solana, Seamar, Maroil, Embraos**, que insistem em não discutir acordo coletivo de trabalho para seus marítimos em bases minimamente aceitáveis. São fortes concorrentes ao troféu.

Troféu "Piratas dos Mares do Sul"

O SINDMAR está elegendo critérios para o prêmio "Piratas dos Mares do Sul", dentre eles destacamos alguns itens e esperamos que vocês, leitores, nos enviem outros, assim como os nomes das empresas merecedoras de tal condecoração.

- Não ter acordo coletivo assinado
- Não oferecer salários e tratamento digno aos tripulantes
- Não fazer manutenção adequada em suas embarcações
- Atrasar ou deixar de pagar os seus tripulantes
- Não ter acomodações e alimentação adequadas
- Descumprir legislações previstas em lei.



Carta aberta ao SINDMAR

Decorridos mais de 21 anos desde que ingressei em minha primeira e única empresa de navegação decidi participar desse Sindicato razão pela qual encaminho minha proposta de filiação.

Sendo eu oriundo da Marinha de Guerra, minha carreira na Marinha Mercante é atípica uma vez que a iniciei já na função de Comandante. Assim, por ser o Capitão o preposto do Armador, julgava eu não poder participar de uma associação cuja finalidade primeira é se interpor entre seus filiados e seus empregadores na defesa dos interesses de seus associados; minhas reivindicações e as de meus pares seriam tratadas diretamente com os dirigentes da Empresa.

Durante muito tempo não tive motivos para modificar meu modo de pensar até a empresa passar por uma reorganização administrativa segundo a qual os Comandantes deveriam se reportar a chefias no terceiro nível hierárquico; na realidade, passaram os Comandantes a serem considerados e tratados como mais um tripulante. Isto facilitou que as guarnições fossem reduzidas em quase 50% do efetivo inicial sem a necessária contrapartida em automação. O SINDMAR lutou e luta ainda contra tal estado de coisas; não conseguiu reverter o quadro, mas tem preservado muitos empregos e salários.

Outra reorganização administrativa fez com que o transporte marítimo deixasse de ser atividade de minha empresa, passando a ser atribuição de uma sua subsidiária. A nós marítimos foi oferecido um incentivo para que nos demitíssemos e a promessa de que seríamos aproveitados na nova empresa. O SINDMAR saiu em campo alertando que o montante oferecido era insuficiente para propiciar uma renda compatível com um padrão de vida decente de modo que estaríamos trocando um contrato de trabalho por prazo indeterminado, por outro de 3 meses de duração, renovável segundo os humores do burocrata encarregado das contratações.

Infelizmente alguns companheiros estão hoje se lamentando não terem ouvido tais advertências.

Finalmente alguns marítimos remanescentes seriam demitidos, sem que a empresa tentasse aproveitá-los em alguma função em terra, não fosse a pronta intermediação de V.Sas.

Sou sabedor que tudo o que acima relatei foi desenvolvido em prol de todos, sindicalizados ou não. Assim, me sinto devedor do trabalho desse Sindicato e é para começar a saldar esta dívida que ora me junto aos meus companheiros, na certeza de que só unidos poderemos vencer as tormentas que cruzarem nosso Rumo.

Saudações marinheiras,

Décio Caldas Costa Moreira
Capitão de Longo Curso

Revista Unificar

Gostaria de parabenizá-los pela excelente qualidade de nossa REVISTA UNIFICAR - última edição. Excelente por fora e excelente por dentro!

Mais uma vez Parabéns!

Raul Joao Rodrigues Maia
CLC - Comandante

Companheiros da Argentina

Me pongo a disposición de ustedes por si desean traducir al español algun artículo de vuestra revista para que pueda ser enviado por este medio a otros sindicatos de marinos de américa latina. Es una modesta contribución para con ustedes y un grano de arena dentro de la cadena solidaria. La revista es muy buena y sería una pena que muchos compañeros pierdan noticias u opiniones por no entender el potugués. A vuestra disposición.

Rafael Guigera
(Unión de Personal Marítimo, Fluvial, Puerto y Pesca - UMAFLUP)

Agradecimento

Incumbiu-me o Delegado Regional do Trabalho no Maranhão, Dr Lourival da Cunha Souza, de agradecer a Vossas Senhorias o gentil envio da Revista UNIFICAR Nº 12.

Na oportunidade, formulamos os nossos votos de bem-estar e progresso.

Atenciosamente,

José Castro Coêlho
Assistente do Delegado-DRT/MA

A Revista Unificar quer ouvir você. Critique, opine, sugira!



Mande sua carta para imprensa@sindmar.org.br e ajude a fazer uma publicação cada vez melhor para você.



Navegue conosco! www.sindmar.org.br

Navegue com quem está sempre conectado a você.

Família dos Oficiais de Convés na CBO 2000



Oficiais de Náutica debatem com consultora do MTE elaboração da nova CBO

O processo de classificação dos Oficiais de Náutica na nova Classificação Brasileira de Ocupações (CBO 2000) foi finalizado. O novo documento, que não sofria alterações desde 1994, estabelece o conjunto de normas que determinam a exata atribuição de cada profissão no país. A reformulação foi feita pelo Ministério do Trabalho e Emprego, em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP (FIPE).

O processo de reformulação da família dos oficiais de náutica foi acompanhado de perto pelos diretores do SINDMAR e também oficiais de náutica, Odilon Braga e Jailson Bispo. As etapas do processo de classificação incluíram um debate de 150 itens, feito pelos Oficiais Marcos Silveira, Jonathas, Almeida, Cunha, Afonso, Tamayo e Cezar - indicados pelo SINDMAR - e a Consultora

do Ministério do Trabalho em Emprego (MTE) para o Projeto da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), Sra. Deise Deifune. Participaram também, como ouvintes, dois representantes do Ciaga, o professor André e a tenente Cristina. As reuniões com a consultora foram realizadas no Hotel Mirador Rio, em Copacabana, e incluiu ao todo 3 dias de trabalho, divididos em duas etapas distintas: formulação e validação, esta última ocorrida no dia 14 de junho de 2002. O código CBO é usado nos registros administrativos que controlam o mercado de trabalho do Brasil, como a Relação Anual de Informações Sociais - RAIS, o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - CAGED, o Seguro Desemprego, a Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, Imigração, Sistema Nacional de Emprego - SINE e Formação Profissional.

Títulos ocupacionais

Pela nova CBO, as atribuições dos Oficiais de Convés serão divididas de acordo com os títulos de cada oficial:

Comandante da Marinha Mercante

Capitão de longo curso
Capitão de cabotagem
Primeiro oficial de náutica
Segundo oficial de náutica

Imediato da Marinha Mercante

Capitão de longo curso
Capitão de cabotagem
Primeiro oficial de náutica
Segundo oficial de náutica

Oficial de Quarto de Navegação da Marinha Mercante

Capitão de longo curso
Capitão de cabotagem
Primeiro oficial de náutica
Segundo oficial de náutica

Prático de Portos da Marinha Mercante

Capitão de Manobra da Marinha Mercante

Agente de Manobra e Docagem

Inspetor Naval

Vistoriador Naval

Inspetor de Terminal

Coordenador de Operações de Combate à Poluição em Meio Aquaviário

Além da descrição das atribuições profissionais de cada título dentro da família dos Oficiais de Convés, a nova CBO contará ainda com a enumeração das competências pessoais primordiais aos oficiais de náutica da Marinha Mercante, além dos requisitos e experiência necessários para a execução da profissão. Em setembro, a Classificação Brasileira de Ocupações 2000 poderá ser acessada pelo site do Ministério do Trabalho, www.mtb.gov.br e pela página da Fipec, www.fipec.com.

Elcano revisa ACT com sindicatos



Atuando no Brasil há cerca de 6 meses, depois de comprar seis navios (graneleiros) da Docenave, a Elcano acaba de fazer a revisão de seu Acordo Coletivo de Trabalho para seus trabalhadores com os sindicatos dos aquaviários. Com negociações iniciadas no mês de março, a revisão do acordo foi assinada no dia 5 de junho e contou com aceitação das tripulações dos navios da empresa.

Entre os detalhes acertados com a empresa vale ressaltar a remuneração, reajustada em 20% lineares com exceção

da Diária de Viagem do Exterior. O valor é o maior percentual de reajuste linear já obtido para todos os tripulantes entre as empresas de navegação no ano de 2002.

A assinatura do Termo Aditivo do ACT foi fruto de uma intensa e árdua negociação que exigiu diversas reuniões com a empresa e inúmeras consultas às tripulações até que se chegasse a uma solução em consenso. "O grande ganho fica por conta da importantíssima e efetiva integração entre os funcionários marítimos e o SINDMAR", afirmou o segundo presidente do SINDMAR, José Válido, que coordenou as negociações.

Inovações na revisão

Porém, o maior avanço da revisão do ACT, na visão de José Válido foram os itens referentes à folga/reposso, que fugiram do regime atual de 10 de embarque por 1 de repouso, tanto para a cabotagem como para o longo curso. O ACT acertou para os tripulantes da cabotagem uma (1) folga a cada 6 (seis) dias de efetivo embarque, mais 30 (trinta) dias de férias legais, com uma lazeira, para a empresa desembarcar o tripulante para gozar do repouso, com um mínimo de 5 (cinco) meses e máximo de 7 (sete) meses de efetivo embarque. Os tripulantes de navios de longo curso receberão os mesmos critérios, sendo que a cada 4 (quatro) dias de efetivo embarque será gerado 1 (um) dia de repouso. As férias deverão, nos dois casos, serem gozadas junto ao período de repouso, podendo ser divididas e não estando embutidas no mesmo.

Os navios navegando efetivamente na linha de longo curso farão jus às diárias de viagem ao exterior (DVE), contando de forma contínua e ininterrupta, enquanto o tripulante estiver embarcado, inclusive quando de estadia do navio no Brasil.

Os novos valores de remuneração e repouso passaram a valer a partir de 1 de maio de 2002 e o acordo até 30 de abril de 2003. 🌐

Novos rumos para os Acordos Coletivos de Trabalho



Fábio Fernando de Azevedo Pereira é o novo Assessor para Acordos Coletivos do SINDMAR

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, no intuito de intensificar e aprimorar as negociações de acordos coletivos e otimizar o relacionamento de sua Diretoria Executiva com seus associados, adicionou à sua estrutura organizacional uma assessoria voltada exclusivamente para o assunto.

Fábio Fernando de Azevedo Pereira, especializado em conflitos sociais, é o novo Assessor para Acordos Coletivos do SINDMAR, cuja função específica será de administrar diretamente com as empresas marítimas todos os problemas

decorrentes do não cumprimento das cláusulas acordadas nos ACTs vigentes, buscando os melhores resultados possíveis para nossos representados. Fábio Fernando será responsável pela consultoria e apoio às negociações promovidas e coordenadas pela diretoria do sindicato. De acordo com o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, a criação da assessoria visa acelerar a comunicação do sindicato com as empresas, permitindo assim que a Diretoria se empenhe mais no contato direto com os associados. 🌐

Aliança assina Termo Aditivo com sindicatos marítimos

Detalhes do acordo

A assinatura do Termo Aditivo ao ACT 2001/2002 traz o benefício da mudança da data-base para 1º de março de 2002. Entre os detalhes do Termo Aditivo ficou acertado com a empresa um reajuste nas cláusulas econômicas no valor de 9%.

O valor do prêmio do seguro de vida foi aumentado para 30 soldadas-base, em caso de morte natural e 60 em caso de morte acidental ou invalidez permanente.

A inovação no ACT fica por conta da implantação dos auxílios uniforme e escola.

Ficou acertado com a empresa a elaboração de um Programa de Treinamento e Qualificação, que contemple a atualização dos tripulantes em cursos extra-curriculares, incluindo treinamento anti-poliuição, sistemas de qualidade (ISO, ISM-CODE) e aperfeiçoamento profissional. Tripulantes que realizarem algum curso de aprimoramento técnico profissional, com conhecimento e aprovação prévia da empresa, terão possibilidade de solicitar reembolso à Aliança.



O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, assina Termo Aditivo na presença de tripulantes (à direita, Cmt. Marinho)

Com negociações iniciadas em abril de 2002 com os sindicatos marítimos, a Aliança Navegação assinou, no último dia 26 de junho, o termo aditivo ao atual Acordo Coletivo de Trabalho 2001/2002 com os sindicatos dos aquaviários com vigência até 28 de fevereiro de 2003.

A assinatura do acordo contou com a presença de diversos dirigentes sindicais, além da diretoria da Aliança e tripulantes do navio da empresa, Aliança Europa. Na ocasião da assinatura, o segundo presidente do SINDMAR, José Válido, que coordenou as negociações com a empresa, ressaltou o trabalho que vem sendo desenvolvido pelos sindicatos para garantir a condução das negociações com a empresa.

Um dos pontos fundamentais da reunião foi o pronunciamento dos tripulantes, que reconheceram a importância da participação dos sindicatos na intermediação das negociações com a empresa. Os trabalhadores destacaram ainda a importância da visita dos sindicatos aos navios o que, segundo eles, possibilita uma maior interação entre a entidade de classe e os trabalhadores. José Válido, em réplica, prometeu reforçar a presença nos navios da Aliança, dentro do possível, no roteiros de visitas a bordo e declarou que um de seus objetivos é aumentar o nível de sindicalização dos funcionários da empresa. "Estou convencido de que foi um bom acordo, tendo em vista que todos os itens constantes na pauta de reivindicação foram atendidos", ressaltou. 🇧🇷



O Oficial Mercante não é procurado apenas para o trabalho embarcado.
Quais são suas qualificações e certificações atuais?
O seu sindicato quer saber. O mercado de trabalho também!
 Atualize seu cadastro na secretaria do SINDMAR.

ABEAM renova acordo com o sindicato

Após vários meses de negociação com as empresas e visitas às embarcações, foi assinado, em 22 de junho, o acordo coletivo de trabalho do SINDMAR com as empresas de apoio marítimo Astromarítima, Brasflex, CBO, Consub, Delba, Marítima, Saveiros, Stolt, Surperpesa e Trico, representadas pela Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM).

Segundo o diretor financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, que esteve a bordo das embarcações das empresas para articular juntamente com os tripulantes melhores condições para as cláusulas apresentadas pela ABEAM, a assinatura do ACT é uma vitória dos marítimos. "A mobilização da base trabalhadora foi fator fundamental na conquista deste

Jailson Bispo explica aos tripulantes detalhes do novo ACT



acordo, exemplo este mostra a força do trabalho organizado entre os trabalhadores e nós, os seus representantes.", enfatizou o diretor.

Jailson Bispo, que intermediou as negociações, evidenciou a importância da permanência da unidade e mobilização dos trabalhadores para que a conclusão dos próximos acordos possa ser feita em menor prazo. 🌐

BOS celebra novo acordo com sindicato



Da esquerda para direita: Fábio Fernando (Assessor para Acordos Coletivos do SINDMAR), Jailson Bispo, Aristido Reichert, Severino Almeida, Tobias Cepelowicz e Felipe Meira

No último dia 7 de agosto, após cinco meses de negociações com a BOS Navegação, empresa que representa no Brasil a Farstad Shipping, o SINDMAR assinou mais um acordo coletivo, na sede do sindicato. O ACT tem vigência até 31 de janeiro de 2003 e seus efeitos retroagem a 1 de fevereiro de 2002.

Na assinatura do acordo, o SINDMAR foi representado pelo presidente, Severino Almeida e o Diretor Financeiro, Jailson Bispo, que intermediou as negociações. Pela empresa estiveram presen-

tes o Diretor Tobias Cepelowicz; o Controller, Aristido Reichert e o Gerente Geral, Felipe Meira.

Jailson Bispo lembrou a assinatura do acordo como mais um ganho para os trabalhadores aquaviários, que atuam em uma empresa com uma das melhores tabelas salariais do setor. Vale o registro de que a BOS, desde a sua fundação, em 1999, vêm renovando seus acordos coletivos, sempre buscando aperfeiçoar as cláusulas trabalhistas. 🌐

Pan Marine firma primeiro ACT com o SINDMAR

Após quase 3 anos de discussões, o dia 7 de agosto marcou a assinatura do primeiro Acordo Coletivo de trabalho do SINDMAR com a Pan Marine do Brasil Transportes Ltda, braço brasileiro da empresa de apoio marítimo americana, Tidewater Inc, com sede em New Orleans. O ACT tem vigência até 31 de janeiro de 2003 e seus efeitos retroagem a 1 de fevereiro de 2002.

De acordo com Jailson Bispo, o acordo firmado com a Pan Marine representa avanços significativos para os trabalhadores, que foram beneficiados em diversos aspectos, entre eles a regularização da relação laboral da empresa com os nossos representados. Vale destacar que, com o novo ACT, a empresa passa a praticar o regime de 42/42 (embarque/folga). Para a Pan Marine, a assinatura do acordo a inclui no seleto grupo de empresas que mantêm regulamentada as relações de trabalho com os seus marítimos em níveis satisfatórios.

A ocasião da assinatura contou com a presença do Gerente Financeiro da Pan Marine, Jaime Christof; o Chefe do Departamento Pessoal, Luiz Henrique Flaeschen e o Assessor Administrativo, Robert Parmelee. 🌐



Da esquerda para direita: Jaime Christof, Severino Almeida, Jailson Bispo, Robert Parmelee, Fábio Fernando e Luiz Henrique Flaeschen.

Transtur assina primeiro acordo com o SINDMAR

A Aerobarco do Brasil Transportes Marítimos e Turismo S/A – Transtur assinou, em 9 de agosto de 2002, com o SINDMAR, o primeiro acordo coletivo de trabalho para os seus trabalhadores. A empresa, que faz a travessia Rio-Niterói e Paquetá, negocia com o sindicato desde março deste ano. O novo ACT tem validade até 30 de abril de 2003, sendo retroativo a 1 de maio de 2002.



Assinatura do acordo, na sede da Transtur

Os detalhes do novo acordo englobam diversos ganhos para os trabalhadores como cláusulas referentes à redução de jornada de trabalho, segurança, ajudas de custo para alimentação e uniformes, entre outros quesitos. "Com esta atitude, a Transtur mostra que, finalmente, percebeu a importância de um acordo coletivo para os seus trabalhadores, o que, conseqüentemente, traz benefícios para a produtividade da empresa", observou Jailson Bispo.

A assinatura do acordo coletivo de trabalho, ocorrido na sede da empresa, contou com a presença do presidente da Transtur, Hamilton Carvalho; do Diretor Financeiro, Vicente Perez; do advogado, Expedito Damasco; do



Jailson Bispo explica aos oficiais da Transtur detalhes do Acordo Coletivo de Trabalho

Controller, Delmar Silva e do Chefe de Departamento Jurídico, Luciano Tomé. Pelo SINDMAR estiveram presentes os diretores Jailson Bispo e Odilon Braga e o Assessor para Assuntos de Acordos Coletivos de Trabalho, Fábio Fernando. 🌐

Primeiro ACT assinado entre sindicato e São Miguel

Os trabalhadores aquaviários do tráfico portuário da empresa Navegação São Miguel Ltda foram beneficiados, no último dia 08 de agosto, com a assinatura do primeiro acordo coletivo de trabalho da empresa com o SINDMAR. Na ocasião do acordo, além dos diretores do sindicato, Jailson Bispo e Odilon Braga e o Assessor para Assuntos de Acordos Coletivos, Fábio Fernando; esteve presente, na sede do SINDMAR, o Gerente Executivo da empresa, Carlos Augusto Cordovil.

Diversas cláusulas do novo ACT foram de extrema importância para os trabalhadores a exemplo dos ganhos referentes a remuneração, assistência médica e odontológica, participação em lu-

cros e resultados, entre outros benefícios. "O fechamento do acordo mostra a disposição da empresa para com a legalização da relação laboral", enfatizou Jailson Bispo, que coordenou as negociações com a empresa e seus tripulantes. 🌐



Primeiro Acordo Coletivo foi assinado na sede do SINDMAR

Os aposentados também têm muitos interesses a defender.
Em que regime de aposentadoria você se encontra?
Em que data você se aposentou?
Mantenha seu cadastro atualizado no SINDMAR.



Nova tripulação para a Marinha Mercante

O sol forte e o céu azul marcaram a cerimônia de formatura da turma "Capitão-de-Longo-Curso Eurico Gomes de Souza", ocorrida no último dia 26 de julho, no pátio do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro. Este ano, o Ciaga formou 60 homens e 28 mulheres, entre eles 1 estrangeiro do Peru e 6 do Gabão.

A solenidade contou com a presença do diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil, Almirante Napoleão Bonaparte, além de representantes do Ciaga e da comunidade marítima e dirigentes sindicais.

O SINDMAR também prestigiou as solenidades de formatura e, a exemplo dos anos anteriores, prestou homenagem aos primeiros colocados da turma: 1º colocado da turma de Náutica, Manoel José Mattos dos Santos e 1º e 2º colocados de Máquina, Allan Freitas da Costa e Sidney Pereira Junior. As honras do sindicato foram prestadas pelo Consultor Jurídico de nossa confederação, Dr. Edson Areias, que compareceu também à solenidade de entrega de prêmios escolares, ocorrida no dia 24 de julho, no Auditório Almirante Newton Braga Faria.

O SINDMAR dá as boas-vindas aos novos tripulantes! 



Formando recebe homenagem do SINDMAR, entregue pelo OSM, Dr. Edson Areias, atual Consultor Jurídico de nossa confederação

SINDMAR visita rebocadores em Macaé

As visitas feitas pelo SINDMAR às embarcações das empresas de apoio marítimo continuam cada vez mais presentes no cotidiano de nosso sindicato. Nos últimos dois meses, o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, esteve a bordo de diversos rebocadores em Macaé – RJ.

Buscando sempre estreitar o relacionamento da diretoria do sindicato com os tripulantes, as visitas serviram para discutir detalhes de acordos coletivos assinados ou por assinar. Além do contato pessoal com os embarcados, em todas as visitas, por meio do SSB, o SINDMAR pôde comunicar também com diversas embarcações que se encontravam fora do cais de Imbetiba..



*Diretor do SINDMAR
fala ao SSB*

Entre as embarcações visitadas no período estão o CBO Campos, Asso 23, Maersk Clipper, entre outros. De acordo com Jailson Bispo, a visita às embarcações constitui um dos instrumentos

mais importantes do sindicato, pois com ele "consegue-se vivenciar e visualizar melhor as reais necessidades dos trabalhadores a bordo".

SINDMAR é homenageado por aposentados cariocas

A Federação das Associações dos Aposentados e Pensionistas do Estado do Rio de Janeiro – FAAPERJ comemorou, no último dia 16 de julho, o seu 39º aniversário. A comemoração, ocorrida na sede do Sindicato dos Bancários do RJ, contou com música ao vivo, apresentações, além de ho-

menagens, prestadas pelo presidente da federação, Raimundo Nonato de Souza, a sindicatos e autoridades.

Entre os homenageados pela FAAPERJ estava a Deputada Federal, Jandira Feghali, os sindicatos dos rodoviários, ferroviários e o SINDMAR. Na

ocasião da homenagem, o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, destacou a importância da união da FAAPERJ no combate à iniciativa de algumas centrais sindicais que tentam formar o Sindicato Nacional dos Aposentados. "Um sindicato nacional não cuidará melhor de seus associados do que os atuais sindicatos representantes dos aposentados, com a valiosa contribuição da Confederação Brasileira dos Aposentados - COBAP e suas federações filiadas, entre elas a FAAPERJ." De acordo com Severino, tal tentativa denota a "inadequada e indevida tentativa de enfraquecimento da organização sindical para facilitar a flexibilização e redução de direitos para os aposentados e os trabalhadores como um todo". Severino acrescentou: "O aposentado não é um ser suspenso no espaço, sem categoria nem passado. Ele carrega uma história sindical atrelada às especificidades de sua categoria", finalizou.



Da esquerda para direita: Raimundo Nonato (presidente da FAAPERJ), Deputada Jandira Feghali e Severino Almeida.

“Previdência a Bordo” a todo vapor



Tripulantes do navio Aliança Brasil atentos à palestra da Assessora

Projeto do SINDMAR faz sua quarta viagem e atrai interesse de várias empresas, que consideram o assunto de suma importância para a tripulação

A Assessora de Previdência do SINDMAR, Ana Rosa, fez mais uma viagem pelo projeto do SINDMAR, “Previdência a Bordo”. Desta vez foi a chance dos tripulantes do navio Aliança Brasil, da Aliança Navegação, visitado pela assessora dos dias 08 a 12 de junho, em sua rota Suape- Santos. Durante a viagem, foram ministradas palestras com assuntos referentes à aposentadoria dos marítimos, inclusive dados legislativos e orientação para Previdência Privada.

De acordo com Ana Rosa, que já esteve a bordo dos navios Aliança Flamengo, Aliança Europa e o Lily (28 de maio a 1 de junho), a receptividade dos tripulantes continua sendo a melhor possível. “A manifestação de satisfação de todos com a iniciativa do SINDMAR é

singular. A avaliação que fazemos com a tripulação manteve as mesmas impressões quanto a importância dos assuntos abordados que atingem diretamente os interesses pessoais dos marítimos”, afirmou a assessora.

Uma das novidades do projeto “Previdência a Bordo” é a confecção de cartilhas informativas sobre previdência, que serão distribuídas nas embarcações visitadas. A iniciativa do SINDMAR recebeu apoio dos próprios tripulantes, que manifestaram o interesse em receber informações escritas sobre o assunto.

O mês de agosto já tem agenda para o projeto, que visita mais dois navios da Aliança, além de negociar a implementação das palestras em navios da Elcano, Global e Flumar, que manifestaram interesse em levar o “Previdência a Bordo” as suas tripulações. 



CONTTMAF perde seu Vice-Presidente

Faleceu, no último dia 7 de junho, aos 74 anos, o vice-presidente da CONTTMAF, Joa-

quim dos Santos (Quincas), companheiro referência de seriedade e serenidade, perseverança, dedicação e espírito de luta em nosso meio sindical.

Ex-militante do “Partidão” (PCB), tendo sido preso em 1964, em pleno regime militar, Quincas teve duas passagens pela presidência do Sindicato dos Estivadores de Santos. Ainda no âmbito portuário, foi Coordenador da Intersindical de Santos, tendo atuado sempre de forma efetiva nas lutas pelos direitos dos trabalhadores do Porto de Santos.

Como sindicalista e amigo, sem exceção, Quincas será lembrado por todos que tiveram o privilégio de conviver com ele.

Quincas também, com carinho e reconhecimento de todos, será lembrado como um companheiro que sempre teve a luta dos trabalhadores como meta em sua vida pessoal e profissional.

A falta da presença física do companheiro Quincas entre nós, companheiros de luta, será compensada pela saudosa lembrança em nossas memórias e em nossos corações. Não consideramos esta homenagem uma despedida e sim um reconhecimento ao grande companheiro, que sempre estará presente entre nós.

A diretoria da CONTTMAF, em nome de todas as federações e sindicatos filiados, registra seu sentimento pela morte de tão querido companheiro, símbolo de competência, dedicação e grandes realizações no meio marítimo-portuário.



Offshore perde Thielmann

Uma perda lastimável, desta vez no segmento específico do offshore, foi o falecimento do Dr. Oswaldo Thielmann Junior, ocorrido no último dia 22 de julho. Thielmann ocupou, no decorrer de sua jornada, as presidências da ABEAM e da Delba Marítima Offshore.

O Engenheiro Mecânico, que sempre trabalhou no offshore, atuou de forma efetiva no alavancamento da empresa Delba, quando a mesma se encontrava em dificuldades. Na ABEAM, por sua vez, sempre manteve boas relações laboriais, tendo negociado acordos coletivos de trabalho com os sindicatos sempre com postura digna. No histórico do engenheiro também se destacaram suas passagens pelas chefias da Mac Laren Estaleiros, Equipetrol, Tenenge Comex, Ultratec, Norsul Offshore e Ultrapetrol.

A Maternidade e o Trabalho Embarcado



Ministro Cechin, Deputada Jandira Feghali e o Diretor do SINDMAR, José Serra, em Brasília

O mercado de trabalho dos oficiais da Marinha Mercante já deixou de ser algo exclusivamente masculino. Com a formação turmas de mulheres pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha-CIAGA no Rio de Janeiro e o Centro de Instrução Brás de Aguiar-CIABA em Belém, em 2001, as oficiais mulheres ingressam na atividade de forma efetiva sendo contratada por diversas empresas de navegação. Com isso, mais do que nunca, a maternidade e o trabalho embarcado se tornaram preocupação prioritária do SINDMAR.

As atividades desenvolvidas pelas oficiais mercantes incluem longas viagens marítimas, quartos de serviços, trabalhos físicos extenuantes (onde necessitam subir e descer escadas em compartimentos de difícil acesso), constante exposição à trepidação do navio, permanência em ambientes notoriamente insalubres, entre outras especificidades do trabalho marítimo.

A maternidade, faz parte da natureza da mulher, independe da profissão que ela exerça. Por outro lado, as atividades desenvolvidas dentro de um navio são incompatíveis com o estado de gestação

e o que é pior, impossibilita, na maioria das vezes, um adequado acompanhamento médico pré-natal. Desta forma, não há dúvidas quanto a urgência de uma solução para este quadro.

O SINDMAR, atendendo à expectativa de suas associadas, que mais cedo ou mais tarde poderão estar diante desta situação, bem como procurando dar uma adequada resposta à preocupação das empresas quanto ao custeio da manutenção da empregada marítima desembarcada por motivo de gravidez; está articulando junto ao Ministério da Previdência e Assistência Social, por intermédio da Deputada Jandira Feghali, o estabelecimento de procedimentos que garantam o pagamento pelo INSS por conta desta temporária incapacidade laboral durante o período de gestação.

SINDMAR busca junto ao Ministério da Previdência e Assistência Social direitos para as marinheiras mercantes gestantes

“A prática atual não é coerente com as 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” (Dep. Jandira Feghali)

No dia 17/07, o Diretor de Educação e Formação do SINDMAR, companheiro José Serra, e a Deputada Federal, Jandira Feghali, estiveram reunidos com o Ministro da Previdência e Assistência Social, José Cechin, em Brasília. Estiveram presentes também os gerentes administrativos da Transpetro, Orlando Orlandi e Luiz Antonio Cláudio. Na ocasião do encontro, ocorrido em Brasília, foram expostas as preocupações do Sindicato e da Transpetro - empresa que mais contratou mulheres em seu quadro de Oficiais até o momento e cujo primeiro caso de gravidez já foi confirmado.

Inicialmente, o SINDMAR busca junto ao Ministério da Previdência e Assistência Social uma prática similar ao que já ocorre com as companheiras da aviação civil, que temporariamente interrompem seus vôos quando constatada a gravidez. O SINDMAR espera que o órgão tenha a indispensável sensibilidade social, preservando assim a saúde da mãe e de seu bebê e evitando a discriminação da Oficial Mercante no mercado de trabalho pelo fato das empresas de navegação recearem o custeio do necessário e temporário afastamento de bordo das trabalhadoras gestantes. 🌐

Dirigentes sindicais marcam presença em Congresso Nacional

Dirigentes sindicais discutiram no encontro temas da atual conjuntura nacional e internacional

Representados pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), os dirigentes sindicais marítimos - Federação Nacional dos Transportadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), Federação Nacional dos Portuários (FNP), Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVB), Federação Nacional dos Estivadores (FNE) e diversos sindicatos marítimos, entre eles o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) - foram presença maciça no 5º Congresso Nacional da Corrente Sindical Classista (CSC). O evento, ocorrido nos últimos dias 07, 08 e 09 de maio, no SESC Venda Nova, em Belo Horizonte, contou com a presença de cerca de 500 delegados de todos os estados brasilei-



ros, além de convidados da Argentina, Venezuela e Grécia.

O presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, foi um dos convidados da abertura do Congresso. Em seu discurso de abertura, Severino destacou a importância do evento, enfatizando a participação dos trabalhadores como grandes aliados da luta sindical. "Não acreditamos na parceria entre capital e trabalho como eficaz na luta pelos direitos dos trabalhadores. Acreditamos sim na força de luta como a grande mobilizadora das negociações", afirmou.

Severino destacou ainda os quatro pilares que, segundo ele, norteiam a luta da CONTTMAF: a **unicidade sindical**, a **representação sindical com base territorial mínima** de pelo menos 1 município, o **sindicato como representante de toda a categoria profissional** e não apenas dos filiados e a **defesa da contribuição compulsória** (equivalente a um

dia de trabalho por ano). O dirigente enfatizou a importância da união dos trabalhadores de forma organizada e forte para que os interesses dos mesmos possam ser atendidos de forma eficaz. "Não acreditamos em sindicalismo de empresa. A liberdade sem regras aumenta a possibilidade de domínio dos mais fortes sobre os mais fracos", finalizou o presidente.

O quinto encontro dos sindicalistas serviu para discutir temas da atual conjuntura nacional e internacional, com ênfase na polêmica criação da Alca; além de debater assuntos como a plataforma classista, a campanha pela redução da jornada de trabalho e as eleições 2002. Além dos debates, o congresso elegeu, por intermédio do voto em plenária, a nova Coordenação Nacional da CSC, composta por 25 novos dirigentes, entre os quais foi eleito o Diretor de Relações Sindicais e Internacionais da CONTTMAF, Mário Teixeira.



Presidente da CONTTMAF foi um dos convidados na abertura do congresso

Nova Diretoria Nacional da CSC

João Batista Lemos
Coordenador Nacional

Wagner Gomes
Direção Executiva da CUT

Gilda Almeida
Secretária de Política Sindical CUT-Nacional

Pascoal Carneiro
Secretário de Políticas Sociais
CUT-Nacional

Gilson Reis
Direção Executiva da CUT

Mônica Custódio
Direção Executiva da CUT

Marcelo Cardia
Corrente Sindical Classista

Abigail Pereira
Sindicato dos Trab. em Turismo e
Hosp. de Caxias do Sul/RS

Adilson Araújo
Sindicato Bancários da Bahia

Aldemir Caetano
Federação Única dos Petroleiros

Augusto César Petta
CONTEE (Conf. Nacional dos Trab. em
Estabelecimentos de Ensino)

Reginaldo Oliveira
Sindicato dos comerciários de Salvador

Agnaldo Meira
Sindicato dos Trabalhadores Rurais de
Juazeiro / BA

Geraldo Assunção
Sind. dos Trabalhadores
Telefônicos / RN

Everaldo Augusto
Presidente da CUT-BA

Jayme Ramos
Vice-presidente da CUT/RJ

Joel Batista
Coordenador da CSC/SP

Mário Teixeira
CONTTMAF

Moacir Martins
Sindicato dos Trabalhadores na
Construção Civil/PA

Orlando Silva Jr.
Coordenador do Centro de
Estudos Sindicais

Aílson Duarte
Sindicato dos Comerciários do Ceará

Sônia Latgé
Federação Nacional
dos Urbanitários

Vladimir Nepomuceno
Conf. Nacional dos Trab. em
Seguridade Social/CUT (CNTSS)

Roque Tarugo
Confederação Nacional
dos Metalúrgicos

Paulo Moreira
Sindicato dos Metalúrgicos
de Betim/MG

“ O cadastro do **SINDMAR** é o mais completo e atualizado banco de dados com **informações profissionais sobre o Oficial Mercante Brasileiro**. Ele é **valorizado** pelas empresas na busca de profissionais. **Valorize seus dados, mantendo-os atualizados.** ”



“ Em razão de seus embarques ou do local de sua residência **é difícil sua visita ao SINDMAR, para atualizar seu cadastro?** Não importa. **Utilize o e-mail, fax, carta** ou ainda se preferir, contate por **telefone** nosso companheiro Diretor-Secretário Geral Odilon Braga. ”

Diretor da CONTTMAF (último à direita), Mário Teixeira integra nova Coordenação Nacional da CSC



Nova Diretoria Nacional da CSC

Solidariedade:

um dia você também pode precisar

Como a solidariedade pode fortalecer a luta dos sindicatos e trabalhadores de diferentes categorias rumo a melhores condições laborais para todos

O sindicalismo livre e democrático, salários e condições de trabalho decentes, um meio ambiente de trabalho seguro e saudável e a eliminação de qualquer tipo de preconceito são apenas alguns dos anseios de todos os trabalhadores. A utilização da prática da solidariedade é uma preocupação de nosso âmbito confederativo, que vem apoiando a campanha implementada pela ITF: "Globalizando a Solidariedade".

A solidariedade vem sendo utilizada a nível mundial e não deve ser uma exceção no Brasil. Exemplos não faltam de grupos de trabalhadores, de mesmas ou diferentes categorias, que se empenham em garantir o bem-estar do próximo por entender que a luta por melhores condições de trabalho é internacional, tendo reflexos não apenas em locais restritos. Em um mundo inclinado ao processo de globalização, devemos pensar de forma globalizada também em nossa luta para não sucumbirmos aos mais fortes.

Destacamos a importância da organização da solidariedade de forma direta com todos os trabalhadores aquaviários, não somente aqueles da nossa categoria, como forma de fortalecer nossa luta por melhores condições de trabalho. Acreditamos que, uma vez trabalhando juntos, com estratégia e objetivo bem orientados, nossa ação e pressão é aumentada e, conseqüentemente, melhores e maiores são nossas conquistas.

O exemplo australiano

A União Marítima da Austrália (MUA) prometeu implementar uma campanha mundial para apoiar a luta dos trabalhadores portuários da costa oeste dos Estados Unidos, uma ação que mostra o empenho do país em ações de solidariedade em todo o mundo, mesmo este estando tão longe fisicamente dos companheiros americanos.

O problema, que vem sendo vivenciado pelos trabalhadores americanos, é a implementação, por parte de diversas empresas marítimas, de ações que desvalorizam o trabalho marítimo de forma global, sendo utilizada inclusive a tecnologia como meio único de ampliar a força e eficácia do trabalho, gerando descontentamento da classe, além de demissões em massa.

O conflito americano já vem de algum tempo e foi intensificado com a expiração do Acordo Coletivo de Trabalho entre a

entidade representativa de 88 empresas de portuárias americanas, a Pacific Maritime Association (PMA), e a International Longshore and Warehouse Union (ILWU), que representa os portuários americanos em toda a costa oeste, inclusive em parte do Canadá. Com a não renovação do acordo, os trabalhadores vêm sucumbindo ao poder das grandes empresas.

Por falta de alternativa e como consequência dos maus tratos que vêm sofrendo, um grupo de empregados ameaçou paralisar suas atividades nas docas da costa oeste.

A MUA, que já recebeu solidariedade dos trabalhadores das docas da América e Europa, planeja tornar recíproco o grande apoio dos trabalhadores americanos durante a disputa da empresa "Patrick", que em 1998 tentava terceirizar os portuários australianos, utilizando mão-de-obra sem



"Uma ofensa a um de nós é uma ofensa a todos nós."

registro. A solidariedade americana, à época, foi um ganho para os trabalhadores da Austrália e todo o mundo, que conseguiram conter a investida da Patrick com o auxílio dos companheiros do outro lado do mundo.

Entre as ações tomadas pela MUA para solidarizar com os americanos está um "boicote" para barrar a circulação de embarcações que não estejam apoiando o movimento dos portuários americanos. Com isso, a MUA pretende pressionar o poder do Governo Federal e forçar uma apuração minuciosa por parte da "Australian Competition and Consumer Commission", em relação aos serviços prestados por estas embarcações.

Na opinião do secretário nacional da MUA, Paddy Crumlin, o movimento representa e pode trazer uma "união solidária em todo o mundo". "Nós somos apenas parte do processo, que precisa também do apoio da comunidade, além de respaldo legal e financeiro", afirmou. Crumlin comentou ainda que algumas empresas marítimas americanas estariam inclusive buscando punições legais para o "boicote" dos trabalhadores. "Se os excessos da força do capital multinacional emergirem nesta disputa, a questão passa a ser política, com consequências para todo o setor portuário internacional", finalizou.

Apoiando a política dos australianos e os portuários americanos e, em conformidade com sua campanha internacional "Globalizando a Solidariedade", a ITF representou a MUA em duas reuniões, ocorridas no mês de junho, em Londres. De acordo com o Secretário Geral da Seção de Portuários da ITF, Kee Marges, que acompanhou as negociações entre as entidades representativas dos trabalhadores e empresas, um dos grandes problemas é a utilização por parte da PMA – que representa as empresas – dos fatos ocorridos no 11 de setembro como justificativa para aumentar a segurança nos portos americanos. "As relações de trabalho nos Estados Unidos vêm mudando muito desde os atentados terroristas ao World Trade Center. Os trabalhadores portuários e suas entidades, que sempre ajudaram a defender os interesses dos tra-

balhadores aquaviários em todo o mundo, agora têm de operar em um meio ambiente hostil, em que a segurança está sendo utilizada em favor do poder e dos interesses das empresas de navegação", enfatizou Marges.

De acordo com o Secretário da ITF, a batalha do ILWU deveria ser uma luta global, onde há necessidade de apoio não só as entidades representantes dos trabalhadores portuários e marítimos, mas sim de todos os trabalhadores do transporte aquaviário. Como os antigos trabalhadores de cais de porto costumavam dizer: "Uma ofensa a um de nós é uma ofensa a todos nós."

Mundo globalizado

Em atividades como a portuária e a marítima - que sofrem primeiro e mais intensamente as mudanças do processo de globalização - ou os trabalhadores marítimos e portuários desenvolvem uma sólida política de solidariedade, ou sucumbirão aos mais violentos processos de aviltamento nas suas relações de trabalho.

Que o exemplo australiano sirva de estímulo, além da natural reflexão diante da força e amplitude do movimento. A solidariedade não deve ser uma prática de países socialmente desenvolvidos, mas sim uma luta de todos nós. A solidariedade não deve nem pode ter fronteiras.

O exemplo brasileiro

O Brasil também dá o seu exemplo de solidariedade a nível mundial no mercado de trabalho marítimo. No último dia 2 de agosto, dirigentes sindicais brasileiros, entre eles representantes dos trabalhadores petroleiros e aquaviários, da CONTTMAF, ITF, FUP, Confederação Internacional dos Trabalhadores em Mineração (ICEM), Central de Trabalhadores Norte-Americanos (AFL/CIO), estiveram na sede da Petrobras. No encontro os representantes dos trabalhadores foram recebidos pelo Gerente de Recursos Humanos da Petrobras, José Lima e o Gerente Executivo da Unidade de Serviços, Exploração e Produção da Bacia de Campos, Reinaldo Belotti.

A reunião teve como objetivo cobrar da Petrobras um posicionamento quanto à continuidade da contratação de navios da Trico Marine, empresa que vem mantendo práticas anti-sindicais e prejudicando a união em defesa dos direitos dos trabalhadores no Golfo do México. Vale o registro que a Petrobras já havia sido avisada das irregularidades há um ano pelos dirigentes, porém sem ter tomado posicionamento eficaz.

De acordo com Lima, a Petrobras não tomou iniciativa devido a um remanejamento interno do setor de Recursos Humanos, que colocou a fren-

te do processo o Engenheiro de Equipamentos, Reinaldo Belotti Vargas, que alegou desconhecer o histórico do assunto. Segundo ele, a empresa procederá a uma investigação, prometendo nova reunião para discutir o assunto.

Vale lembrar que, em 04 de outubro de 2001, representantes de sindicatos marítimos brasileiros assinaram um pacto bilateral de solidariedade com a ITF, representando todos os sindicatos de marítimos da América do Norte, em favor da defesa dos direitos sindicais de trabalhadores americanos no Golfo do México.

"Destacamos a incoerência da Petrobras em importar para nossas águas empresas com práticas anti-sindicais e que utilizam bandeiras de conveniência. O lugar onde ocorre o problema não tem importância, a imagem da Petrobras no exterior como uma empresa forte é incompatível com a continuidade da contratação dos serviços da Trico," destacou na reunião o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida. 🇧🇷



Dirigentes sindicais cobraram da Petrobras posicionamento no caso Trico Marine



Oficial Mercante Brasileiro na IMO

A CONTTMAF, por meio do Convênio celebrado com a Representação Permanente Brasileira junto a Organização Marítima Internacional (RPB/IMO), manterá o primeiro marítimo brasileiro naquele fórum internacional

Depois de um ano e meio de articulação, a CONTTMAF concluiu todas as ações que viabilizaram a manutenção de um marítimo brasileiro, acompanhando durante todo o ano, os trabalhos desenvolvidos pela representação brasileira junto a IMO, em Londres. O Capitão de Longo Curso, Darlei Santos Pinheiro, que comandou até o início de junho o navio tanque Itajubá, foi liberado pela Petrobras para a CONTTMAF e estará, a partir de setembro, em Londres, trabalhando no escritório da organização.

É entendimento das lideranças marítimas sindicais nacionais, que a nossa categoria organizada pode contribuir para a defesa da posição brasileira na IMO, levando nossa experiência de bordo e capacidade de articulação internacional para as discussões sobre as propostas que tra-

mitam naquela Organização. Propostas, não raras vezes, de perceptível interesse comercial e que nem sempre resultam em aperfeiçoamento das operações e documentações exigidas a bordo.

"Esta compreensão nos levou ainda em meados do ano passado a iniciar as articulações que viabilizassem a manutenção deste Oficial em Londres, com uma estrutura que lhe pudesse dar suporte," afirma o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida Filho. Não fosse a disposição da Representação Permanente Brasileira junto à IMO, comandada pelo ex-Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Mauro Pereira, que possibilitou a integração do Oficial junto à representação, a liberação pela Petrobras e a disposição da ITF em dar suporte a este Oficial, seria impossível

para nós esta montagem. Teríamos que investir cerca de 100 mil dólares anuais e ainda careceríamos de legitimidade para desempenharmos este papel," complementou Severino.

O Comandante Darlei Santos Pinheiro foi o Oficial escolhido pela direção sindical para esta missão. Ele terá pela frente uma tarefa árdua: atualizar-se em curtíssimo espaço de tempo de todas as questões relativas a IMO, não somente as resoluções já aprovadas, mas principalmente as que estão tramitando, bem como se familiarizar com a liturgia das novas atribuições e se ambientar em um cenário que envolve inúmeros interesses. A posição brasileira, que é definida ainda em solo nacional, com a participação de trabalhadores e empresas do setor e decisiva participação da Diretoria de Portos e Costas, não raras vezes precisa ser debatida e defendida pela representação em Londres. Nas articulações próprias do fórum da IMO o companheiro Darlei certamente muito contribuirá na defesa de nossos legítimos interesses.

"Fiquei francamente impressionado pelo respeito que nossas lideranças já conquistaram no cenário internacional. Acho que posso dizer que me senti orgulhoso do meu sindicato e da minha organização sindical"
(Comandante Darlei Santos)





Unificar: Como você está vendo esta sua missão em Londres?

Darlei: Estou convencido de que a nossa Confederação deu um grande passo para a elevação de seu papel de participação e intercâmbio internacional com a assinatura deste convênio. Como instrumento escolhido para esta participação, preciso dar o melhor de mim.

Unificar - Quais são suas perspectivas para este trabalho?

Darlei: Ainda não tenho bem claro o que esperar desta missão. Considero-me em fase de preparação e de conhecimento de minhas atribuições e função. Sinto-me como prestes a fazer uma difícil viagem, com derrota nunca realizada e diante de um grande desafio.

Unificar: Como você está se preparando?

Darlei: Estou estudando muito. São muitas coisas novas em que tenho que me ambientar. São centenas de novas expressões utilizadas no "shipping" e no sindicalismo internacional com as quais estou me deparando pela primeira vez. Recebi do Severino alguma literatura sobre termos que eu desconhecia. Estou também aprimorando meu inglês, estudando várias horas por dia. Só recebi três meses para me preparar. Em agosto o pessoal ligado a IMO tira férias coletivas, mas em setembro os trabalhos recomeçam e terei de assumir meu posto. Sei que terei de estar preparado. Estive em junho em Londres com o Severino, o que me ajudou a ter uma idéia do que me espera. Em setembro estarei só.

Unificar: Como foi a sua primeira experiência em Londres?

Darlei: O Severino me levou para acompanhar três eventos que ocorreram naquela semana e para me apresentar às pessoas e ao meu futuro local de trabalho. Fui na qualidade de assessor e participei da reunião anual do Comitê de Práticas Aceitáveis da ITF - do qual ele é membro - e que estabelece as condições minimamente aceitáveis para celebração de acordos coletivos no âmbito da ITF. Assisti à reunião do Comitê da Seção de Marítimos, também da ITF, na qual ele preside a seção da América Latina e partici-

pei de uma rodada de negociação entre a Federação dos Armadores Noruegueses e as lideranças da América do Sul. Entre um e outro evento fui apresentado na sede da IMO ao Almirante Mauro César. Conheci a sede da representação brasileira e estivemos em dois eventos promovidos por ela. Um com o embaixador brasileiro em Londres e os adidos militares para comemorar a batalha naval de Riachuelo e outro com representantes da IMO de outros países. Na véspera do meu retorno, estive em um coquetel de confraternização, promovido pela ITF. Em outras palavras, estive ocupado a semana toda, pela manhã, tarde e noite.

Unificar: Que comentários você faria desta experiência?

Darlei: O primeiro comentário é como nós a bordo não temos a menor noção do trabalho que as nossas lideranças fazem a nível internacional. Só olhamos para nossas questões internas e muitas delas são conseqüências do que ocorre lá fora. A segunda é que não temos a menor idéia da importância deste trabalho. Muito me impressionou assistir "in loco" sindicalistas asiáticos defenderem o congelamento de salários para ampliar seu mercado de trabalho. Foi chocante. Acompanhei também, passo a passo, a tentativa de Armadores Noruegueses de reduzir o custo laboral dos trabalhadores latinos. Depois de experiências como estas é que você entende melhor quando o Severino diz que os termos dos Acordos Coletivos que assinamos, ou tentamos assinar no Brasil, estão mais para conseqüências do que ocorre no cenário global de nosso setor, do que as causas de nossos problemas. Ouvir estas histórias a bordo é uma coisa. Assistir "in loco" e testemunhar seu representante defender nossos interesses é outra. Até aí você tem uma visão apenas nacional, quando não do próprio umbigo, que nem sempre é condizente com o que acontece no resto do mundo. E olha que esta observação vem de quem, há vários anos, participa de chapa sindical, embora nunca tenha desembarcado para assumir. Hoje, melhor que ontem, posso perceber que o esforço de acompanhamento de nossa legislação é uma necessidade imperiosa. Sem defesa de adequada legislação nacional, naufraga-



Comandante Darlei despede-se da tripulação do NT Itajubá

garíamos rápido. Também fiquei francamente impressionado pelo respeito que nossas lideranças já conquistaram no cenário internacional. Acho que posso dizer que me senti orgulhoso do meu sindicato e da minha organização sindical.

Unificar: Esta pequena experiência ajudou a lhe motivar?

Darlei: Creio que sim, até porque a decisão de assumir esta missão não foi muito fácil. Claro que sofro como qualquer outro as exigências dos dias atuais na rotina de bordo, com pouco tempo para o repouso e para a vida familiar. Mas, apesar disto, me considero um profissional bem adaptado à vida de bordo. Demorei anos para compor uma equipe como a que eu consegui reunir no Itajubá e, no princípio, resisti em perdê-la. Acho que mais de vinte anos de vida de bordo, dominando toda a rotina do navio e do trabalho no mar, faz diferença quando você parte para algo que sente que não domina.

Unificar: Por quanto tempo você estará nesta nova função?

Darlei: A liberação de um Oficial pela Petrobras é por um prazo de três anos. Meu compromisso com a CONTTMAF é de lá permanecer, pelo menos, até o final de julho do próximo ano. Faremos uma avaliação geral antes disto, lá pelo início do mês de maio, para decidirmos o que faremos depois de agosto. Se outro companheiro tiver que me substituir, neste caso, haverá tempo hábil para prepará-lo. Mas, creio que é desejo de todos que a nossa contribuição seja positiva e que este trabalho não sofra solução de continuidade. 🌐



Sistema de Bandeiras de Conveniência constitui grande perigo para todo o mundo. Há quem defenda inclusive que o sistema seja utilizado para apoiar o terrorismo, como meio de transporte de material bélico, tráfico de drogas e contrabando de petróleo, a exemplo das empresas de Al-Qa'eda.

Bandeiras de Conveniência: perigo à deriva

Sistema ameaça a segurança internacional e favorece transporte marítimo ilegal

O sistema de bandeiras de conveniência é o novo alvo das investigações das autoridades norte-americanas, após os atentados terroristas de 11 de setembro. De acordo com representantes da International Transport Workers' Federation (ITF), o sistema é um problema para os Estados Unidos e o restante do mundo, pois permite que terroristas sejam proprietários de embarcações. Segundo uma companhia especializada em investigação do mundo empresarial, contratada para rastrear as empresas de al-Qa'eda, os navios são utilizados para diversos fins, desde transporte de material bélico, até tráfico de drogas.

O executivo da ITF, David Heindel, afirmou aos membros do Congresso americano que a ausência de transparência nas operações com sistemas de bandeiras de conveniência é um desafio perigoso. "As embarcações sob o sistema de bandeiras de conveniência têm conexão com outros problemas legais como registros de "navios piratas, fraude de documentos, imigração ilegal, entre outras problemáticas que podem estar ligadas à prática de atos considerados terroristas", enfatizou Heindel.

Atualmente, cerca de 30 países efetivamente "alugam" suas bandeiras para donos de empresas de navegação de qualquer nacionalidade, garantindo sigilo e não interferência de exigências e documentações legais.

De acordo com pesquisa da ITF, é praticamente impossível identificar ao certo a origem certa de um proprietário de embarcações. A opinião não é só da federação. Um mercenário, conhecido no meio marítimo internacional, declarou à publicação Lloyd's List que a utilização de navios para apoio a atividades terroristas é possível. "estranharia se al-Qa'eda não fosse proprietário de navios... milhões de dólares podem ser escondidos em um petroleiro," afirmou.

Uma brecha para o terrorismo

Os interesses secretos de Bin Laden na indústria marítima foram revelados pela primeira vez durante o julgamento dos suspeitos do bombardeio das embaixadas de Kênia e Tanzânia, em 1998. De acordo com o relatório jurídico, os responsáveis pelo bombardeio eram abastecidos por intermédio de um cargueiro ancorado no Porto de Mombasa (Kênia).

Segundo reportagem do semanário marítimo Fairplay, um mês após os ataques ao World Trade Center, foi descoberto um homem escondido em um contêiner no porto mediterrâneo de transbordo de Giopla Tauro (Itália). Ao que se sabe, o navio partiu do Porto de Said no Egito até o Canadá, equipado com cama, água potável, telefone, documentos de identidade, mapas de aeroportos, passes de segurança portuária e um certificado mecânico de aeronaves. O desconhecimento nos portos é total.

Até o mês de novembro de 2001 as agências de inteligência ocidental haviam identificado 23 navios mercantes supostamente vinculados a Osama Bin Laden ou fretados a longo prazo. As embarcações estavam registrados em países árabes sob o regime do sistema de bandeiras de conveniência. Um dos navios, descoberto pela armada americana, revelou que o mesmo era de propriedade de uma companhia com raízes israelitas e sua tripulação procedia da Europa Ocidental e Rússia; o que tornou ainda mais difícil definir a identidade precisa do navio.

Companhias fictícias e segredo corporativo constituem a base que sustenta o sistema de bandeiras de conveniência e o motor que permite lavagem de dinheiro do crime internacional. De acordo com o Secretário da Seção de Marítimos da ITF, Jon Whitlow, a problemática demanda ações urgentes da sociedade como um todo.

Independente das causas do terrorismo, é fato que as bandeiras de conveniência constituem um perigo para todo o mundo, não apenas para aqueles diretamente envolvidos nas operações marítimas.

Guerra contra as bandeiras

Um exemplo marcante do uso das bandeiras de conveniência e seu efeito negativo para o mundo foi o episódio ocorrido recentemente na França, no último dia 25 de junho. Após quase 15 meses de investigação, a autoridade marítima francesa - com a auxílio dos Estados Unidos, Grécia e Espanha - capturou uma embarcação mercante de bandeira da Cambodia, o "Winner". O "Winner" chegou ao Porto de Brest com um carregamento de 2 quilos de cocaína.

De acordo com a Guarda Costeira Francesa, o sistema de bandeiras de conveniência é marcante na Cambodia, tendo sido iniciado em 1994, por uma empresa privada, localizada em Singapura. O país possui precário sistema de segurança para investigação de armadores e é considerado um dos principais centros de operações do sistema de bandeiras de conveniência para tráfico de drogas. O histórico cambodiano do uso das bandeiras de conveniência é notável: tráfico de drogas na Albânia e Creta,

tráfico de pessoas no Japão e contrabando de petróleo do Iraque.

A abordagem ao "Winner" aconteceu quando uma embarcação francesa se aproximou do navio, que recusou a obedecer as ordens. Com permissão do Primeiro Ministro da França, Jean-Pierre Raffarin, foram disparados tiros na proa do "Winner", que ainda tentou resistir ao combate por algum tempo. Após novo disparo, o comandante da embarcação, o grego, Georgios Boreas e 11 tripulantes se entregaram às autoridades. Os armadores do "Winner", juntamente com outras pessoas envolvidas no embarque da droga no navio, foram multados por tráfico de drogas, formação de quadrilha e lavagem de dinheiro.

Mesmo com o aval das autoridades cambodianas que, por intermédio do Primeiro Ministro, Hun Sen, permitiram a abordagem do "Winner", os proprietários da empresa, a Cambodia Shipping Corporation, negaram participar de ações criminais e convidaram inclusive as autoridades para "visitarem" suas instalações.

Segundo um porta-voz da International Transport Workers' Federation (ITF) o exemplo da Cambodia é mais uma prova de que o problema demanda uma ajuda de todos para combater o uso da força mercante internacional para fins ilícitos. 



CONTTMAF celebra primeiro Acordo Coletivo com empresa estrangeira



M/T Vitória, construída em 1983, era de propriedade da Petrobras e se chamava Quintino

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos - CONTTMAF e a HDS celebram o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho em padrão internacional da história da organização dos trabalhadores marítimos brasileiros

No dia 05 de junho de 2002, na sede do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR, depois de mais de quatro meses de negociações, a CONTTMAF e a Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. AS (HDS), com sede em Oslo - Noruega, assinaram um Acordo histórico, abrangendo toda a tripulação dos navios Velma, Vanessa e Vitória, antigas embarcações compradas da Petrobras, em 2001: Quixadá, Quinca e Quintino. A empresa de capital norueguês já atua no tráfego internacional há mais de 80 anos e possui 11 navios próprios.

Com o Acordo os marítimos brasileiros embarcados naqueles navios deveriam manter os direitos das cláusulas padrão aprovadas pela ITF - International Worker's Federation, constantes dos Acordos anteriormente celebrados, também nos padrões ITF, à época em aqueles navios eram de propriedade da Petrobras/Transpetro.

Estes navios que operam sob bandeira de conveniência, pelo menos no que

se refere às relações de trabalho de seus tripulantes, têm agora garantias de padrão elevado, no nível das melhores tripulações brasileiras.

Sobre este assunto, o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida observa: que "muito embora estes companheiros recebam salários muitos superiores à média nacional, esta conquista deve ser comemorada com reserva e cautela. A HDS - que optou pela permanência da tripulação brasileira a bordo de seus navios - ob-

servada a qualidade do trabalho de nossos companheiros, é uma conceituada empresa internacional, que pode ou não permanecer optando pela tripulação brasileira no futuro. A HDS, com o Acordo, demonstra seu compromisso com a qualidade e segurança operacional. Infelizmente, este comportamento não é uma constante nesta atividade, diria mesmo que é quase uma exceção. O trinômio empresa brasileira, navio nacional e tripulação brasileira ainda é a equação com



O Diretor para Assuntos Marítimos da CONTTMAF e Diretor Procurador do SINDMAR, Enilson Pires - um dos coordenadores do processo negocial - visitou o navio Vitória, no Porto de Rio Grande, e fez palestra para a tripulação sobre o Acordo.

melhor resultado para o médio e longo prazo. Não devemos nos esquecer do constante assédio da mão-de-obra do leste europeu e asiática, que já está no mercado; especialmente a chinesa, que ainda vai dar muito o que falar," afirmou o presidente.

O presidente da FNTTAA, federação filiada à CONTTMAF e que congrega os sindicatos marítimos abrangidos pelo Acordo, Ricardo Ponzi, complementa o raciocínio de Severino: "Seja como for o acordo é um marco histórico que sinaliza claramente que a nossa organização sindical tem inserção internacional e, complementarmente, fortalece nossa estrutura confederativa."

O Capitão Nélio Brito Monteiro - que gerencia o escritório da HDS no Brasil e que teve relevante papel na defesa da manutenção do tripulante brasileiro nas embarcações - declarou que a qualidade do serviço de nossa tripulação foi determinante na decisão da Diretoria da empresa norueguesa para competir em um mercado altamente competitivo, do qual a Petrobras se afastou com a venda dos navios.

Ao congratular a HDS pela celebração do ACT, o companheiro Severino Almeida acrescentou duas observações relativas ao seu conteúdo para as relações com as empresas brasileiras. De acordo com o presidente da CONTTMAF o primeiro fator é que, mesmo considerando os chamados encargos trabalhistas, o custo médio total do tripulante brasileiro para a empresa brasileira ainda está muito abaixo do que a empresa norueguesa se dispõe a pagar, mesmo considerando que ela estará operando navios que transportam carga especiais,

com maior valor agregado e de mercado. O segundo ponto, na visão do presidente é que a HDS, ao se dispor a contribuir com 16.000 dólares (hoje cerca de 50.000 mil reais), para o Fundo de Bem-Estar do Marítimo, gerenciado pela ITF, deu provas da necessidade de fortalecimento da estrutura de apoio aos marítimos, sob gerenciamento da própria organização sindical destes trabalhadores. No mínimo uma boa lição de casa para as empresas nacionais.



Na ocasião da assinatura, da esquerda para direita: o presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi; diretor da operadora brasileira da empresa, Nélio Brito Monteiro; o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida; o Diretor para Assuntos Marítimos da CONTTMAF, Enilson Pires; o Secretário Regional da ITF, Antonio Fritz, e o Coordenador da Campanha contra as Bandeiras de Conveniência no Brasil, Luis Fernando de Lima.

Tabela Salarial - 2002/2004*

Rank	WAGE scale acc. To TCC Agreement for Brazilian crew					HDS EXTRA O/T AND BONUS			Leave pay				Medical Seaman & family US\$	Grand Total Pay US\$
	Basic monthly wage US\$	Guaran. Monthly Overtime Hours	O/T Rate US\$	Guaran. Total Overtime US\$	Tot.mthly Consolid. Wage US\$	HDS Extra O/T US\$	HDS Bonus US\$	Grand Totalmthly Wage US\$	Leave Per Month Days	Leave Per Month Days	Leave Subsist. \$18/day US\$	Total Leave month US\$		
Master	1.732			1.289	3.021	725	1.299	5.045	10	577	180	757	200	6.002
Chief Officer	1.118			832	1.950	1.218	1.081	4.249	10	373	180	553	200	5.002
2nd Officer	895			666	1.561	552	555	2.668	8	239	144	383	200	3.251
3rd Officer	863			643	1.506	214	544	2.264	8	230	144	374	200	2.838
Radio Officer	895			666	1.561	552	555	2.668	8	239	144	383	200	3.251
Bosun	574	85	4,15	353	927		450	1.377	8	153	144	297	200	1.874
Able Seaman	514	85	3,71	315	829		110	939	8	137	144	281	200	1.420
Ord. Seaman	383	85	2,76	235	618		97	715	8	128	144	272	200	1.187
Ch. Eng.	1.574			1.171	2.745	532	927	4.204	10	525	180	705	200	5.109
1A. Eng.	1.118			832	1.950	518	736	3.204	10	373	180	553	200	3.957
2A Eng.	863			643	1.506	314	444	2.264	8	230	144	374	200	2.838
3A. Eng.	863			643	1.506	314	444	2.264	8	230	144	374	200	2.838
Electrician	770	85	4,15	353	1.123		265	1.388	8	205	144	349	200	1.937
Fitter Mech.	574	85	4,15	353	927		450	1.377	8	153	144	297	200	1.874
Pumpman	574	85	4,15	353	927		550	1.477	8	153	144	297	200	1.974
Mmanoilier	514	85	3,71	315	829		110	939	8	137	144	281	200	1.420
Wiper	383	85	2,76	235	618		97	715	8	102	144	246	200	1.161
Chief Cook	574	85	4,15	353	927		250	1.177	8	153	144	297	200	1.674
Stew. Mman	438	85	3,16	269	707		56	763	8	117	144	261	200	1.224
Boys	308	85	2,22	189	497		40	537	8	82	144	226	200	963
Nurseman	574	85	4,14	352	926		301	1.227	8	153	144	297	200	1.724

* Remuneração total enquanto embarcado - tempo de embarque previsto para 7 meses, podendo ser estendido ou reduzido em 1 mês, por conveniência operacional.

S.O.S:

Como está a segurança de nossas embarcações?

Há 20 anos atuando na área de inspeção de embarcações, o "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" (MOU), que agrega 19 administrações portuárias em todo o mundo, acaba de divulgar o resultado das inspeções feitas em navios mercantes de 1999 a 2001. O objetivo do trabalho desenvolvido pelo comitê é verificar as condições de segurança a bordo das embarcações, com base nas leis marítimas internacionais, além de fiscalizar o cumprimento de normas referentes ao meio ambiente e vida dos tripulantes.

De acordo com o MOU, o grande problema da maioria das embarcações é o desinteresse de muitas empresas no cumprimento de regras de segurança fundamentais, em especial em embarcações mais antigas. Deficiências em segurança a bordo, poluição do meio marítimo, péssimas condições de vida para os tripulantes são alguns dos pontos mais críticos e que, segundo o MOU, representam um grande risco para o trabalho em alto-mar. "Os países responsáveis estão mais

preocupados com a lucratividade do que com a segurança", atesta o último boletim da IMO, divulgado no dia 24 de junho de 2002.

Brasil na "lista cinza"

Ao todo, foram 73934 embarcações inspecionadas nos portos da Europa e Atlântico Norte dos anos de 1999 a 2001. O maior problema na maioria delas, de acordo com o comitê, é a adequação dos equipamentos de bordo aos padrões mundiais de segurança. Segundo a MOU, os resultados são cada vez mais alarmantes, tendo as irregularidades crescido 150% nos últimos 3 anos, muitas delas repetidas vezes nas mesmas embarcações.

O Brasil teve 39 inspeções nos últimos 3 anos, realizadas nos navios: Aliança Europa, Aliança Brasil, Aliança Maracanã, Aliança Ipanema, Braztrans I, Brotas, Castillo de Guadalupe, Doce Rio, Doce Serra, Lily (ex-Arpoador), Marcos Dias, Neptunia Mediterraneo, Norsul Amazonas, Norsul Recife, Norsul Rio (ex-Rio Trombetas), Norsul Santos (ex-Doceduna) e Norsul Vi-

Comitê internacional inspeciona embarcações em todo mundo para verificar condições de vida e segurança a bordo. Quatro navios brasileiros são detidos em portos internacionais por estarem fora dos padrões internacionais de segurança.

tória. Apesar de ainda não constarem na lista negra da IMO, onde estão os navios totalmente sem condições de navegação, 4 embarcações brasileiras foram detidas pelo MOU e figuram na lista cinza do comitê. São elas: **Aliança Maracanã** (Transroll), **Castillo de Guadalupe** (Docenave), **Doce Rio** (Docenave) e **Norsul Vitória** (Norsul).

As detenções das embarcações brasileiras foram feitas por motivos diversos, entre eles: irregularidades nas documentações de bordo, equipamentos de combate a incêndio e poluição precários ou inexistentes, motores/propulsores defeituosos e ausência de critérios/material de prevenção de acidentes. As irregularidades nos navios brasileiros, segundo a MOU, violaram os documentos do Bureau Veritas (França) e o American Bureau of Shipping (EUA).

Entre as embarcações detidas, a campeã de irregularidades foi a Castillo de Guadalupe, que teve um total de 11 ocorrências e ficou detida no Porto de Roterdã por 3 dias até que os reparos fossem feitos.



Dever de todos

De acordo com as normas do MOU, uma embarcação é detida quando não possui condições mínimas de prosseguir a navegação com segurança ou quando as condições de vida a bordo ameaçam a saúde dos tripulantes e do meio ambiente. Após a detenção, o país e a empresa responsáveis pela embarcação são avisados para que os procedimentos de adequação possam ser tomados.

Outro quesito a ser observado é até que ponto a figuração das embarcações brasileiras na lista cinza do MOU não prejudica o desenvolvimento do setor marítimo brasileiro como um todo. Há de se ter consciência que a lista pode ser usada não só para deter navios nos portos, mas também para afastar dos portos internacionais bandeiras que possam vir a competir com aquelas que controlam o MOU.

Segundo o secretário geral do Paris MOU, Richard Shirfeli, o comitê está desenvolvendo campanhas para deter e banir dos portos embarcações que não se enquadram nos padrões internacionais de segurança ou não possuem documentação obrigatória. Alguns portos já estão implantando a campanha do MOU em sua supervisão, inclusive com o apoio da federação internacional, ITF.

Não restam dúvidas de que os nossos navios devem estar rigorosamente em ordem com as exigências internacionais do transporte marítimo, em especial quando navegando em águas internacionais. Registra-se aqui a importância do apoio irrestrito dos armadores, aliado ao rigor da fiscalização da autoridade marítima brasileira.

Sobre o MOU

O Comitê do MOU foi criado ainda em 1982 por meio de um acordo entre 14 países europeus que concordaram desenvolver um trabalho voluntário de inspeção em embarcações de bandeira estrangeira em seus respectivos portos. Cada país membro é responsável por inspecionar 25% das embarcações estrangeiras em seus portos. De acordo com estimativa do MOU, cerca de 90% das embarcações visitantes são inspecionadas pelo menos uma vez por ano.

Black – Grey – White Lists 2001

Flag State	Inspections 1999-2001	Detentions 1999-2001	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor		
BLACK LIST							
Albania	85	44	10	very	12,79		
Bolivia	63	33	8		12,46		
Sao Tome and Principe	98	46	12		11,45		
Honduras	283	101	27		9,00		
Algeria	201	68	21		8,12		
Lebanon	251	83	25		8,07		
Georgia	114	37	13		7,11		
Cambodia	698	196	60		high	7,10	
Syrian Arab Republic	407	108	37		risk	6,33	
Turkey	2253	548	178			6,28	
Belize	433	104	40	5,57			
Libyan Arab Jama	87	24	11	5,32			
Tonga	30	10	5	5,24			
Romania	186	46	19	5,22			
Morocco	194	43	20	4,48			
St. Vincent & Grenadines	2213	378	175	high		3,93	
Egypt	228	40	23	risk		3,20	
Ukraineia	790	116	68	mthr *		2,89	
Malta	4934	527	375		1,99		
Panama	5004	526	380		1,94		
India	239	31	24		medium	1,88	
Cyprus	4167	397	319			1,60	
Azerbaijan	124	15	14			risk	1,25
Bulgaria	310	32	30				1,23
Russia	2668	212	209		1,04		
GREY LIST							
Kuwait	54	7	7		0	0,95	
Portugal	661	56	58	35	0,93		
Thailand	127	13	14	4	0,89		
Croatia	176	17	18	6	0,89		
Latvia	87	9	11	2	0,83		
Lithuania	378	32	35	18	0,82		
Cayman Islands	251	22	25	10	0,81		
Qatar	44	5	6	0	0,79		
Malaysia	130	12	14	4	0,77		
Faeroe Islands	35	4	5	-1	0,76		
Brazil	39	4	6	0	0,70		
Iran	192	16	20	7	0,70		
United Arab Emirates	35	3	5	-1	0,59		
Tunisia	53	4	7	0	0,54		
Tuvalu	68	5	9	1	0,53		
Taiwan	76	5	9	1	0,46		
Ethiopia	34	2	5	-1	0,44		
Estonia	373	25	35	18	0,44		
Italy	737	50	63	40	0,43		
Gibraltar	126	8	14	4	0,42		
Saudi Arabia	81	4	10	1	0,30		
Antilles, Netherlands	322	18	31	15	0,22		
Korea, Republic of	95	4	11	2	0,21		
Vanuatu	120	5	13	3	0,17		
Philippines	250	12	25	10	0,11		
Spain	150	6	16	5	0,10		
U.S.A.	141	5	15	4	0,06		
WHITE LIST							
Barbados	266	11		11	-0,04		
Poland	285	12		12	-0,05		
Greece	1409	77		82	-0,14		
Bahamas	3164	184		197	-0,15		
Marshall Islands	413	18		20	-0,18		
Hong Kong, China	382	16		18	-0,21		
Antigua and Barbuda	3005	161		187	-0,30		
Austria	134	3		4	-0,35		
Japan	86	1		2	-0,37		
Bermuda	203	6		8	-0,37		
Luxemburg	162	4		5	-0,41		
Singapore	652	27		34	-0,43		
China, People's Rep.	319	10		14	-0,55		
Liberia	2659	108		164	-0,75		
Israel	75	0		1	-0,79		
Norway	2665	97		164	-0,90		
France	289	6		13	-0,94		
Ireland	198	3		7	-0,97		
Netherlands, the	2617	84		161	-1,05		
Germany	1609	48		95	-1,07		
Denmark	1327	38		77	-1,08		
Sweden	821	16		45	-1,35		
Finland	506	6		25	-1,56		
United Kingdom	644	6		34	-1,72		

* mthr = medium to high risk

Reunião discute segurança em embarcações fluviais na Região Amazônica

Representantes da CONTTMAF, FNTTAA e o SINDMAR, juntamente com a Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (Fundacentro) e a Unidade Especial de Fiscalização Marítima e Portuária, estiveram na sede da Diretoria de Portos e Costas (DPC), no último dia 3 de julho. Na ocasião, os dirigentes foram recebidos pelo Almirante Napoleão para discutirem a segurança a bordo de embarcações fluviais na Região da Amazônica.

A saúde e a segurança dos marítimos é uma preocupação dos dirigentes sindicais representantes dos trabalhadores aquaviários, que vêm participando e acompanhando de perto o trabalho da Fundacentro a bordo de embarcações marítimas e fluviais. A fundação vem de-



senvolvendo um trabalho de campo em continuidade ao projeto 6313025 – Estudo das Condições de Segurança e Saúde do Trabalhador a Bordo de Embarca-

Da esquerda para a direita: José Serra, Aragão (Unidade Especial de Fiscalização Marítima e Portuária), Antônio Carlos (Fundacentro – ES), Almirante Napoleão (DPC), Severino Almeida, Paulo Sérgio (Unidade Especial de Fiscalização Marítima e Portuária), Ricardo Ponzi, Odilon Braga e José Válido.

ções, cujos resultados finais serão apresentados dos dias 5 a 8 de novembro, durante o II Congresso de Segurança e Saúde no SESC de Santos. 

Cooperativa na mira da Justiça do Trabalho

Justiça condena cooperativa a pagar direitos trabalhistas e assinar carteira de marítimo

A COOPORT - Cooperativa e Serviços Portuários Multidisciplinares Ltda foi condenada, em primeiro grau de jurisdição, a anotar a Carteira de Trabalho do Marinheiro de Máquinas Moacir Pereira de Matos bem como a lhe pagar os direitos trabalhistas até então sonegados. O marítimo, que foi assistido pela CONTTMAF, pleiteava o reconhecimento do vínculo empregatício e direitos trabalhistas, violentamente violados enquanto trabalhou como empregado da "Cooperativa" nos navios desativados do extinto LLOYD Brasileiro, ao largo da Baía de Guanabara.

A "novela" do marinheiro

Funcionário da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Moacir, com a liquidação da empresa, em 1997, foi dis-

pensado. Conseguiu emprego na Maroil, empresa contratada pelo governo federal para tomar conta dos navios do Lloyds. Moacir cumpria o regime de 48 horas, estabelecido em um contrato de três meses. Tinha boas condições de trabalho.

Em agosto de 1999, dois meses depois de deixar a Maroil, ingressou na COOPORT, contratada pelos liquidantes do Lloyd para substituir a Maroil. Moacir ficou 10 meses na cooperativa, trabalhando no navio Lloyd Atlântico. Nesse período viveu situações de perigo e humilhação: ficou sem receber comida no navio, recebia refeições deterioradas, a água "potável" era colhida em hidrantes na zona portuária da cidade, entre outras irregularidades cometidas pela cooperativa.

Condenação Judicial

De acordo com a juíza, Dra. Simone Poubel, da 69ª Vara do Trabalho da Capital que consignou nos autos o processo RT 1367/01: "a Reclamada violou a legislação

das cooperativas, bem como a CLT, ao dedicar-se à locação de mão de obra, desvirtuando, assim, o objetivo para o qual as cooperativas forma criadas. Observa-se pelo depoimento das partes que o autor prestava serviços de forma subordinada, recebendo ordens da cooperat. Tal fato se depreende do próprio depoimento da ré (fl 132)," afirmou.

Com isso, a COOPORT terá de assinar a Carteira de Trabalho de Moacir, bem como lhe pagar os direitos trabalhistas até então sonegados. A consultoria da CONTTMAF, que assistiu todo o processo de Moacir desde o início, acrescenta: "Ficou evidenciado o vínculo de subordinação, exclusividade, continuidade e onerosidade entre Moacir e a cooperativa, onde havia um contrato de emprego, com salário fixo, o que contraria frontalmente o princípio do cooperativismo. Ele tinha um vínculo empregatício", afirma. De acordo com a CONTTMAF, Moacir era forçado inclusive a exercer funções que não eram suas, o que colocava em risco a sua segurança e a dos outros embarcados. 

Por onde navegará o Bahamas?

No dia 25 de agosto de 1998, o navio Bahamas, navegando sob bandeira maltesa, com um carregamento de 22 mil toneladas de ácido sulfúrico, entrou no Porto de Rio Grande e só saiu no dia 14 de abril de 1999, após quase oito meses, rebocado em direção ao mar com a finalidade de ser afundado. No entanto, aproximadamente na metade do trajeto previsto, o navio foi interceptado por um rebocador a mando da empresa operadora proprietária Chemoil International e, após negociações efetuadas por rádio, terminou sendo liberado para ser conduzido a outro destino.

Na teoria não poderia haver dúvidas quanto ao correto destino do Bahamas: desbotado, corroído e com rachaduras em seu casco, que foi sustentado por 28 bóias em águas brasileiras, o navio ocasionou o maior acidente ambiental registrado no Rio Grande do Sul nas últimas décadas. Resultado? O Bahamas não foi afundado. À época, em entrevista à imprensa, a Smit Tak (empresa de salvatagem holandesa contratada para comandar a retirada do navio do porto do Rio Grande) afirmou que o navio não poderia ser consertado, mas, por outro lado, a Chemoil considerava o retorno da embarcação, desde que registrado em outro país e com outro nome.

Apesar das irregularidades da embarcação e de todo o dano causado ao meio ambiente, o gigante de metal não foi afundado ou destruído. O Bahamas agora mudou de bandeira e de proprietário, dando continuidade ao sistema de bandeiras de conveniência. Desde outubro de 1999, o "antigo" Bahamas navega com um novo nome e bandeira e se chama Orient Flower. O beneficiário da embarcação é a empresa suíça Germafin S.A – Gestioni Maritime e Finanziarie, mas a embarcação está registrada em St. Vincent & The Grenadines, pela empresa Falmouth Shipping,

Destino do gigante de metal, que despejou 9 mil toneladas de ácido sulfúrico em 1998 nas águas do Porto do Rio Grande, permanece um mistério e parece ter sido esquecido por todos

"...ancorado com firmeza no centro de todos os acontecimentos está um fato perturbador, o único que não pode ser negado ou interpretado: foi lançada no canal uma quantidade equivalente a quatro piscinas olímpicas de um ácido que altera o pH da água, contém metais pesados e potencializa os já existentes no sedimento portuário..." (Rosina Duarte, Revista ECOS, março/99)



Um navio, muito nomes. STAINLESS FIGHTER (1992), QUEEN OF OUCHY (1996), BAHAMAS (1997), ORIENT FLOWER (1999)

A lição do Bahamas

O maior desastre ambiental registrado no Rio Grande do Sul nas últimas duas décadas alterou a vida de milhares de pescadores, propiciou 12 processos judiciais, policiais e administrativos, provocou protestos de âmbito internacional das entidades ecológicas, e resultou na prisão do comandante do navio, Volodymyr Kishnichan, ucraniano, que declarou, ao ser detido, não dispor de nenhuma instrução para lidar com cargas de risco.

Apesar da repercussão e do efeito desastroso para o meio ambiente, uma questão importante deve ser observada, é que o caso Bahamas é um exemplo perfeito e contundente dos problemas presentes no transporte marítimo internacional: a utilização das bandeiras de conveniência. Para ser uma idéia, desde a construção do Bahamas, há mais de 30 anos, ele já teve quatro outros nomes e três nacionalidades, só navegando em águas do Hemisfério Sul, cuja legislação marítima é mais branda.

O problema torna-se ainda mais grave quando analisamos que a raiz das bandeiras de conveniência está nos próprios armadores de um grande número de nações que ao invés de colocarem suas frotas sob as respectivas bandeiras nacionais, transferem-nas para as de países favoráveis ao sistema. Enquanto isso, países menos desenvolvidos sofrem consequências indesejáveis, como o próprio Brasil, que já teve frotas consideráveis e hoje se vê no papel de ver navios de bandeiras tão desconhecidas transportarem suas próprias riquezas. As consequências negativas são muitas e podem ser exemplificadas no desemprego nos diferentes ramos do setor marítimo sem mencionar a precariedade a que se submetem os tripulantes a bordo destes navios.

O "caso Bahamas" sumiu das manchetes, seus tripulantes voltaram para casa e tudo parece ter sido normalizado. Mas, uma coisa não foi esquecida pelos que se preocupam com o meio ambiente: o desastre ambiental causado pelo gigante de metal. O mais importante seria que o problema servisse para também "refrescar" a memória dos armadores de todo o mundo para um problema que visivelmente não é nacional: as Bandeiras de Conveniência no transporte marítimo. 🌐

Petrobras viola RN - 31

Ministério do Trabalho constata que empresa vem contratando embarcação estrangeira para operar em águas brasileiras com tripulação brasileira inferior àquela estipulada por lei

Outras irregularidades

Além do descumprimento a RN-31, de acordo com o relatório do Ministério, a Petrobras está, no caso específico desta embarcação, violando, dentre outros, os artigos 2º, 3º e 15º da Lei 6.815/80 e o artigo 5º, h, da Instrução Normativa 19/00. A Lei 6.815, entre outros normativos, disciplina, em nível infraconstitucional, a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, concedendo a este um visto desde que **respeitados os interesses nacionais**, incluída aí a **defesa do trabalhador nacional**. Vale aqui lembrar a obrigatoriedade, prevista em lei, do registro do estrangeiro no Ministério da Justiça, em prazo de 30 dias contado de sua entrada no país, fato este que não foi realizado, já que o navio opera desde agosto de 2001.

No caso da Instrução Normativa nº 19/00, a Petrobras, mais uma vez, descumpra a necessidade e a valorização ao tripulante brasileiro. Pela resolução, a contratação de tripulantes brasileiros deverá ocorrer nos três níveis técnicos (oficiais, graduados e não graduados) para atividades de navegação (convés e de máquinas), devendo corresponder a 6 tripulantes brasileiros, sendo este número menor apenas se o cartão de lotação mínima da embarcação dispensar a utilização de algum desses níveis técnicos, o que não é o caso da embarcação Windermere, já que o único tripulante brasileiro exerce a função de ajudante de cozinha.

O fato de uma empresa brasileira, de reconhecimento internacional, e que carrega as cores de nossa bandeira até mesmo em sua logomarca desrespeitar a legislação de seu próprio país é preocupante. Não entrando no mérito do nacionalismo, direito à igualdade e soberania internacional, tal fato pode desencadear problemas inclusive para a própria empresa afretadora, já que a mesma tem responsabilidade subsidiária e solidária, face às obrigações trabalhistas, fundiárias e previdenciárias, decorrentes das relações de emprego existentes.

O relatório, enviado a diversos órgãos e entidades representativas dos trabalhadores, entre elas a CONTTMAF, sugeriu a inspeção de quatro outras embarcações, também afretadas pela Petrobras: Grasmere, Warrick e Ullswater. 

O desenvolvimento da navegação marítima, a globalização da economia, a formação de grandes blocos econômicos, a presença de empresas transnacionais, dentre outros fatores têm gerado um constante fluxo de trabalhadores no mercado. Fato este que vem desencadeando uma procura por mão-de-obra cada vez mais barata e, especificamente no meio aquaviário, permitindo a ilegal e freqüente presença de trabalhadores marítimos em nosso país.

Em detrimento de uma denúncia contra a Petrobras, o Ministério do Trabalho e Emprego do Pará, representado pelo Coordenador da Unidade Regional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário do Pará, Auditor Fiscal do Trabalho, Antonio Roberto Carlos de Farias, divulgou, no último dia 10 de julho, um relatório do navio **M/T Windermere**, afretado pela empresa Petrobras. Com a investigação, o órgão constatou que a Petrobras vem se utilizando da faculdade de afretamento de embarcações estrangeiras, operando-as por tempo certo, já recebendo a embarcação armada e tripulada.

O Windermere foi investigado durante os meses de abril e maio deste ano e

apresentou diversas irregularidades quanto à obediência às leis de trabalho brasileiras, entre elas o fato de que a embarcação navega, pela Petrobras, exclusivamente em águas brasileiras (Pará, Amazonas e Maranhão) com tripulação composta por **16 filipinos, 1 brasileiro e 1 coreano**, fato este que vai de encontro à Resolução Normativa nº 31/98, do Conselho Nacional de Imigração. Vale aqui o registro de que o tripulante brasileiro exerce a função de ajudante de cozinha.

Pela RN-31, de acordo com seu artigo 3º, a empresa afretadora de um navio estrangeiro (neste caso a Petrobras) deverá admitir tripulantes brasileiros, atuando em diversos níveis técnicos e atividades nas embarcações que operem em águas jurisdicionais brasileiras por período superior a **90 dias**. De acordo com a investigação do MTE, o Windermere vem trabalhando pela Petrobras pelo menos desde agosto de 2001, possuindo inclusive CAA com validade até 25 de agosto de 2002, o que, portanto soma ao todo um ano de autorização para operar (**365 dias**).

Comissão de Trabalho aprova projeto sobre aposentadoria especial

A Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados aprovou, no último dia 25 de junho, o projeto de Lei Complementar n.º 189/01, de autoria da Deputada Federal Jandira Feghali (PCdoB/RJ). O projeto da deputada estava apensado (tramitando conjuntamente com outros que tratam de matéria previdenciária) e tem como objetivo resgatar o benefício da aposentadoria especial para os trabalhadores que exercem atividades que prejudicam a saúde ou a integridade física.

O texto de Jandira inova, pois insere o termo "condições adversas" na lista de agentes nocivos. O termo refere-se a "situações que possam trazer ou ocasionar danos à saúde, importando em confinamento que resulte em afastamento prolongado do convívio familiar e social, submissão a variações climáticas e de temperatura ambiente, exposição a trepidações e balanço constantes". O dispositivo é essencial para o reconhecimento das condições especiais a que estão submetidos embarcados de navios e plataformas no exercício de suas funções. Na Comissão de Trabalho, que é a comissão de mérito, o relator, deputado Luiz Antônio Fleury (PTB/



Deputada Federal
Jandira Feghali

SP) incorporou em seu substitutivo as inovações propostas por Jandira.

Para a deputada, a atividade de muitos marítimos, por exemplo, desenvolve-se de forma ininterrupta, em meio a tormentas, caturros e balanços da embarcação, características que demandam estado de alerta, privando a tripulação de repouso ou sono. "Trabalhadores embarcados não são donos de seu tempo e nem de suas vidas. Tudo se prende à rotina do navio, que raro lhes permite pisar terra firme", enfatizou a deputada. Para os aeronautas a situação também exige reparação. Neste caso, foi incluído a exposição à radiação cósmica, acima de 1 Mili Sievert por ano, nos agentes passíveis de laudo para aposentadoria especial.

O projeto segue para a Comissão de Seguridade Social e Família, onde a votação não será tão tranquila em função de sua composição. Jandira ressalta que uma

ampla mobilização dos trabalhadores junto aos parlamentares é fundamental para que não haja retrocessos.



Dep. Luiz Antonio Fleury, relator do projeto, incorporou em seu substitutivo as inovações propostas pela deputada.

"Trabalhadores embarcados não são donos de seu tempo e nem de suas vidas. Tudo se prende à rotina do navio, que raro lhes permite pisar em terra firme."
(Dep. Federal Jandira Feghali)



Pesca: mudança urgente, um interesse de todos

Nos últimos anos, registramos comportamentos extremos na atividade de pesca. De um lado, a atenção paternalista por parte do governo para com a pesca de pequena escala (aquela chamada de artesanal) e do outro a não muito compreendida, porém certamente perversa, concessão de permissão de arrendamento a embarcações estrangeiras, tendo a pesca de plataforma (costeira) sido excluída do foco pelos "senhores faraós" da atividade.

Para se sinalizar com propostas que permitam a discussão a respeito, necessitamos, urgentemente, de uma integração dos órgãos oficiais DPA – IBAMA – DPC e da Coordenação de Fiscalização do MTE, para que seja possível a aproximação dos verdadeiros números da atividade, ou seja: quantos profissionais pescadores e armadores somos, quantas embarcações estão registradas (com as suas respectivas produções) e o número de indústrias e suas capacidades.

Diante de tais dados, constatados através de fiscalização integrada, poderemos avaliar a real situação da atividade pesqueira em nosso País.

Quanto as chamadas Licenças para Arrendamento de Embarcações estrangeiras devemos observar que hoje, mais do que ontem, é notório que arrendamento no Brasil é simplesmente um instrumento para que alguns parentes, amigos ou "experts" se aproximem do sistema sob o pretexto de ajudar. Esta prática acaba por fazer com que a estes "novos usuários" se deslumbrem com o sistema, emprestando-lhe apenas o nome, em troca de pequenas comissões, não obstante que com isso estejam aviltando a soberania nacional, enfraquecendo o desenvolvimento da nossa atividade pesqueira, principalmente sua indústria.

Não temos conhecimento, até hoje, de resultado de fiscalizações oficiais para tais embarcações que, na verdade, agem como "gafanhotos marítimos", varrendo

o que encontram e, por intermédio das chamadas embarcações de apoio, dão a seu juízo o destino do que é capturado.

Os chamados observadores a bordo, com respaldo científico, são em número simbólico, não cobrindo a atividade, pois que são em número insignificante, diante da sua necessidade.

A transferência de tecnologia – essência principal do contrato de arrendamento – não aconteceu nem acontecerá (se não for mudado este modelo), pois não se conhece a existência de profissionais à bordo com essa finalidade.

É de se esperar que os tais arrendamentos, pelo menos, tenham servido para garantir as quotas mundiais de pesca desejadas e que também, neste item, não haja questionamento quanto à validade das mesmas, pois se isso ocorrer somente aqueles que emprestaram seus nomes para arrendamentos comissionados se beneficiarão do sistema.

Por tais razões, torna-se necessário que analisemos – todos da comunidade pesqueira e científica – de forma paritária com o Governo, já que hoje os Comitês existentes no âmbito do DPA têm na sua representação a participação de Capital e Trabalho apenas simbólica, em relação a composição do Governo.

Esperamos ainda que a comunidade acadêmica tenha maior representatividade na discussão da matéria e que as universi-

dades federais, nas regiões envolvidas com a atividade pesqueira, não se omitam, mas sim tragam principalmente ao público interessado as suas opiniões.

Não podemos ainda aceitar passivamente o discurso que alguns fazem afirmando o Brasil não ter trabalhadores capazes de tripular as embarcações arrendadas, visto que nunca foi solicitado à representação dos trabalhadores a oferta de profissionais, seus representados, para operarem tais embarcações.

Também é notório observar que a pesca em águas oceânicas, à exemplo da captura da espécie peixe sapo, teve, há anos atrás, iniciativa de um empresário nacional, utilizando uma das suas embarcações. Isso bem antes de chegarem as embarcações arrendadas de países que as descartaram de suas frotas, considerando-as velhas.

O que nos falta, portanto, é a rediscussão de arrendamento de embarcações estrangeiras ou a nacionalização de frota pesqueira capaz de executar o desenvolvimento da pesca em alto mar. Para tal, claro, há que se contar com a vontade política do novo governo, por meio de seus órgãos de financiamento, o que viria a beneficiar não só a pesca como a nossa indústria de pescado e naval.

De forma mais ampla, há ainda a necessidade fundamental de criação de uma Agência de Desenvolvimento da Pesca e Aquicultura, cujas atribuições sejam estabelecidas por Sistemas Integrados de Gerenciamento, onde fiquem claras as responsabilidades das instituições públicas nos diversos níveis de governo (federal, estadual e municipal) e as empresas privadas.

Tal proposta já tem suas bases elaboradas pela CONTTMAF/UFRJ e poderá ser discutida com todo o setor, integrando assim uma nova política de soberania nacional do futuro Governo Federal e executivos estaduais. 🇧🇷

"A comunidade pesqueira precisa rediscutir com os segmentos envolvidos uma política a ser implementada pelo próximo governo brasileiro, que contemple os legítimos interesses dos profissionais do setor."

Carência de transporte ferroviário ameaça fluviários



Sindicato do Transporte Fluvial teme mais desemprego e lidera movimento par reativação da ferrovia na região de Presidente Epitácio (SP)

O combate ao descaso com o transporte ferroviário é uma luta não só dos trabalhadores do ramo, mas também dos fluviários na região de Presidente Epitácio (SP). O Sindicato dos Trabalhadores Fluviais do Estado de São Paulo lidera movimento para a reativação do transporte ferroviário e conseqüentemente do transporte fluvial na região. A importância do transporte ferroviário para os fluviários explica-se, entre outros motivos, pela construção do novo cais pela Companhia Energética de São Paulo (Cesp), um investimento de mais de R\$ 20 milhões para transbordo de carga na interligação da hidrovía Tietê—Paraná com a ferrovia.

Segundo o presidente do sindicato, Osmar da Silva, o desinteresse pelo transporte tem gerado desemprego para muitos marinheiros. “Depois da privatização da ferrovia – que hoje está sob responsabilidade da América Logística (ALL) – não houve mais inves-

timento. Para se ter uma idéia a época da Fepasa, eram transportadas 300 mil toneladas”, lembra o presidente. Com a privatização da malha paulista, um trecho de 110 km entre Presidente Prudente e Presidente Epitácio teve suas atividades suspensas.

Osmar explica que a falta de investimento tem afetado muito principalmente a economia da cidade de Presidente Epitácio. “No período de colheita de soja as duas maiores empresas da cidade, a Sartco e a Centro Sul, deveriam estar gerando mais de 200 empregos com o escoamento dos grãos”, afirma.

De acordo com o sindicato, a Sartco e a Centro Sul pensam inclusive em fechar suas portas, pois, com a inviabilidade de utilização da malha férrea, elas não têm como transportar mercadorias em grão até o porto fluvial de Presidente Epitácio para escoar em Santos e Paranaguá. “A única saída é pela rodovia, o que aumenta o custo. Um comboio leva entre 4 e 5 mil tone-

ladas, o que corresponde a 120 carretas”, explica Osmar.

Para Osmar, as empresas que investiram na região não estão tendo lucro por faltas de vagões para escoar a soja. “A linha férrea é uma perna da navegação. O custo pelo rio representa uma economia de 40%”, afirma. Um dos exemplos das conseqüências dos problemas no transporte ferroviário é a empresa Centro Sul Serviços Marítimos, que fez investimentos (há cerca de 3 anos) de aproximadamente US\$ 3 milhões em um silo totalmente automatizado e na reforma de um galpão.

O que diz a América Logística

A contra-gosto e após pressão Ministério Público Federal, a ALL prometeu providências e divulgou, no último dia 4 de julho, que deverá, até o final de agosto, retomar o transporte ferroviário no trecho “com a demanda abaixo do ideal só para atender aos pedidos da região”.

De acordo com a ALL se houvesse demanda não teria razão para não investir no transporte já que a empresa trabalha por isso. A justificativa da ALL é que já foram investidos no trecho de Presidente Epitácio e Presidente Prudente mais de R\$ 400 mil com dormentes, tirefond (em substituição às fixações com prego) e pedra britada.

Já para os especialistas, a justificativa da ALL não procede. Segundo Pedro Luciano Mázzaro, engenheiro do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), R\$400 mil é um valor baixo inclusive em rodovia. “Com esse montante é possível realizar em uma rodovia do porte da Raposo Tavares por apenas 2 km de recapeamento, isso se o trecho não estiver em péssimas condições”, afirma.

O desinteresse da ALL pela região tem uma explicação econômica, pelo menos no entendimento da Diretoria de Relações Corporativas, que admitiu em um documento enviado ao MPF que o traçado no extremo oeste paulista é antigo, sinuoso, com rampas excessivas e raios de curvas estreitos, o que exige maior tração e formação de trens curtos. Isso consome mais diesel e eleva o tempo para superar o percurso de baixa produtividade.

“A linha férrea é uma perna da navegação. O custo pelo rio representa uma economia de 40%”

(Osmar da Silva - Pres. Sind. dos Trabalhadores Fluviais do Estado de SP)



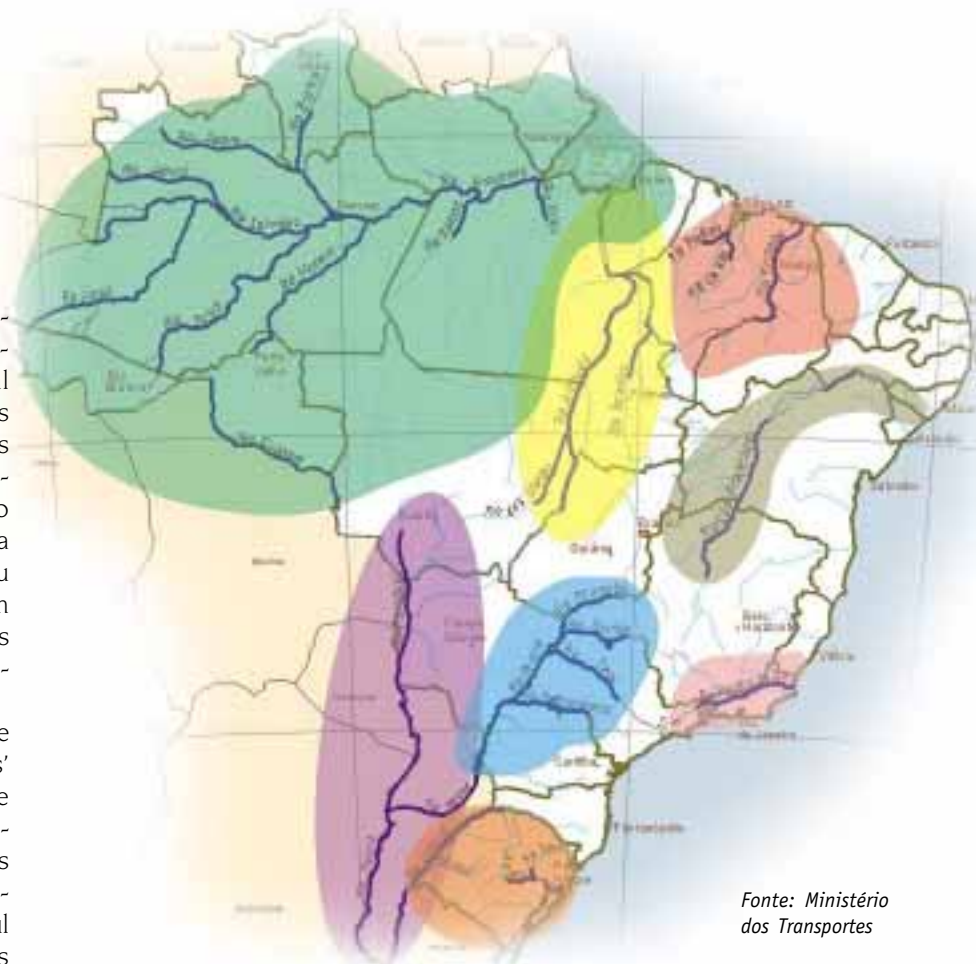
Transporte hidroviário em pauta

FNTTAA promove em Porto Alegre evento para debater o transporte hidroviário interior regional e sul-americano

O transporte hidroviário foi pauta do último evento promovido pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA, nos dias 30 e 31 de maio, em Porto Alegre. O seminário “Transporte Hidroviário e Integração com o Mercosul”, ocorrido na Assembléia Legislativa do Rio Grande do Sul, reuniu diversos conhecedores do assunto, além de autoridades e dirigentes sindicais aquaviários e portuários do Brasil, Argentina e Uruguai.

O evento contou com a participação e apoio da International Transport Workers’ Federation (ITF), da Diretoria de Portos e Costas (DPC), da CONTTMAF, além de diversos especialistas em hidrovias, vindos do Uruguai e Argentina e usuários do sistema hidroviário. Pelo Rio Grande do Sul participaram, militantes e dirigentes aquaviários do SINFLUMAR, o Sindicato dos Armadores (SINDARSUL), além do representante do Governador do estado, Dr. Valmir Rosa Vieira. O Congresso Nacional também não ficou de fora do evento da Federação. A Senadora Emília Fernandes e o Deputado Federal, Beto Albuquerque, ministraram a palestra “Legislação e Política Aquaviária no Congresso Nacional”.

Nos dois dias do seminário, dirigentes, técnicos e congressistas debateram o assunto exaustivamente podendo elaborar, ao final do evento, um diagnóstico detalhado e minucioso do setor hidroviário. As propostas serão encaminhadas ao legislativo e executivo com o objetivo de efetivar melhoras nas hidrovias brasileiras e sul-americanas como alternativa ao desenvolvimento da região.



Fonte: Ministério dos Transportes

As nossas “ecológicas hidrovias”

O Brasil, com 40 mil quilômetros de vias navegáveis interiores transporta, anualmente, cerca de 20 milhões de toneladas (aproximadamente 3,2% do movimento total de cargas do país). O custo por quilômetro é no mínimo duas vezes menor que o da ferrovia e cinco vezes mais baixo que o da rodovia. Os Estados Unidos, com idêntica malha hidroviária interior, transporta, no mesmo período, um bilhão e duzentos milhões de toneladas, dominando internacionalmente o comércio de grãos.

De acordo com o presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, a plena utilização do potencial hidroviário brasileiro é uma alternativa para o desenvolvimento

de toda a região sul-americana. “Curiosamente, as ONGs dirigidas, sabidamente, por interesses de grupos econômicos internacionais, fazem intensas e vitoriosas campanhas contra a implementação de nossas hidrovias, sob o pretexto de danos ambientais, dos direitos humanos etc, enquanto que nos seus próprios países jamais tiveram esta preocupação”. Segundo Ponzi, a possibilidade da duplicação ou até mesmo da triplicação de nossa produção agrícola é condicionada à plena utilização de nosso potencial hidroviário. “As hidrovias brasileiras não são somente uma alternativa de transporte, são, sobretudo, uma alternativa de desenvolvimento,” finalizou o presidente.



As hidrovias brasileiras não são somente uma alternativa de transporte, são, sobretudo, uma alternativa de desenvolvimento."

(Ricardo Ponzi - Presidente FNTTAA)

Projeto FNTTAA-ITF

Tamãna a importância das hidrovias interiores para a região sul-americana que a Federação apresentou na Conferência Inter-Americana de Navegação Interior da ITF (2000), ocorrida em Manaus, um projeto de diagnóstico das hidrovias regionais mais importantes. O projeto, após adequação, foi aprovado pela ITF e reapresentado em abril no México, durante a Conferência Regional para a América Latina e Caribe.

De acordo com Ricardo Ponzi, a análise da FNTTAA, apresentada à ITF, é composta de duas fases. A primeira pretende fazer um diagnóstico das hidrovias da Amazônia, Paraguai-Paraná e Sudeste-Uruguai. A segunda, por sua vez, prevista para ser realizada em 2003, contempla a implantação de uma estruturação por parte dos sindicatos para que estes possam responder de forma efetiva ao intenso crescimento do setor hidroviário. 🌐

Na mesa do seminário, da direita para esquerda: Fernando Becker (Sindarsul), Juan Pucci (ITF), Antonio Fritz (ITF), Horácio Angriman (Capitães de Ultramar da Argentina), Valdez Francisco Oliveira (Sindflumar), Ricardo Ponzi (FNTTAA), Severino Almeida (CONTTMAF), Senadora Emília Fernandes, Deputado José Mello (Uruguai), Orcar Lopes (Portuários Uruguai) e Valmir Vieira (representante do Governador do RS)

A estratégia política da Força Sindical

Patrícia Vieira Trópia *

Quando a Força Sindical (FS) surgiu no cenário brasileiro em março de 1991, distinguindo-se da CGT e opondo-se à CUT, seu futuro era incerto. Analistas ponderaram que a central, por ser composta majoritariamente por trabalhadores do setor privado, teria dificuldades numa conjuntura de avanço do sindicalismo do setor público e de trabalhadores rurais. Seria difícil imaginar que, passados dez anos, a central cresceria, em número de sindicatos filiados, cerca de 1.000%. Com uma prática que combinou um sindicalismo ativo economicamente com uma atuação política conservadora, de direita, a FS tinha em 1991 um ambicioso projeto: transformar-se na principal central sindical do país. Esta expectativa não se verificou. A CUT continua sendo a maior e mais importante central brasileira e a CGT permanece ativa. A FS, porém, fortaleceu seu projeto, conquistou alguns importantes sindicatos e construiu um espaço de poder, cujo enfrentamento deve ser também teórico. Quais as principais estratégias da FS nos anos 90?

Buscando não ser identificada como uma central restrita ao uso dos recursos da máquina sindical, CGTs e USI, e combatendo a CUT, a FS construiu um modelo de sindicalismo até certo ponto inovador. Evidentemente, não abriu mão dos recursos políticos e financeiros advindos da estrutura sindical oficial nem do apoio dos sindicatos pelegos. Mas, ao governismo, a FS acrescentou práticas de enfrentamento grevista. Greves de categoria, uma greve geral em 1996, campanhas unificadas com metalúrgicos de Guarulhos, Osasco e do ABC e os “festivais de greves” com a CUT, em 1996 e 1999, foram incorporadas às greves isoladas (empresa por empresa). Houve também campanhas com outras centrais contra o desemprego: refiro-me aos acordos do setor automotivo, aos programas

de qualificação profissional e às campanhas pela redução da jornada de trabalho para 40 horas e por políticas emergenciais de emprego.

É no plano político-ideológico que a natureza conservadora da FS melhor se expressa. Politicamente, a FS sustenta o modelo econômico conservador, monopolista, pró-imperialista e antipopular nos anos 90. Atua em duas frentes: a primeira, e mais destacada pelos críticos, é a oposição à CUT e ao MST. A segunda frente é propositivamente neoliberal.

Supremacia do mercado e anti-estatismo eram as palavras de ordem que justificavam a política pró-reformas neoliberais defendida pela FS. A central militou contra as greves de oposição à política neoliberal de FHC que eclodiram em maio de 1995 – entre elas, a histórica greve dos petroleiros. Participou ativamente dos processos de privatização da Usiminas e da CSN, sem o que, provavelmente, os leilões teriam menor êxito. Na época da privatização da Usiminas, Medeiros e Luiz Carlos de Faria, então presidente do sindicato, fizeram intensa campanha pela privatização entre os funcionários, defendendo a participação deles na compra de lotes de ações. Criticavam a linha de resistência adotada pela CUT. A mesma estratégia utilizada em Ipatinga foi importada para Volta Redonda. O engajamento da FS na privatização da CSN foi tão consistente que um diretor da empresa afirmaria: *os empregados da estatal estão sob o comando da FS e, por isso, não é motivo de grandes preocupações quanto a manifestações contrárias à privatização*. Por ocasião da venda da Maferasa em 1995, a central chega a mobilizar os trabalhadores para uma greve de protesto contra o atraso no leilão.

As investidas da FS pela desregulamentação dos direitos trabalhistas são peremptórias. Quando a FS foi criada, defendia-se a flexibilização das relações

de trabalho. Na prática, a central investiu na defesa da reforma administrativa (quebra da estabilidade) e posteriormente apoiou a emenda que criava a contribuição previdenciária de 11% sobre os rendimentos dos servidores aposentados. Propôs ao governo a criação do Contrato Temporário de Trabalho – que na prática já vinha sendo adotado desde 1996 pelos metalúrgicos de São Paulo – e apoiou a *Lay-Off* (suspensão temporária). Em 2001, por ocasião da votação da mudança no artigo 618 da CLT, a FS apoiou a proposta do governo que, se aprovada pelo Senado Federal, poderá efetivamente flexibilizar os direitos trabalhistas. Como explicar a expansão de uma central sindical que apoia políticas conservadoras e antipopulares?

Nossa resposta rejeita teorias conspiratórias. A despeito do apoio da burguesia e do governo à central, a par do *gangsterismo* denunciado pelas oposições, este modelo sindical tem bases objetivas. A ação reivindicativa da FS parece responder a alguns interesses econômicos imediatos de sua principal base social, os metalúrgicos. O discurso antiestatista, defendido pela central, atrai também seus filiados, predominantemente trabalhadores do setor privado (sem direito à aposentadoria integral e à estabilidade no emprego; usuários dos precários serviços públicos de saúde e de educação). Por fim, uma nova estratégia tem consumido recursos públicos, atraído novos filiados do setor formal e informal da economia e garantido sobrevivência à FS. Trata-se do sindicalismo de serviços. Utilizando-se de verbas públicas advindas, particularmente, do FAT, a FS sustenta uma agência de empregos, cursos profissionalizantes e inúmeros serviços assistenciais, os quais numa conjuntura de desemprego e de desmonte dos direitos sociais podem ter algum efeito imediato sobre as condições de vida dos trabalhadores e dos aposentados. Procurando atrair novos filiados a central tem realizado, com o apoio da burguesia, *shows*



e sorteios de prêmios não apenas para seus associados. Esta política de atração de sindicatos e de trabalhadores informais, através da propaganda de expansão dos benefícios, é uma estratégia providencial ao sindicalismo de direita e aos governos neoliberais; afinal o sindicato pode crescer onde o governo deixa, cada vez mais, de atuar.

A FS sobreviveu e cresceu apoiando-se nestas estratégias: combatividade na base, sindicalismo de serviços e defesa do privatismo. O apoio da FS às políticas neoliberais não é, entretanto, homogêneo. São poucas as dissidências no interior da central frente ao modelo neoliberal, mas elas não devem ser menosprezadas na luta política. As consequências perversas da política de abertura econômica levaram a central a criticá-la, bem como a organizar demandas por políticas compensatórias ao desemprego. Quanto às privatizações, destacamos a proposta da central para

enfrentar a crise energética, a qual inclui a suspensão temporária dos leilões das empresas de energia. Por fim, uma divergência ocorreu durante a votação do Projeto de Lei no. 5.843/01 que altera o art. 618 da CLT. Diferentemente da cúpula nacional, dirigentes da FS de São Paulo mobilizaram-se e protestaram, em Brasília, contra o projeto de flexibilização das relações de trabalho, ao lado da CUT. A divisão na base da central é um indício das recentes dificuldades do modelo neoliberal no Brasil. O campo político progressista deve aproveitá-la.

Fazer frente à FS é tarefa do movimento sindical combativo. É verdade que violência, manipulação e cooptação são históricos recursos da direita. Entretanto, é importante acrescentar ao debate sobre a direita sindical as categorias legadas pelo materialismo histórico, em que ideologia e política são objetivas e têm bases sociais e materiais. As táticas de enfrentamento à

central não podem se restringir ao campo da estrutura sindical oficial – via conquista eleitoral. A estratégia de luta deve ser mais ampla. Nos anos 80, a CUT acumulou vitórias sobre o peleguismo, combatendo a estrutura sindical e lutando contra o modelo econômico conservador. Além de retomar estas bandeiras, o movimento operário pode, à medida que lutas anti-neoliberais vão surgindo, avançar na construção do programa socialista. Com um programa socialista em pauta, o movimento operário tem outras armas para confrontar correntes e organizações sindicais de direita.

** Patrícia Trópia é Professora na PUC-Campinas e pesquisadora do Cemarx - Unicamp. Este texto é uma versão resumida do artigo originalmente publicado pela Revista Debate Sindical no. 42, mar/abr/maio de 2002, p.50-53.*



Dilemas da CUT frente ao neoliberalismo

* **Andréia Galvão**

A conjuntura político-econômica de 2001 foi marcada por lutas sociais importantes, nas quais a CUT e seus sindicatos exerceram uma atuação destacada. Essas lutas podem ser, grosso modo, caracterizadas como lutas contra as políticas neoliberais e contra a reestruturação promovida por empresas do setor privado. Este artigo se propõe a analisar esses movimentos, a fim de efetuar um balanço da atuação da central nesse período.

As tentativas frustradas empreendidas pela CUT para formalizar acordos com os governos neoliberais (por meio das câmaras setoriais, da negociação da reforma da previdência) e os efeitos antipopulares do neoliberalismo têm levado à reativação de posições mais críticas no interior da central, a exemplo da luta contra a forma de pagamento do expurgo do FGTS, resultado de um acordo entre o governo e a Força Sindical, e da proposta para a solução da crise de energia elétrica.

A crise de energia foi atribuída pela CUT ao contínuo corte de investimentos

e à falta de políticas de longo prazo nas diferentes áreas de atuação do governo federal. A central elaborou um projeto de emenda popular à Constituição que garantia a estabilidade no emprego enquanto durasse o racionamento. O projeto contempla uma série de medidas que revelam uma contraposição a determinados aspectos da política neoliberal, como a suspensão e a revisão das privatizações no setor elétrico, a proibição de horas extras e do funcionamento do comércio aos domingos. Essas medidas parecem apontar para o início de um

processo de reversão do sindicalismo propositivo que tomou conta da central nos anos 90, já que seu conteúdo revela um forte componente combativo, representando claramente uma *contra-proposta* à política do governo e não algo em conformidade ao pensamento dominante. No entanto, essa hipótese deve ser analisada com cuidado, uma vez que a atuação da central ao longo de 2001 evidencia uma *oscilação entre a elaboração de alternativas ao neoliberalismo e a incorporação de elementos do discurso neoliberal*, como veremos adiante.

A luta contra o PL 5.843/01, que altera o artigo 618 da CLT, instituindo a prevalência do negociado sobre o legislado, constitui outro momento importante da conjuntura em questão. Esse projeto evidencia que apesar do processo de desgaste por que passa o neoliberalismo, seu núcleo duro permanece hegemônico. As manifestações realizadas por dirigentes sindicais da CUT conseguiram retardar o processo de votação, mas não impediram que o projeto fosse aprovado pela Câmara dos Deputados, o que levou a central a organizar uma greve em março deste ano. As dificuldades do governo no ano de 2002, relativas à aprovação da CPMF e à conjuntura eleitoral, levaram à suspensão da tramitação do projeto no Senado.

Os sindicatos filiados à CUT foram os protagonistas de duas importantes greves no período: a dos servidores públicos federais, que envolveu professores e funcionários administrativos das 52 universidades federais, das escolas técnicas federais e agentes do INSS, e a greve dos metalúrgicos da Volkswagen de São Bernardo do Campo, motivada pela proposta patronal de redução da jornada e dos salários. Mas seu resultado esteve longe de ser satisfatório para os trabalhadores. Após uma semana de paralisação e depois da viagem do presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Luiz Marinho, à Alemanha, os trabalhadores da empresa aceitaram um acordo que estabeleceu a redução da jornada e dos salários em 15% e um programa de demissões voluntárias, destinado a cortar os postos de trabalho "excedentes". Apre-

sentada por suas lideranças como uma vitória do sindicato, na medida em que anulou as 3 mil demissões realizadas pela empresa quando da rejeição de sua proposta inicial, a proposta aprovada pouco se diferencia daquela, o que mostra a dificuldade do sindicalismo em reagir numa conjuntura de alto desemprego.

Ao lado das lutas urbanas, a CUT encontrou no campo um importante eixo de atuação. Depois de perder a condição de liderança incontestada na organização das lutas populares para o MST, a CUT tenta recuperar a hegemonia que deteve ao longo dos anos 80 através da Contag. A Contag oscila entre a luta moderada e a conciliação com o governo e é tradicional rival do MST na mobilização dos trabalhadores do campo. Por meio dela, a CUT promoveu, em junho de 2001, o Grito da Terra, em oposição à política de reforma agrária do governo federal que, a fim de desmobilizar o movimento dos sem-terra, determina o cadastramento dos interessados no recebimento de terras nas agências dos Correios e proíbe a desapropriação de terras ocupadas pelos trabalhadores rurais.

A agricultura familiar passou a ser a grande bandeira da CUT, que vem exigindo do governo a regulamentação do trabalho rural, a elaboração de um plano de safra, a renegociação da dívida dos agricultores familiares e dos assentados da reforma agrária, cujo saldo devedor é considerado impagável. Ademais, através da Contag, reivindica mais crédito para o Pronaf, apontando a diferença de tratamento dispensado pelo governo federal aos pequenos e grandes produtores. A Contag também vem participando de reuniões em Washington com produtores rurais norte-americanos, representantes de ONGs e do Banco Mundial para viabilizar parcerias para a implantação do Projeto Alternativo de Desenvolvimento Rural Sustentável, formulado pela confederação.

A atuação da CUT ao longo de 2001 nos permite identificar duas tendências contraditórias:

1) De um lado, a CUT critica o governo, contrapondo-se a vários aspectos da

política neoliberal e mobilizando os trabalhadores para combatê-la;

2) De outro lado, incorpora elementos do discurso neoliberal, centrando sua luta em temas como cidadania e exclusão, além de promover ações assistencialistas a pretexto de estimular a solidariedade entre trabalhadores urbanos e rurais, a exemplo da campanha de arrecadação de alimentos e da construção de 5 mil cisternas em prol das vítimas da seca no Nordeste. Assim, a CUT acaba por reforçar as mesmas políticas que denuncia, pois, ao reivindicar mais recursos para o Pronaf, concede legitimidade a uma medida compensatória e focalizada, típica representante das políticas sociais contempladas pelo modelo neoliberal. Além disso, busca "parcerias" com instituições como o Banco Mundial, sabidamente divulgadoras do neoliberalismo. Por fim, a CUT não apenas passou a atuar no território do MST, como também colabora para o isolamento dessa organização pois, ao invés de se associar a esse movimento em sua luta contra a política do governo, passou a concorrer com ele.

Os dilemas da CUT se explicam pelas condições objetivas impostas pela conjuntura – que continua a dificultar uma reação ofensiva por parte do movimento sindical, não obstante os avanços verificados desde 1999 e do crescimento do movimento antiglobalização neoliberal, mediante as duas edições do Fórum Social Mundial – e pela variedade de tendências que a central congrega, contrapondo setores mais refratários e mais permeáveis ao neoliberalismo. Apesar dos obstáculos existentes, os embates em curso mostram que há espaço para a resistência e para a construção de uma alternativa político-ideológica ao neoliberalismo.

* Andréa Galvão é Doutoranda em Ciências Sociais pela Unicamp e pesquisadora do Cemarx. Este artigo é uma versão resumida do artigo publicado na revista *Debate Sindical* nº 42, mar/abr/maio 2002.



Comissões de Conciliação Prévia: o que pensa o SINDMAR

Em 12 de janeiro de 2000, o Congresso Nacional aprovava a Lei nº 9.958 que faculta tanto aos sindicatos quanto às empresas a constituir, através de Acordo ou Convênio Coletivo, Comissões de Conciliação Prévia. Pelo menos em teoria, objetivava simplificar os procedimentos das reclamações trabalhistas pelo rito sumário da conciliação entre as empresas e o trabalhador.

Até que o Supremo Tribunal Federal se pronuncie sobre a constante alegação de inconstitucionalidade, o SINDMAR entende que a citada lei, por vedar o acesso ao judiciário, contraria o artigo 5º de nossa Carta Magna, em seu item XXXV, que assegura irrestrito o acesso ao judiciário, consagrando o Estado de Direito.

Longe de querermos tratar tecnicamente este artigo e já que as ditas Comissões só são criadas caso o Sindicato aceite incluí-las em Acordo ou Convenção Coletiva, vamos discorrer sobre as razões sobre as quais repousam a convicção da Diretoria do SINDMAR para não aceitá-las.

Preliminarmente, vamos dividir nossos empregadores, entre aqueles que cumprem rigorosamente suas obrigações trabalhistas e aqueles que não as cumprem. Os primeiros não necessitam de Comissão alguma, já que pagam rigorosamente na forma da lei e não têm porque se preocuparem com qualquer possível processo trabalhista. Os segundos, estes sim, as ditas Comissões são mais um estímulo à prática de não se pagar o que é devido, na esperança de ver negociado, para menos, seu débito trabalhista, sem risco de mora e de multas.

Muito se diz contra a demora absurda de processos que tramitam na Justiça do Trabalho. Realmente, poucos aspectos são tão repugnantes no exercício de cidadania do trabalhador brasileiro, quando a busca de seus direitos em tribunais trabalhistas. Exige-se paciência de monge. Contudo, não será com os Sindicatos, dobrando-se à fatalidade e em nome dela, aceitando Comissões que pululam

em todo território nacional – sabe-se lá com que motivos e interesses – além dos advindos de sindicalistas eivados de boa fé – que corrigiremos este erro e fortaleceremos a Justiça do Trabalho.

Outro aspecto a ser analisado é a justificativa da criação das comissões: desafogar os processos na Justiça do Trabalho. Aqui, paira a pergunta: se houvesse o interesse da empresa em conciliar com o trabalhador, não deveria fazê-lo logo na primeira audiência em juízo? O que ocorre, na verdade, é o contrário.

Dois anos após a criação das comissões de conciliação prévia, aqueles que a promoveram, hoje tentam reverter suas consequências, tamanha a desfaçatez produzida na prática de seu funcionamento. Reportamo-nos à defesa cínica de regras “mais severas” e punição para aqueles que, de carona na “lei conciliadora”, se beneficiam de forma ilícita. Referimo-nos aqui aos “conciliadores”, que transformaram as comissões em uma máquina de extorquir dinheiro do trabalhador, traduzindo cada vez mais o aspecto fraudulento do sistema. Quem defende as comissões de conciliação prévia lança no inconsciente do trabalhador a falsa idéia de que as empresas são as financiadoras do sistema. Mas a verdade é outra: quem paga a comissão não é a empresa e sim o trabalhador, que vê descontado nos valores acordados durante a conciliação, tudo aquilo que os empresários pagam aos conciliadores. Os conciliadores, que em casos extremos e indecentes chegam a cobrar 30% ou mais do valor pleiteado, costumam receber em média de 10% a 15% do valor pago ao trabalhador. Com isso, segundo denúncias amplamente divulgadas pela imprensa, expõem-se casos de árbitros que chegaram a receber até R\$ 50 mil mensais para viabilizar a liquidação de direitos trabalhistas! Dinheiro que vem do bolso do trabalhador! Alegam, com má fé, que se o trabalhador for a Justiça do Trabalho, também pagaria tal quinhão ao advogado que os representasse. Esquecem que na Justiça

entra-se para se buscar o Direito que foi vilipendiado e não se compara a luta em tribunais por anos a fio com uma negociação rasteira de poucas horas, quiçá, minutos. Isto sem falar de Sindicatos que não cobram percentual algum do associado, ou cobram sob rigoroso critério, apenas em determinadas e justificáveis ocasiões. Este é o caso do SINDMAR.

O interesse produzido pela conciliação remunerada talvez seja o aspecto mais pernicioso do advento de tais Comissões – o de despertar interesses escusos de falsos sindicalistas que vêem nisto uma ótima oportunidade para rechearem seus bolsos ou os bolsos do seu sindicato, o qual confundem com seu escritório particular. Como se não bastasse o que o atual governo já possibilitou através do mal uso do FAT e do incentivo às “gatoperativas” – versão maligna e cínica do princípio do cooperativismo para uso próprio nefasto aos interesses dos trabalhadores, através das chamadas cooperativas de trabalho. O governo agora convida, com tais Comissões, o movimento sindical para estabelecer mercados persas de direitos previstos em lei.

Estamos convencidos de que a iniciativa do governo em promover a aprovação das Comissões de Conciliação Prévia muito longe esteve de caminhar ao lado do trabalhador na sua defesa contra o mau empregador, mas, principalmente, de possibilitar ao mesmo tempo o aviltamento de verbas rescisórias e o descrédito do sindicalismo, tendo como pano de fundo o mau comportamento de nefastas e desonestas representações sindicais.

Estamos convencidos também que, ao longo do tempo, mesmo aqueles sindicatos que seriamente agregam tais Comissões em seus Acordos e Convenções Coletivas – na ingênua fé de que elas foram criadas para fortalecer o exercício sindical e a defesa do trabalhador – perceberão que nada pode vir em auxílio de sua ação sindical, de um governo tão compromissado com o capital e a exploração do trabalhador. 🌐

Flexibilização do Direito do Trabalho: modernidade ou barbárie?

Edson Braz da Silva*

O empresariado brasileiro sistematicamente avança contra a legislação trabalhista vigente, taxando-a de caduca, engessadora e impediante da modernização do nosso sistema de produção. Os direitos dos trabalhadores atentariam contra a competitividade do produto nacional no mercado externo, bem como no próprio mercado interno, hoje aberto à concorrência dos produtos estrangeiros. E, segundo a classe empregadora e o Governo, a solução para tantos males seria a flexibilização das normas trabalhistas, deixando o Estado de intervir nessa relação jurídica, para que patrões e empregados tenham a liberdade de contratar, prevalecendo a autonomia da vontade das partes na pactuação das normas e condições de trabalho. O slogan é até bem sedutor: legislado sobre o negociado.

O **lobby** na mídia é tão intenso e maciço que o próprio trabalhador sucumbe ao canto da sereia e acredita piamente em que seus combalidos direitos são o vilão da história, chegando ao ponto de entrar em conflito com a diretoria do sindicato de sua categoria, quando ela não cede às pressões da empresa para negociar a redução de direitos concedidos por lei.

Alerto que esse liberalismo nas relações de trabalho, hoje buscado com tanta ênfase pelo capital, já prevaleceu num certo momento da história. Foi por ocasião da primeira revolução industrial, quando o liberalismo dimanante da Revolução Francesa impregnou as novas relações de trabalho exurgentes do novo padrão de produção. Para o pensamento liberal, patrões e empregados seriam detentores da mesma capacidade negocial e teriam plena condição de solucionar seus problemas relativos às relações de trabalho. Não se justificando, portanto, a intervenção do Estado nessas relações essencialmente privadas. Para o liberalismo o que valia eram as leis de mercado, posto que o trabalhador tinha um produto que interessava ao empresário, a sua força de trabalho, e o empresário tinha um outro produto que interessava ao trabalhador, o seu capital, devendo eles, homens livres e iguais perante a lei, acertarem-se segundo a regra da oferta e da procura.

O liberalismo de ontem hoje tem o nome de neoliberalismo e diz representar a modernidade.

No campo do acidente do trabalho as macabras estatísticas demonstram o grau de civilidade do empregador e o valor que é dado por ele à saúde, à integridade física e à vida dos trabalhadores. Segundo Boletim Estatístico de Acidente do

Trabalho do INSS, a situação é simplesmente de estarrecer. O 1 trabalho que deveria ser um meio de vida, no Brasil é um meio de morte: 1996 – 428.072 acidentes e 5.538 mortes, significando 15 trabalhadores mortos por dia ou 22 mortos a cada cem mil trabalhadores. Vejamos as estatísticas:

O empresariado quer modernidade para livremente negociar com os empregados as normas e condições de trabalho, porém não quer assumir as conseqüências do sentido social da propriedade. Esquecem eles que registrar empregados e não sonegar seus direitos, recolher as contribuições sociais e cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho também é modernidade.

A maioria do empresariado não demonstra possuir a maturidade e a consciência da função social da propriedade que credenciariam o capital a negociar diretamente com o trabalho, afastando, por conseqüência, a intervenção do Estado nessa relação.

Em um cenário de falta de registro do contrato de trabalho na CTPS, descaso com a segurança e medicina do trabalho, de sonegação generalizada dos direitos dos trabalhadores, seria um genocídio social permitir ao empresariado negociar livremente a criação de normas e condições de trabalho com a classe trabalhadora. Neste momento de desemprego e de **listas negras** que punem os ex-empregados que ousam reclamar seus direitos na Justiça do Trabalho, permitir ao empresariado dizer o direito seria totalmente contraproducente, com resultados sociais catastróficos, um verdadeiro retorno à barbárie.

Enquanto vigorar no Brasil, como conduta empresarial generalizada, o descumprimento de direitos básicos no campo trabalhista, o Estado precisa e deve escudar o trabalhador, não permitindo que a negociação direta de novas condições de trabalho entre empregadores e empregados importe na supressão de direitos e garantias mínimas previstas em lei.

Para implantar-se a livre negociação entre capital e trabalho, afastando-se a atividade estatal dessa seara, o patronato deve demonstrar através de fatos concretos e reiterados que não usará a força e o peso do seu poderio econômico para esmagar a classe trabalhadora, e que respeitará os seus direitos naturais mínimos. Bem como evidenciar que não mais adotará medidas para esvaziar e controlar através de seus testes-de-ferro a atividade sindical profissional, como vem fazendo ao longo de todos esses anos.

*(Trecho da palestra do Procurador Regional do Trabalho do Goiás, Dr. Edson Braz, publicada no site do Ministério Público do Trabalho)

Universidade Estácio de Sá



O SINDMAR continua cadastrando os associados interessados em usufruir dos novos benefícios do convênio com a Universidade Estácio de Sá. O desconto varia 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.

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, pelo telefone: 21-9835-3296.

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

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)



A Universidade do Rio de Janeiro (RJ) e o SINDMAR promovem, no segundo semestre de 2002, os cursos de Pós-Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho, Segurança Ambiental, Executive MBA e Sistemas de Gestão de Certificação. Para participar do processo seletivo e concorrer a bolsas de estudo os candidatos devem enviar curriculum e carta de recomendação para o SINDMAR. A seleção consiste ainda em redação de caráter eliminatório e entrevista com o coordenador do curso na UFRJ. Mais informações com José Serra pelo e-mail joseserra@sindmar.org.br.

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.

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.

Universidade Veiga de Almeida (UVA)



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.

Escola de Guerra Naval



A Escola de Guerra Naval, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), vai disponibilizar 1 (uma) vaga para Oficial da Marinha Mercante, na categoria Capitão-de-Longo-Curso para o Curso de Política e Estratégia Marítima (C-PEM) da Escola de Guerra Naval. Os associados interessados devem enviar curriculum, impreterivelmente até o dia 27 de setembro, para o SINDMAR, aos cuidados do Diretor Odilon Braga (odilonbraga@sindmar.org.br).

Happiness Decorações e Eventos

O 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, fantasminhas, 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

ASSINE HOJE MESMO

Receba em sua casa ou na sede da sua entidade a única publicação do país especializada no estudo do sindicalismo. Uma revista de análise, polêmica e intercâmbio de experiências.



A assinatura de R\$ 30,00 dá direito a quatro edições e você ganha de brinde o livro “Administração sindical em tempos de crise”



CUPOM DE ASSINATURA

A partir do número: _____ R\$ 30,00

Nome _____

Endereço _____

Bairro _____ CEP _____

Cidade _____ Estado _____

Telefone(s) _____

Fax _____

Profissão _____

Correio eletrônico _____

FORMA DE PAGAMENTO:

Cheque nominal ao Centro de Estudos Sindicais, no valor de R\$ 30,00

Depósito em conta corrente nº 407852-7, Banco do Brasil, agência 3324-3 (neste caso, enviar o comprovante)

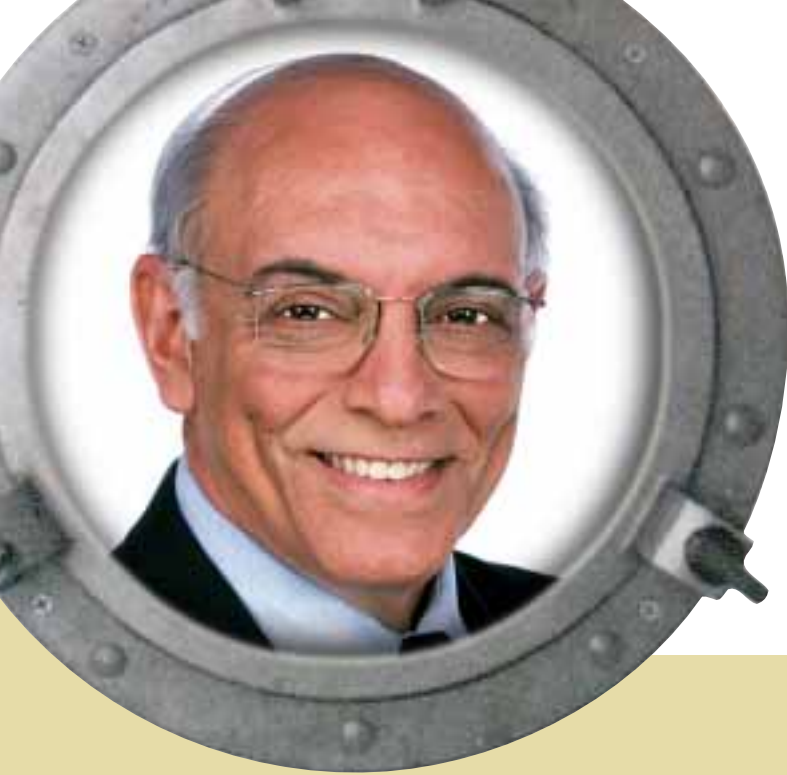
Cartão

☐ Credicard

☐ Visa

Número

Validade



Galeria Maldita

*Lamentável galeria
de políticos de
discursos bonitos e
práticas horríveis.*

ARTUR DA TÁVOLA

- Advogado, Jornalista, Radialista, Escritor e Professor
- Colunista dos jornais "O Dia" (RJ), "Diário da Manhã" (GO), "A Cidade" (RJ), Jornal do Comércio (RJ)
- Produtor de programas na Rádio CBN, Senado FM e MEC AM/FM.
- Autor de mais de 20 livros
- Deputado Estadual (RJ) de 1961 a 1964
- Deputado Federal de 1987 a 1995
- Foi Secretário Municipal das Culturas do Rio de Janeiro
- Membro da Comissão Executiva Nacional do PSDB, partido no qual foi fundador e primeiro Líder na Constituinte
- Atual Senador Federal pelo PSDB
- Atual líder do governo no Senado Federal
- Fiel defensor das posições do governo
- Candidato a reeleição para o Senado Federal

-
- Votou contra a aposentadoria do trabalhador na Reforma da Previdência
 - É a favor da alteração na CLT (artigo 618) e contra o trabalhador
 - 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
 - Votou a favor do aumento dos preços das tarifas de energia elétrica
 - Votou a favor da elevação da idade para fins de aposentadoria compulsória
 - Votou contra a correção da tabela do Imposto de Renda em 17,5%
 - É a favor do aumento de 40% no tempo de serviço do atual segurado do INSS para aposentadoria proporcional
 - Votou contra a manutenção da obrigatoriedade de pelo menos 2/3 dos tripulantes das embarcações nacionais serem brasileiros

Você sabia?

Seu sindicato sabia!

Antes de votar, consulte seu sindicato.

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