



# unificar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - ANO IV - Nº 17 - Novembro/2003

# Petrobras 50 anos

**Uma história de orgulho,  
sucesso, lutas e sacrifícios**



**No ano de seu cinquentenário  
a Petrobras abandona a sua  
Frota Nacional de Petroleiros**

**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



# A Frota Nacional de Petroleiros agoniza



Severino Almeida Filho\*

O meio século de existência da Petrobras é motivo de orgulho para todos os brasileiros.

Para os marítimos brasileiros este orgulho é duplicado.

Por um lado, motivado pelas conquistas, para as quais nós contribuímos. Por outro, a conquista de comemorar este meio século dentro do sistema Petrobras, uma empresa que vimos nascer.

Por decisão de governo, a Frota foi criada antes da Petrobras, para que nunca mais, passássemos pela situação que vivenciamos na Segunda Guerra Mundial, quando ficamos dependentes do abastecimento realizado pelos norte-americanos. Quando a Petrobras foi criada, surgiu incorporando a Frota. Nesta época já possuíamos 22 embarcações. Era o que se tinha de concreto à época, além da fé de que tínhamos petróleo e que ele era nosso. A capacidade de trabalho do povo brasileiro fez o resto.

Contudo, os marítimos não foram convidados para a festa dos 50 anos.

Fez sentido. Uma vez que há quase cinco anos, tentaram nos arrancar do sistema Petrobras e, hoje, estamos ameaçados de não termos mais navios próprios.

A FRONAPE – Frota Nacional de Petroleiros, hoje na subsidiária Transpetro, já teve 82 navios, agora está com 55 navios, 18 dos quais, candidatos a sucateamento nos próximos 30 meses. A idade média da frota, 16 anos, não ajuda a pensar a atual Frota em termos de médio e longo prazos. O pior de tudo é a ausência de determinação por parte da Petrobras, para a sua renovação. Renovação, pelo menos. Compromisso da companhia em relação a sua ampliação simplesmente inexistente. Licitações que não são publicadas, licitações iniciadas e que não deságuam em efetiva construção, planos, promessas, estórias e mais estórias. Isto é tudo com que contamos hoje.

A última licitação havida, já dura 28 meses. Mesmo com o esforço pessoal do presidente do BNDES, professor Carlos Lessa, para retirar os entraves burocráticos, a licitação não se traduziu em efetiva construção. Para quem precisa de 18 navios em pouco mais de dois anos, não é um cenário alentador.

O novo presidente da Transpetro, senador Sérgio Machado, assume publicamente seu compromisso com a construção de novos navios. Acredita que aí está o grande canal para a fonte geradora de empregos diretos e indiretos, com que o novo governo está comprometido.

Enquanto isto a Petrobras, inaugura sua temporada de caça aos navios estrangeiros, com afretamento por longo prazo. Já foram afretados 12 navios, com duração de três anos, sem falarmos de outros, por 30 e 24 meses. Isto representa um comprometimento de meio bilhão de dólares, em três anos, apenas em afretamento de longo prazo, isto por que, o gasto de meio bilhão de dólares anuais com afretamento de curto prazo e por viagem, continuarão. Como se isto fosse pouco, circula no in-

terior da Diretoria da Petrobras, a proposta criminosa de garantir afretamentos de até 15 anos, para armadores que se interessarem em construir e colocarem seus navios a serviço da Companhia. Em outras palavras, dependência pré-contratada, com oferta de lucro, fácil, farto e certo.

Sabemos que a ignorância não tem limites, mas, atos estúpidos cometidos por gente que, em princípio, é paga para cuidar dos interesses da Companhia, tem limites! Quando o erro salta aos olhos, surge a pergunta óbvia: a quem e por que interessa este crime?

É adequado que se ressalte que tais atos estúpidos podem não estar sendo praticados de oitiva, em conluio, por seguimentos da Companhia. Neste mês, a CPI dos combustíveis pretende ouvir o diretor de abastecimento da Petrobras. Ouvir. Apenas ouvir. Evitaram a convocação por manobra regimental na Câmara. E isto não se faz sem complacência do governo.

Fica a questão. Tal comportamento estaria limitado a esquema dentro da própria empresa e o governo nada mais faz do que proteger a imagem da mais importante empresa brasileira, evitando levar um de seus diretores a uma CPI, ou existe um esquema fora da própria empresa interessado em negociações que envolvem bilhões de dólares ao longo dos anos?

Como negociações envolvendo tais cifras podem se realizar sem procedimentos que dêem o mínimo de transparência ao processo?

A Lei nº 9.478/97 estabeleceu, em seu art. 65, a criação de uma empresa subsidiária da Petrobras com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo. Por que então a própria Petrobras e não a Transpetro, está afretando e operando navios em *time charter*? Não seria razoável esperar que além do que simplesmente cumprir a lei, que a Transpetro, tendo a experiência, conhecimento de causa e o pessoal adequado para a escolha e operação das embarcações, realizasse essa atividade? Por que esta disputa encarniçada pelo afretamento?

Gostaríamos de ver este esforço efetivamente voltado para ações que ampliem e devolvam à Frota Nacional de Petroleiros a pujança, eficiência e capacidade de transporte próprio, criando empregos no setor, internando impostos e reduzindo a evasão de divisas pelos afretamentos.

Como o senador Eduardo Dutra, presidente da Petrobras, pode permanecer impassível diante deste quadro, tendo como origem um partido e um governo que procura ser confundido com a própria ética e seriedade na política?

Enquanto isto, a Fronape agoniza. Só agoniza. Não está morta. Seus navios possuem cerca de três mil homens e mulheres, envolvidos em suas operações e organizados em históricos e eficientes sindicatos marítimos. Todos saberão cumprir com os seus deveres.

Até porque, é o que temos feito há mais de meio século.

\*Severino Almeida Filho é presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

## 13 União contra o trabalho cooperativado

*SINDMAR apóia ações do Ministério Público do Trabalho.*

## Falta de marítimos?

# 16



*Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, rebate insinuações de que há carência de oficiais no mercado.*

## Acordos Coletivos

*Mais sete ACTs são assinados com empresas de navegação, regularizando a relação laboral dos trabalhadores aquaviários.*

# 19

## 28 Exemplo de coragem e profissionalismo

*Tripulantes do N/T Gurupá, da Transpetro, impedem tragédia a bordo.*



## Delegacia de Belém

# 35

*SINDMAR cumpre promessa e inaugura representação no estado paraense.*



## 38 Delegacia de Cabedelo

*COTMAF e SINDMAR inauguram primeira Delegacia conjunta.*



## 50 anos da Petrobras

# 44

*Uma história de orgulho brasileiro e discriminação com a classe marítima.*



## 56 Cruzada contra bandeiras de conveniência

*ITF e entidades sindicais marítimas filiadadas inspecionam embarcações do sistema BDCs na América Latina.*

## Entrevistas:

## José Válido e Jailson Bispo

# 68

*Segundo Presidente do SINDMAR e Diretor Financeiro da entidade fazem uma retrospectiva das negociações coletivas após a unificação.*

## Petrobras/Transpetro

"O bônus, pago na Transpetro, é um absurdo. Quero este bônus incorporado aos nossos salários que estão uma porcaria."

"Cadê a minha promoção? Estou no mesmo nível pelo sexto ano seguido e as desculpas acabaram. Somente elogios não pagam supermercado."

"É preciso acabar com o confinamento de 2/3 ou o regime de viagem que faz com que o tripulante se sinta em um cárcere."

"O período de 15 dias de dispensa médica está sendo computado como repouso, assim como o período após a liberação médica para retorno ao trabalho. Isto é um absurdo, é inaceitável. É pura exploração."

"Sugiro que a multa aplicada ao oficial que ultrapassar o período acordado para embarque seja substituída pela seguinte regra proporcional: para cada dia embarcado, um dia de repouso."

"Que diabo de repouso negativo, que nada! Isto é coisa de gerenciamento fascista que prende a gente em casa na espera de um telefonema. Ou estou trabalhando ou estou descansando. Se vão me deixar estressado, que pelo menos me paguem por isto!"

"Me cobram documentação em dia, mas não me provêm nenhum apoio para que eu a obtenha. Até parece que trabalho em terra e tenho todo o tempo do mundo para gastar."

"E a internet? Estou embarcado, mas não estou em outro mundo. Quero e posso estar conectado com o mundo. Por que não?"

## Docenave

"Por que 'cargas-d'água' não recebo gratificação por viagem ao exterior relativa aos dias de saída e de retorno ao primeiro porto brasileiro? Passo a maior parte da minha vida longe da família e ainda sou penalizado por isso?"

"Como posso embarcar tranquilo se não me fornecem passagem aérea? Você acha que é mole receber um serviço com atenção, depois de horas de estrada?"

"Eu, como electricista, fico retido no navio durante as operações nos portos e mesmo assim não ganho gratificação. Isso não é justo. É exploração."

## Maersk

"Passei por lá! Mas, quem te viu e quem te vê, hein! Se continuar caindo assim, vai parar no rol das pirangueiras!"

## Delba Marítima

"Nesta eu não embarco."

## Maré Alta

### De vento em popa

Para o Estado da Paraíba, que por intermédio de seu governador Cássio Cunha Lima e do prefeito de Cabedelo, Júnior Farias, entende ser necessária a adoção de uma política que privilegie a vocação e aptidão natural do Porto de Cabedelo, que se bem trabalhado, poderá oferecer maior produtividade e tarifas mais baixas do que as praticadas atualmente, consolidando-se como importante centro estratégico da logística de escoamento nacional e internacional do Brasil.

### Deslançando

Para o Fórum de Transporte Aquaviário do Estado do Rio de Janeiro que, graças a iniciativa da FNTTAA, com o apoio da CONTTMAF e dos Sindicatos Nacionais dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, transformou-se em evento permanente e itinerante, mobilizando e envolvendo lideranças políticas, comunitárias e sindicais de diversos municípios tais como: Rio de Janeiro (Ilha do Governador e Barra da Tijuca), Magé, São Gonçalo, Niterói, São Pedro da Aldeia, Araruama, Arraial do Cabo, Macaé, entre outros. Nos encontros, os debatedores vêm propondo alternativas para a ampliação do transporte urbano, como o aproveitamento de hidrovias em âmbito municipal e intermunicipal.

### O Estadista e a visão do futuro

Para o presidente Getúlio Vargas, que há 50 anos, criou a Petrobras, de acordo com nota publicada em jornal de grande circulação, no dia 3 de outubro de 1953. "Ao ensejo da passagem do 3º aniversário do pleito eleitoral de 1950, o presidente da República pronunciará amanhã às 19:30h, no Catete, um discurso que será transmitido pela 'Voz do Brasil', da Agência Nacional. Nessa ocasião, o presidente sancionará a lei que cria a Petrobras S.A., iniciativa do atual governo para solucionar o problema do petróleo.

### Lucidez e coragem

Para o atual vice-Presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Edson Vidigal, que assumirá a presidência daquele órgão em abril de 2004, defendendo a reforma do Judiciário. O magistrado declarou, recentemente, que a impunidade no Brasil se deve, em grande parte, a um Judiciário moroso e travado por leis arcaicas e "ritos procedimentais monárquicos", que propiciam o uso de mecanismos protelatórios, tais como: os agravos dos agravos e os embargos dos embargos.

### Abrindo o leque

Para a Transpetro/Fronape, que decidiu entrar no segmento do apoio marítimo e atividades off shore utilizando o rebocador Tangará.

### Juntando-se aos bons

Para as empresas Docenave, Frota Oceânica, Libra Navegação, e Bandeirante Dragagem, que, ao assinarem o ACT em 2003 com as entidades representativas dos trabalhadores marítimos passaram a integrar o seletivo grupo das companhias que mantêm regularizadas a relação laboral dos trabalhadores marítimos.

## Maré Baixa

### Rotatividade

Atualmente, o grande problema da Transpetro/Fronape, que emprega cerca de 2 mil marítimos não é a falta de pessoal e sim a falta de uma política de RH adequada que inclua remuneração, férias e repouso satisfatórios. Errado é sustentar uma política baseada na alta rotatividade da mão-de-obra marítima em especial, dos oficiais.

### Prejuízo certo

Para a Petrobras que insiste em iniciar afretamentos TCP (*Time Charter Party*) de longo prazo a despeito das más experiências vividas no passado com essa modalidade.

### Desconectado

Para os senhores Cláudio Decourt, do Syndarma (Revista **Portos e Navios**, edição nº 510) e um Diretor da Transpetro, que não quis se identificar (Netmarinha 4/08/2003) que declararam que as mulheres que atuam na Marinha Mercante apresentam alto índice de evasão. Refutamos veementemente esta afirmação, pois em países com larga tradição marinheira, o emprego de mulheres, além de ser normal, é muito bem aceito. Esqueceram-se também, estes senhores, que no Brasil não é novidade o emprego de marítimos do sexo feminino, pois já faz parte da cultura marinheira brasileira a presença de taifeiras, enfermeiras, cozinheiras e eletricitas o que agora é facultado para a oficialidade e que, até prova em contrário, tem dado muito certo.

### Desafinado e desencontrado

Para o discurso de alguns armadores que reclamam da falta de tripulantes marítimos brasileiros, principalmente de oficiais. Eles esquecem que a tal escassez só atinge empresas que estão praticando salários e regime de repouso/férias aviltantes, e caem em contradição, pois existem empresas de navegação que têm fila de espera para embarque, porque as mesmas oferecem remuneração e repouso dignos.

### Filipinização

Para a Faculdade de Tecnologia de Navegação Fluvial de JAHU – FATEC/UNESP, que de acordo com matéria veiculada na Revista **Portos e Navios** (edição Nº 511) se propõe a formar 2º oficial de náutica, realizando uma simplória adaptação do curso de Mestre Fluvial o que, à princípio, choca-se com a atividade fim do GIAGA e CIABA, que há mais de 30 anos desenvolvem, com competência internacionalmente reconhecida, a função de abastecer a marinha brasileira de oficiais mercantes, obedecendo rigorosamente os padrões da IMO. É sabido que experiências de diversificação na formação marítima mostraram-se desastrosas. Um exemplo é o Sistema de Ensino Profissional Marítimo adotado em países, como as Filipinas.



**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**

Felipe Ferraz de Faria  
MTB 22271

**Estagiária**

Luciana Aguiar

**Projeto Gráfico**

Comunica

**Diagramação**

Márcia Azen

**Ilustrações**

David Vignolli

**Produção**

Rodan Comunicação



Av. Presidente Vargas 309/15º andar  
Centro - Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20040-010  
Tel.: (21) 2518-2164  
Fax: (21) 2253-4524  
www.sindmar.org.br  
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 EDUCAÇÃO E  
FORMAÇÃO PROFISSIONAL**

José Nilson Silva Serra



**Unificar I**

"Queria agradecer ao SINDMAR o envio da revista UNIFICAR (...) e, ao mesmo tempo, parabenizar pela excelente qualidade gráfica e pelos artigos veiculados nesta revista (...). Aproveito o ensejo para desejar a todos aqueles que fazem o SINDMAR um Feliz Natal e Próspero Ano Novo.

Saudações!"

*Livio Fontenele Rocha - CCB*

*Fortaleza - CE*

**Unificar II**

"Registramos o recebimento do exemplar nº 16, de agosto de 2003, ano IV, da revista UNIFICAR, que trata de importantes assuntos de nosso direto interesse. Agradecemos a remessa e pedimos que, dentro das possibilidades continue nos remetendo essa importante revista que já está incluída no acervo da biblioteca da Companhia Docas de Santana (...)."

*Rodolfo dos Santos Juarez*

*Diretor-Presidente*

*Companhia Docas de Santana*

**Unificar III**

"A Diretoria da SINDESNV parabeniza o companheiro Severino Almeida Filho, Presidente da CONTMAFF, pelo editorial '**Há meio século**', discorrendo sobre a matéria de capa da revista UNIFICAR sobre **greve dos marítimos de 1953**. Num editorial esclarecedor e objetivo, alerta o movimento Sindical para a defesa do setor e priorização da política de transporte, já defendida em 1953 pelos trabalhadores marítimos. O alerta não poderia ser melhor."

*Sindicato dos Empregados em Escritórios das Empresas  
e Agências de Navegação (SINDESNV).*

*Rio de Janeiro - RJ*

**Unificar IV**

"Primeiramente, gostaria de parabenizá-los pelo permanente esmero em editar tão valioso instrumento consultivo de nossa classe, a revista UNIFICAR. Desde a reformulação, mantenho minha sincera opinião de que pode-se sempre buscar o caminho da seriedade, liberdade de expressão e franqueza. Emocionei-me ao ler a reportagem sobre nossa força sindicalista no passado, na eterna lembrança de Emilio Bonfante. (...) Saudações Marinheiras."

*Raul João Rodrigues Maia - CLC*

**Homenagem**

"Quero apresentar meus parabéns ao colega Raimundo Nonato pela merecida homenagem recebida na Alerj. Ao prezado colega, um forte abraço."

Saudações!"

*CLC Waldemir Cals*

### Convênios I

"Lendo a revista deste Sindicato (UNIFICAR), tomamos conhecimento dos convênios existentes entre o Sindicato e outros órgãos. A partir disso, gostaríamos de apresentar nosso trabalho e demonstrar nosso interesse em firmar um convênio com esta instituição que, como sabemos, se preocupa muito com meio ambiente. Tendo em vista que trabalhamos concedendo bolsas para formação ambiental, seria de grande importância para a FUNIBER uma parceria (...)."

Fundação Universitária Iberoamericana. (FUNIBER)  
Florianópolis - SC

### Delegacia de Belém I

"Permitam-me parabenizá-los pelo concorrido evento realizado no salão Karajás, do Hilton Hotel, na noite de 12 de setembro, com a presença de ilustres autoridades políticas, marítimas e afins. Foi, realmente, um acontecimento digno de registro e, sinceramente, nos meus 35 anos de labuta na Marinha Mercante, no que diz respeito ao nosso Sindicato, nunca houve nada igual. A seriedade com que essa Diretoria conduz o SINDMAR, sendo respeitada e considerada pelas mais altas autoridades navais, nos enche de orgulho. Outrossim, a escolha do companheiro CLC Vivekananda, para Delegado, não poderia ter sido melhor, pois, além de desfrutar de sua amizade há mais de 35 anos, conheço sua competência profissional e moral. Que Deus o ilumine nesta nova empreitada. Parabéns a todos dessa Diretoria."

CLC Arthur Candido Rodrigues Neto

### Delegacia de Belém II

"Quero agradecer pelo convite para a inauguração da nossa Delegacia Regional do SINDMAR no Hotel Hilton de Belém, no dia 12 de setembro e afirmar a minha satisfação em participar do evento e principalmente pela brilhante e acertada designação do CLC Vivekananda, ao comando da Delegacia. O timão do barco está em mãos de um experiente e *expert* Oficial Mercante, de reconhecidas qualidades, o que garante uma navegação em águas tranqüilas e prósperas, em prol da melhoria de nossa classe na região norte. A festa foi nota 1.000. (...) O discurso de posse do nosso grande Timoneiro Vivekananda, demonstrou a forte personalidade deste homem íntegro e de uma sapiência a toda a prova (...) Gostaria de ler este discurso, na próxima revista UNIFICAR. (...) Paz e sucesso a nossa Delegacia Regional em Belém. Um caloroso abraço a todos do SINDMAR."

Antonio Castro Mamoré  
Chefe de Máquinas

### Delegacia de Belém III

"Impossibilitado de comparecer a cerimônia de inauguração da Delegacia Regional, em nome dos práticos do Rio de Janeiro, parabênizo o SINDMAR pela realização de mais uma conquista em prol da União da Classe."

Fernando Evangélista

### Visita

"Con relación a la visita de nuestro compañero Pedro Bascuñan a las oficinas de SINDMAR, el pasado mes de julio, deseamos hacer llegar a ustedes nuestros más sinceros agradecimientos por todas vuestras atenciones con Pedro. Después de haber compartido y analizado el proceso que les llevo a la unificación de los Oficiales de Máquinas y Cubierta, la conclusión natural e inmediata es que vuestra experiencia es un ejemplo y un punto de referencia sumamente valiosos para aquellos que estén dispuestos a asumir semejante desafío. (...) Reciban un caluroso abrazo en nombre de la Directiva y Socios."

Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Southship  
Rene Godoy, Secretario  
Héctor Azua, Tesorero  
Pedro Bascuñan, Presidente  
Valparaíso, Chile

### Congratulações

"Quero (...) parabenizar a todos, pois a cada dia surpreende-me positivamente a atuação de nossa Diretoria. E tendo em vista que é muito fácil criticar não poderia deixar passar em branco esta oportunidade de enviar este reconhecimento. Tenho a certeza de que os senhores continuarão trabalhando com seriedade, visando sempre o interesse de nossa classe.

Saudações marinheiras!"

José Renato dos Santos Cardoso - 2ON.

### ERRATA

- A Revista Unificar retifica uma informação, veiculada na página 16 da última edição na matéria "SINDMAR e TransOcean firmam primeiro ACT." A data-base do acordo coletivo de trabalho firmado não foi 1º de fevereiro, conforme divulgado. Os efeitos do contrato retroagiram a 1º de setembro de 2002, sendo que o mesmo foi encerrado no dia 31 de agosto deste ano.

- O advogado Carlos Roberto Carpes, citado nas páginas 25 e 26 da edição anterior da Revista Unificar na reportagem "Neptunia: caso ainda não encerrado" não atua como procurador da ANTAQ. Carpes foi contratado pela agência como técnico de nível superior.

# Aviso aos Navegantes

## Encontro dos Oficiais Mercantes residentes ou em trânsito por Fortaleza

No último sábado de cada mês, os Oficiais da Marinha Mercante, residentes ou em trânsito por Fortaleza-Ceará reúnem-se para um almoço de confraternização a partir das 12 horas, no restaurante Maria Bonita, localizado na Av. Desembargador Leite Albuquerque nº 58, em Aldeota. No encontro, os marítimos abordam diversos assuntos de interesse da categoria, tais como: salário, benefícios, saúde e segurança do tripulante a bordo, esclarecendo ainda dúvidas sobre planos de aposentadoria.

## Baile de 30 anos de formatura

Em comemoração aos 30 anos de formatura da turma de Oficiais Mercantes de 1973 do CIAGA, foi realizado no último dia 23 de agosto um baile no Clube Piraquê, na Lagoa, Rio de Janeiro, com a presença de cerca de 150 convidados. Na ocasião, os ex-alunos prestaram uma homenagem póstuma ao professor e Chefe de Máquinas, Evandro Hourcades, entregando uma placa à viúva do Oficial, Leda Hourcades.

*Clima de alegria e descontração marcou a festa da turma de Oficiais Mercantes de 1973.*



## Quinto salão de Arte do Ciaga

Até o dia 14 de novembro estará sendo realizado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) o quinto salão de Arte.

## SINDMAR promove Curso de Técnicas de Prevenção, Contenção e Combate à Poluição

Do dia 24 a 28 de novembro, também estará sendo realizado o curso de Técnicas de Prevenção, Contenção e Combate à Poluição por óleo em corpos hídricos e Legislação Pertinente. As aulas serão ministradas das 17:30 às 21:30h, na sede do SINDMAR, no Centro do Rio de Janeiro. Mais informações podem ser obtidas na secretaria da entidade.

## SINDMAR prestigia formatura da sétima turma do Curso de Pós-graduação de Engenharia de Segurança

Foi realizada no último dia 10 de setembro, na sede do Clube de Engenharia no Centro do Rio, a cerimônia de formatura da sétima turma do Curso de Pós-graduação de Engenharia de Segurança do Trabalho da UFRJ. O Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra, compôs a mesa para entrega de diplomas aos formandos juntamente com a coordenação da Escola Politécnica da universidade. "É importante proporcionar aos nossos associados e dependentes a possibilidade de acrescer ao currículo um título que será de grande utilidade na carreira profissional desses jovens", destacou.



*O diretor José Serra (1º, da direita para a esquerda), participa da cerimônia de entrega dos diplomas do curso, coordenado pela professora Cláudia Morgado (centro).*

## Clube dos Empregados da Petrobras no Ceará – CEPE-CE

Os Oficiais da Marinha Mercante residentes no Ceará poderão associar-se ao CEPE-CE como sócios-contribuintes. A taxa mensal é de R\$ 23,00. Os interessados poderão obter mais informações com o CMT Ananias Machado da Paixão através dos tels.: (85) 264-1341, 264-6134 ou 9972-6978.

## Cursos

### SINDMAR e Det Norsk Veritas ministram Curso de Formação de Auditor Interno

O SINDMAR também estará oferecendo neste mês de novembro, juntamente com a empresa Det Norsk Veritas, o Curso de Formação de Auditores Internos (ISM CODE, ISO 9001, ISSO 14000 e BS 8800). O curso tem o objetivo de capacitar não só os quadros técnicos, compostos por Oficiais da Marinha Mercante, como também os das empresas ligadas ao setor de navegação que necessitam fornecer aos seus funcionários a especialização mais eficiente do mercado, que é o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (Código ISM), obrigatório desde 1998. As empresas interessadas deverão apresentar a relação nominal dos funcionários indicados até o dia 10/11/2003 e o comprovante de depósito bancário até o dia 17/11/2003. As empresas que contribuem com o SINDMAR para o Fundo Educativo ganharão desconto de 20% sobre o valor total do curso, que tem carga horária de 40 horas e será realizado de 24 a 28 de novembro no Centro Educacional do SINDMAR.



33 alunos concluíram com sucesso o primeiro curso de Auditor Interno, ministrado em maio no Centro Educacional do SINDMAR.

### Unigranrio oferece cursos com desconto para associados

Associados do SINDMAR estão isentos do pagamento da taxa de inscrição para o vestibular da Unigranrio. No *campus* Duque de Caxias e Imbaú, o prazo de inscrição se encerra no dia 25 de novembro e o concurso acontecerá no dia 30 do mesmo mês. No *campus* Lapa, as inscrições podem ser feitas até 10 de dezembro e as provas serão aplicadas no dia 14 do mesmo mês. A instituição também oferece 15% de desconto nas mensalidades dos cursos de graduação e superiores de curta duração (dois anos).

### Escola Politécnica da UFRJ promove MBA em Certificação de Sistemas de Gestão

A Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro está lançando o primeiro MBA em Certificação de Sistemas de Gestão para o conhecimento nas áreas de Saúde, Meio Ambiente e Segurança Ocupacional. O curso teve início no último dia 25 de outubro e terá a duração de 18 meses. As inscrições devem ser feitas no Centro de Tecnologia da Politécnica, no Bloco 1, sala 122.

### SINDMAR e Grupo Bureau Veritas realizam Curso de Formação de Auditor Líder Ambiental ISO 14001

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante promoverá em parceria com o grupo Bureau Veritas o Curso de Formação de Auditor Ambiental (Lead Auditor IRCA), que visa fornecer aos participantes conhecimentos sobre a Norma ISO Série 14001, e proporcionar aos alunos a compreensão das vantagens econômicas, administrativas e operacionais do Sistema de Gestão Ambiental, preparando-os para a atuação no mercado como auditores líderes. É destinado a empresas em processo de implantação de Sistema de Gestão Ambiental ou com o mesmo já implantado, além dos responsáveis pela auditoria de Sistema de Gestão Ambiental. As empresas interessadas deverão apresentar a relação nominal dos funcionários indicados impreterivelmente até o dia 21/01/2004 e o comprovante de depósito bancário até o dia 23/01/2004. As empresas que contribuem com o SINDMAR para o Fundo Educativo terão 20% de desconto. O curso será ministrado de 26 a 30 de janeiro do próximo ano, no Centro Educacional do SINDMAR. Os interessados devem entrar em contato com a secretaria da entidade pelo telefone (21) 2518-2164.

### Associados do SINDMAR ganham desconto nos cursos da UVA

A Universidade Veiga de Almeida oferece desconto de 20% nas mensalidades dos cursos de graduação e pós-graduação, nos *campus* Tijuca, Barra e Cabo Frio. O processo seletivo acontecerá no dia 29 de novembro. Os associados também estarão isentos do pagamento da taxa de inscrição, que pode ser feita até a véspera da data do concurso.

### SINDMAR e FUNIBER promovem cursos a distância

O SINDMAR firmou em novembro um convênio com a FUNIBER, visando oferecer cursos a distância, voltados para profissionais da área ambiental que têm pouco tempo para se aperfeiçoar. Associados ganham bolsa de estudos, que lhe garantem descontos sobre o valor dos cursos. Mais informações podem ser obtidas através do site da fundação [www.funiber.org.br](http://www.funiber.org.br) ou pelo e-mail [cursos@funiber.org.br](mailto:cursos@funiber.org.br).

# SINDMAR participa de cerimônia de graduação dos alunos do CIAGA

*Alunos comemoram formatura após cerimônia solene no CIAGA.*



*Formando do Curso de Náutica, Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva, recebe prêmio do Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido.*

Foi realizada no último dia 25 de julho a solenidade de formatura dos alunos dos cursos fundamentais de náutica e de máquinas do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar (CIAGA). O evento foi presidido pelo Almirante Rayder Alencar da Silveira, Diretor Geral de Navegação, e contou com a participação do Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido e do Diretor de Educação e Formação Profissional da entidade José Serra, além do Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Napoleão Bonaparte, e do Comandante do CIAGA, Capitão de Mar-e-Guerra, Francisco José Memória Hipólito, que salientou o nível de excelência dos cursos oferecidos pela instituição. “Estamos constantemente atualizando o ensino profissional no sentido de capacitar nossos alunos e atender a demanda do mercado”, declara o Comandante.

Concluíram o curso de graduação 86 alunos da turma “Capitão de Longo Curso José Moreira Pequeno”, sendo 36 mulheres e 50 homens, que desfilaram em continência ao Comandante do Centro de Instrução. Também prestigiaram a cerimônia o Vice-presidente do Syndarma Claudio Décourt, o Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto e o Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante Álvaro José de Almeida Júnior, além de representantes de diversas companhias de navegação.

Dois dias antes, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, havia entregue prêmio aos alunos formandos, Luiz Fernando Maciel Alves e Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva, primeiros colocados nos cursos de Máquinas e de Náutica respectivamente. 🇧🇷

# SINDMAR comemora centenário do OSM Antônio Vianna



*Diretoria do SINDMAR, sindicatos co-irmãos, funcionários e familiares parabenizam o OSM Vianna*

A Diretoria do SINDMAR reuniu funcionários, associados e representantes de Sindicatos co-irmãos no último dia 18 de setembro para celebrar, em sessão solene, o centenário de nascimento do OSM Antônio Gentil Vianna. A sessão, presidida por Maria Helena Ferraz, ex-secretária do sindicato e atual colaboradora do departamento de aposentados, foi prestigiada por autoridades do meio aquaviário e familiares do homenageado.

Presente ao evento, o presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro José de Almeida Júnior lembrou que embarcou, pela primeira vez na carreira, como praticante em um navio do Lloyd Brasileiro, cujo Chefe-de-Máquinas era Vianna. Já o oficial aposentado Marçal, que também trabalhou com o Vianna, destacou sua determinação e atenção dispensada com os companheiros de bordo. "Ele foi um dos precursores da união entre as categorias de Máquinas e Náutica que, hoje é uma realidade feliz", afirmou.

Ainda na solenidade, o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, fez uma viagem no tempo, mencionando fatos relatados por aposentados contemporâneos de Vianna. Naquela época, conta Severino, as máquinas dos navios eram

impulsionadas pelo vapor produzido em caldeiras de carvão e combustível, o que tornava as viagens ainda mais demoradas. Algumas delas variavam de acordo com as escalas nos portos, podendo levar de oito a 12 meses. Não havia frigorífica nos navios e nem calefação, consumia-se alimentos não perecíveis e a água doce era racionada, devido a inexistência de destiladores. As dificuldades físicas e emocionais eram enormes, já que os marítimos passavam longos períodos longe de suas famílias. O presidente enalteceu o alto grau de comprometimento dos oficiais mercantes com a luta sindicalista travadas entre as décadas de 50 e 80. "Os líderes idealistas dessas lutas enfrentaram governos conservadores e conseguiram a aprovação de inúmeras reivindicações para melhorar as condições laborais dos trabalhadores do mar a bordo de seus navios. Graças a atuação destes homens, muitas leis que proporcionaram o desenvolvimento da Marinha Mercante foram aprovadas, tais como a criação do Acordo Coletivo de Trabalho, e a Lei da Navegação de Cabotagem exclusiva para bandeira brasileira", salientou Severino.

O Segundo Presidente do SINDMAR,

José Válido, por sua vez, exaltou a vitalidade do homenageado e enfatizou o fato de Vianna gostar de conversar sobre a atividade profissional, mesmo estando afastado da vida no mar há muitos anos. E completou: "Parabenizo-o pelos 100 anos bem vividos e por tudo que fez pela nossa Marinha Mercante."

O OSM Vianna nasceu no dia cinco de setembro de 1903 no município de Estância, em Sergipe, saindo de sua cidade natal aos 16 anos para trabalhar na fábrica de tecidos Staner. O serviço o deixou habilitado para embarcar em 1920 como praticante no navio Ilhéus, da Companhia Brasileira. Após passar quatro meses em terra, neste mesmo período, resolvendo pendências legais, Antônio embarcou em outro navio, o 'Filadélfia', no qual atuou como subajudante. Porém, na primeira oportunidade, desembarcou em Pernambuco para frequentar cursos de especialização, o que lhe permitiu alcançar a posição de terceiro-maquinhista do Filadélfia. Em 1921, o oficial Vianna se associou ao Sindicato da categoria, em que teve atuação marcante na defesa dos interesses dos trabalhadores marítimos. Alguns anos depois, Vianna ingressou na Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro para conhecer o mundo. "Eu já trabalhei em todos os tipos de navio: de passageiros e de carga. Fiz tudo o que se pode fazer na profissão. No período em que fiquei na ativa, sempre estive viajando." Em uma de suas andanças, conheceu Joana Koter Vianna, com quem casou-se, e teve duas filhas. O velho marinheiro se aposentou em 1953 e, desde então, resistiu a todas as propostas para embarcar novamente. "Fui chamado muitas vezes para voltar. Recebi, inclusive, convite da Petrobras. Apesar de ter sido muito feliz na minha profissão, decidi que não trocava a minha liberdade por mais dinheiro. Trabalhei duro para poder me aposentar", concluiu, convicto, o experiente Chefe-de-Máquinas. 

# A despedida antecipada de um amigo e companheiro da diretoria

O companheiro Félix de Castro Pinto afastou-se no último dia 29 de setembro da organização sindical, após cinco anos de intensa atuação em defesa dos trabalhadores aquaviários. O ex-diretor do SINDMAR aceitou um convite para retornar a Barcas S.A. para trabalhar como Assistente do Diretor-Superintendente da empresa. "Saio com a convicção de que a direção sindical marítima hoje tem como pilar o nosso sindicato. Acredito e espero que possamos continuar avançando na busca dos ideais mais solenes, obviamente, visando sempre o melhor possível para as categorias envolvidas", declarou.

Félix aproveitou a despedida para dividir com diretores e funcionários os méritos pelas conquistas obtidas. "Agradeço a todos os funcionários, que verdadeiramente formam um grupo de profissionais capacitados e seres humanos da mais bela estirpe. Nada poderia ser mais valioso do que a amizade que construí com meus companheiros ao longo

destes anos de luta árdua. Deixo o registro do meu trabalho, que se modesto, foi executado com muita dedicação", afirmou, ressaltando que sua saída foi fruto de uma decisão pessoal.

O Chefe-de-Máquinas Félix ingressou na organização sindical em novembro de 1997, compondo a diretoria do antigo Sindimáquinas. Em 2000, após a unificação dos sindicatos dos Oficiais de Náutica e de Máquinas, assumiu a Diretoria de Comunicação do SINDMAR. Formado no CIAGA, em 1977, Félix iniciou sua carreira na Netumar e teve uma breve passagem pela H. Dantas, antes de ser contratado pela Barcas S.A., onde trabalhou por 20 anos, chegando a ocupar a diretoria de operações. Sua trajetória profissional sempre esteve intimamente ligada ao movimento sindical. "Sou filiado ao



sindicato há quase 30 anos. Tudo começou quando ainda era praticante. Apesar de estar me afastando da diretoria, continuarei contribuindo como associado", revelou.

A diretoria do SINDMAR bem como os funcionários da entidade desejam boa sorte ao companheiro Félix, que agora empregará toda a sua competência "a bordo" da Barcas S.A. 

# BELÍSSIMA

**Todeschini**

**15%** de desconto para associados deste sindicato



Você vai se emocionar com a Coleção Todeschini, com novos designs e soluções criativas e inteligentes em cozinhas, armários, estantes, closets, home theaters e áreas de serviços. Venha fazer um estudo com nossos projetistas, ou solicite uma visita sem compromisso.



**L'ARCHITETTO**

MUITO MAIS TODESCHINI

[www.larchitetto.com.br](http://www.larchitetto.com.br)

L'ARCHITETTO. O melhor da TODESCHINI no  da Barra.

Ligue grátis: **0800-282-0711**

. Cozinhas . Áreas . Banheiros . Dormitórios . Closets . Estantes

# SINDMAR apóia ações do MP contra trabalho cooperativado

Com o objetivo de acompanhar o andamento das ações do Ministério Público do Trabalho contra o emprego de trabalhadores cooperativados nas empresas de navegação, os diretores do SINDMAR, Odilon Braga, e Marco Aurélio, acompanhados da Auditora Fiscal da Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, Vera Albuquerque, e do Coordenador da UEITPA, José Luiz Linhares, reuniram-se no último dia 5 de setembro com o Procurador do MP do trabalho, Cássio Casagrande. Durante o encontro, foi proposta uma ação conjunta do SINDMAR e do Ministério Público contra a Barcas S.A. com base nos relatórios de autuação da fiscalização do trabalho.

O Procurador Cássio Casagrande lembrou que a Magistratura moveu uma ação contra a companhia no Tribunal Regional do Trabalho, obtendo vitória em primeira instância. "Conseguimos impedir que a Barcas S.A. continuasse adotando esta prática. Mas a empresa entrou com uma mandado de segurança no TST, que posteriormente cassou nossa liminar. Eu ainda entrei com um agravo regimental e a juíza Dóris restabeleceu aquela liminar em

primeiro grau. A Companhia ainda ingressou com recurso ordinário e o relator, juiz Mello Porto, extinguiu o processo com o argumento de que o MP do Trabalho não teria legitimidade para propor aquela ação, que tratava de interesses individuais e, portanto, não passíveis de terem a tutela deste órgão", relatou. Casagrande aguarda agora o julgamento de recurso de revista no TST para que o tribunal reconheça a legitimidade do processo. A alegação é que o procedimento da empresa estaria violando os interesses coletivos dos trabalhadores. "Esse recurso só não foi julgado ainda por causa do incêndio ocorrido no TRT no ano passado (fevereiro). Na época, fomos obrigados a reconstituir os autos", justificou.

O MP do trabalho também move uma ação contra a Transtur, cuja sentença ganha em primeira e segunda instâncias e sem direito de revista, determina que a empresa deveria não somente registrar os trabalhadores que atuavam como cooperativados como também estaria proibida de firmar contratos deste tipo. No entanto, de acordo com a Auditora da UEITPA, Vera Albuquerque, em uma inspeção realizada em 2002 na Companhia, constatou-se que mais de 100 fun-

cionários ainda eram vinculados a cooperativas. "A despeito de serem prestadoras de um serviço público, que é o transporte de passageiros, e de terem um número pequeno de trabalhadores cooperativados, tanto a Barcas S.A. quanto a Transtur preferiram continuar na ilegalidade. Estabelecemos um prazo, pressionamos e, mesmo assim, eles se recusaram a registrá-los. Entretanto, nós reiteramos nosso compromisso com a fiscalização", concluiu Albuquerque. A UEITPA possui ainda um programa de inspeção em plataformas que tem atuado e advertido a Petrobras, na revisão do sistema de terceirizações. Casagrande destacou que o prosseguimento da ação movida contra a estatal em 1998, que questiona o controle do treinamento dos trabalhadores terceirizados depende da realização de perícia. "Em todos os contratos feitos pela Petrobras, há uma cláusula, advertindo que esses trabalhadores terceirizados terão de passar por um treinamento. Mas no momento de embarcar esse pessoal, descobrimos que a Companhia não checa se o funcionário efetivamente participou do treinamento", atestou. A boa notícia, segundo Casagrande, é que o MP ganhou a ação da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes em primeira instância, tornando obrigatória a presença de uma Cipa em cada plataforma. A Petrobras, contudo, ainda está dentro do prazo estipulado para recorrer da decisão ao TST.

O Procurador do MP do trabalho elogiou o trabalho conjunto das entidades fiscalizadoras dos direitos trabalhistas e concluiu: "O relacionamento da Magistratura com a fiscalização nunca esteve tão bom como agora."

*Representantes do SINDMAR, da fiscalização do trabalho, e do MP do trabalho discutem ações contra companhias de navegação que empregam cooperativados. Da esquerda para a direita: José Luiz Linhares, Vera Albuquerque, Cássio Casagrande, Odilon Braga, e Marco Aurélio.*





# Chegada de embarcação marca aniversário dos 111 anos do CIABA

Em 15 de outubro, Dia do Mestre, o Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar comemorou a passagem de seus 111 anos, com a apresentação oficial da embarcação "CIABA-01" (antiga "Calha do Norte"), doada àquele Centro pelo Comando do 4º Distrito Naval. A solenidade contou ainda com a apresentação de Coral, cerimonial da Bandeira Nacional ao pôr-do-sol, desfile do Corpo de Alunos em continência ao Almirante José Antonio Castro Leal, além de um coquetel.

O SINDMAR foi representado pelo Delegado da entidade, em Belém, CLC José Vivekananda, que, na oportunidade, congratulou o Comandante do CIABA, Capitão-de-Mar-e-Guerra, Gilceu Saliba, pelo aniversário da instituição. "Devemos

louvar o esforço desta instituição em melhorar a qualidade dos profissionais ali formados com a aquisição de uma embarcação dotada de modernos equipamentos, uns transferidos dos laboratórios, outros conseguidos através de doações", declarou Vivekananda. A unidade servirá para a prática das mais diversas disciplinas dos ciclos profissionalizantes, tanto de Máquinas como de Convés. 



*A embarcação CIABA 01 será aproveitada em aulas práticas para os alunos da Escola de Formação de Oficiais Mercantes.*

## SOLUÇÕES ALPINA PARA PROTEÇÃO AMBIENTAL

### A melhor tecnologia, ao seu dispor.

A **ALPINA BRIGGS** é uma empresa especializada na prestação de serviços de defesa ambiental.

Atua em situações de emergência

envolvendo acidentes de derrames de petróleo e derivados, operando também os mais importantes Centros de Defesa Ambiental

e Centros de Resposta a Emergências do País – tecnologia ao alcance de todos que se preocupam com o meio ambiente.

PLENARTE



Certificado pela



THE NAUTICAL INSTITUTE

Produtos e serviços para combate a derrames de petróleo e derivados

Estrada Marco Polo, 940 — CEP 09844-150 — São Bernardo do Campo SP — Fone: +55 (11) 4347-9133 R. 233/229 — Fax: +55 (11) 4347-9898  
ambiental@alpina.com.br

# 6 de dezembro de 2003:

## Venha celebrar com o SINDMAR a passagem de mais um ano

Toda a família marítima está convidada para a festa de fim de ano do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante que acontece no próximo dia 6 de dezembro (sábado), no Garden Party, em Jacarepaguá.

Em uma área de 25 mil metros quadrados coberta pela Mata Atlântica, diversas atrações estarão sendo oferecidas tais como: música ao vivo com DJs, gincanas para todas as faixas etárias, especialmente para as crianças que poderão contar com jogos, campeonatos e brincadeiras promovidas pela Turma do Peter Pan. O espaço conta ainda com jardins, piscina de água corrente, quadras esportivas, parque infantil, churrasqueira, capela e quiosques, proporcionando um clima ideal para o relaxamento e descontração.

Está programado também um *show* da banda "Fugitivos de Tóquio", composta por músicos profissionais. O grupo já participou de apresentações especiais em casas noturnas importantes e programas de televisão com um repertório que vai de grandes *hits* dos anos 70 e 80 a clássicos da MPB e do samba. O sítio disponibiliza ainda um estacionamento exclusivo para 450 carros de passeio e fica localizado em uma região central, servida por diversas linhas de ônibus, o que facilita o acesso dos convidados.

Para o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, a confraternização deste ano tem tudo para superar o evento realizado no ano passado. "Temos muito o que comemorar este ano e, para isso, contamos com uma estrutura que nos oferece mais opções de divertimento", observou Severino.

Estar presente à festa também será uma forma de contribuir para programas sociais já que uma parceria do SINDMAR com os alunos da Escola de Formação dos Oficiais da Marinha Mercante transformará o Garden Party em um dos pontos de arrecadação de alimentos para o programa FOME ZERO do governo federal. Os convidados poderão participar da iniciativa, levando um quilo de alimento não perecível.

As reservas para a festa podem ser feitas com o Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, através do telefone (21) 2518-2164 ou pelo *e-mail* [odilonbraga@sindmar.org.br](mailto:odilonbraga@sindmar.org.br). O convite é gratuito para todos os associados e seus dependentes, e crianças de até cinco anos. Para convidados de nossos associados, o convite custará R\$ 55,00. Crianças de seis a 10 anos de idade pagam metade do valor. O Garden Party fica na Estrada do Cafundá, 2.162, na Taquara, Jacarepaguá. A festa terá início às 10 horas, encerrando-se às 18 horas.

**Reserve já o seu convite! Contamos com a sua presença e de sua família!**  
**Veja anúncio do local do evento na página 72.**





# Aviso aos Navegantes: derelito perigoso ronda a navegação

*Nos últimos meses, circularam informações na imprensa especializada em transporte aquaviário, dando conta de uma suposta carência de Oficiais marítimos brasileiros no mercado de trabalho. O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, por intermédio de seu Primeiro Presidente, Severino Almeida, repudia com veemência tais colocações, e responsabiliza entre outros fatores, a implementação de políticas de gestão de bordo inadequadas. Severino adverte ainda que os baixos salários pagos por algumas companhias de navegação vêm provocando a fuga de Oficiais da vida no mar. Submetidos a uma rotina árdua e a inúmeras privações que o trabalho a bordo proporciona, os profissionais saem em busca de alternativas que garantam a realização profissional. O dirigente ressalta ainda que companhias de navegação que investem na capacitação e dos seus empregados e na regulamentação da relação laboral vêm conseguindo manter os melhores profissionais do mercado, auferindo resultados expressivos em seus balanços anuais. Em carta endereçada ao informativo on line "Press Guide", o Presidente do SINDMAR desmentiu as notícias publicadas, enumerando argumentos contra o que classificou de "rumor tendencioso e inaceitável".*

"Prezado Pinto Amando

Mais uma vez, tive a oportunidade de ler referências em seu prestigioso *Press Guide* sobre uma alegada falta de tripulantes brasileiros, em especial de Oficiais, e gostaria de registrar que as informações que lhe chegam não correspondem à realidade dos fatos.

Passo a enumerar as razões destes rumores tendenciosos e inaceitáveis, por não expressarem a verdade dos fatos:

1. Não estão faltando Oficiais. Faltam principalmente salários e gestão adequada a bordo.
2. Os baixos salários pagos, em especial, na segunda parte da década passada, fizeram com que centenas de profissionais buscassem alternativas em atividades correlatas ou não, na busca de uma realização profissional, que o ambiente de bordo já não mais oferecia. Hoje mais de 500 Oficiais trabalham em atividades correlatas e até na própria empresa de navegação, em terra, em apoio às operações dos navios. A diferença dos salários pagos entre o trabalho a bordo e o trabalho em terra, ainda não estimula o retorno ao mar. Só na Petrobras/Transpetro, temos mais de 200 profissionais, nesta situação. Este fato nos concedeu, não apenas a saída destes companheiros de bordo, mas, também o reconhecimento da excelência do trabalho que estes companheiros realizam em terra, o que reforça o alto conceito de formação destes Oficiais. São Oficiais que potencialmente poderiam retornar a bordo, mediante estímulo salarial.
3. Existem empresas que afugentam seus Oficiais pelo baixo salário pago, para o mesmo tráfego, com defasagem que ultrapassa 40% na remuneração final e 70% quando compara-

das remunerações pagas para o mesmo posto em diferentes tráfegos.

4. Outras empresas, que não podem ser condenadas pelos baixos salários pagos, mas, que mantêm gestões de bordo, que ultrapassam a capacidade do ser humano em manter uma responsável rotina de bordo. Este fato também afugenta de bordo Oficiais que se recusam a uma relação imprópria no cumprimento responsável de suas atribuições.
5. Existem ainda, aquelas que combinam estas duas características, de tal forma que chego a admirar a capacidade das mesmas de ainda manterem profissionais em seus quadros. Promessas e promessas, talvez expliquem. A Metalnave é um caso típico.
6. As empresas que compreendem o momento de valorização do profissional, tendo em vista a brutal mudança das obrigações, certificações, especializações impostas pela legislação internacional, têm sem dúvida alguma, encontrado os profissionais que precisam. Esta disputa ocorre também, entre empresas que possuem um bom histórico de relação laboral e até mesmo entre aquelas que chegaram ao mercado mais recentemente. Um caso que ilustra bem este aspecto é o que ocorreu recentemente com a Maersk. Esta companhia perdeu de uma só vez, oito Oficiais para a Norskan, numa simples, legítima e esperada disputa no mercado, por bons profissionais. Resta a Maersk reavaliar sua política de pessoal marítimo para encontrar no mercado oito bons profissionais, no mesmo nível daqueles que perdem e que para os quais diversos investimentos foram feitos em seu aperfeiçoamento. É uma questão de mercado. Numa atividade cada vez mais especializada, a cada dia

fica mais difícil, uma manutenção de relações de trabalho, como ocorreu no passado: a companhia fazia de conta que pagava e o tripulante fazia de conta que trabalhava. Hoje, está cada vez mais competitivo o mercado, operando embarcações cada vez mais sofisticadas, já não mais aceita esta relação.

7. É perceptível no balcão do Sindicato o aumento do número de Oficiais, na busca por empresas que mantenham bons salários e boa gestão, mas também é perceptível a contínua recusa de profissionais ao embarque em empresas, que resistem a esta nova realidade na navegação.

Realço, Pinto Amando, que este é um momento de reflexão para todos aqueles que acreditam neste tal mercado. Principalmente, para aqueles que no passado não manifestaram preocupação com a crise de desemprego que se abateu sobre nós.

O discurso do tal "Deus do mercado" serviu para impingir-nos graves problemas de desemprego nos anos 90. Encontramos a saída, fomos competentes para isto. Esperamos que as empresas, também o sejam.

Finalmente, gostaria de informá-lo que não existem tripulações estrangeiras tripulando navios de bandeira brasileira. Não existe e nem deve existir. Se houver, a sociedade brasileira se obrigaria a questionar o monopólio da empresa brasileira de navegação na intermediação dos afretamentos na cabotagem, apoio marítimo e navegação interior de percurso nacional. Qual a contrapartida social deste monopólio? Ou podemos entender que garantir lucro farto, certo e fácil a duas dúzias de executivos, é função social que se sustente. A defesa de autêntica Marinha Mercante Brasileira, não pode ser confundida como uma bóia para a manutenção e lucro de tais empresas. Uma autêntica Marinha Mercante Brasileira se faz com navios, empresas e tripulantes nacionais." 

## CLC Raimundo Nonato recebe título de cidadão do Estado do Rio

A Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ) homenageou, no dia 8 de agosto em Sessão Solene, a Federação das Associações dos Aposentados e Pensionistas do Estado e seu presidente, o Capitão de Longo Curso Raimundo Nonato de Souza que recebeu da deputada Cida Diogo (PT) o título de Cidadão do Estado do Rio. A cerimônia foi prestigiada pelo SINDMAR, representado pelo Diretor Secretário, Odilon Braga e pela FNTTAA através do Diretor para Assuntos Marítimos, José Válido.

Em discurso no plenário da ALERJ, Nonato destacou que o título é um reconhecimento ao trabalho desenvolvido por sua gestão. "Procuramos trazer de volta para o convívio da federação aquelas entidades filiadas que estavam adormecidas e que agora participam ativamente de nossas atividades em benefício dos 2 milhões e 100 mil aposentados e pensionistas do Rio. É um trabalho voluntário, de sacrifício, porém gratificante", concluiu o Comandante.

Já a deputada Cida Diogo, que presidiu a sessão, lembrou que o CMT Nonato teve seu nome aprovado unanimemente pelos parlamentares da Casa, o que, segundo ela, demonstra o papel fundamental desempenhado pelo Oficial na luta em defesa dos interesses dos trabalhadores. "O legado que o país recebe é fruto do que tem sido passado a nós pelos aposentados", declarou. Ainda durante o evento, foi entregue uma moção de aplauso e louvor às seis mulheres que atuam na diretoria da FAAPERJ, entre elas, Cleuza Braga da Silva, atual diretora das atividades culturais e recreativas da entidade.

Compareceram também a solenidade, o Vice-presidente da FAAPERJ, Pedro Estrada Faria, o vereador Adilson Pires, o Diretor da FUNDACENTRO-RJ, Marco Au-

*A proposta de homenagear o CLC Raimundo Nonato foi aprovada por unanimidade pela Casa Legislativa.*



rílio Arthur, e o Assessor Geral da Confederação Brasileira dos Aposentados e Pensionistas, Luiz Viegas da Mota Lima.

Nascido em Belém do Pará, o Comandante Nonato tem 61 anos, formou-se no CIABA em 1962, trabalhando durante toda a sua carreira na FRONAPE, empresa pela qual se aposentou em 1989. Atualmente cumpre seu segundo mandato à frente da FAAPERJ e integra o conselho fiscal do SINDMAR. 

## SINDMAR investe na qualificação dos seus funcionários

Funcionários do SINDMAR participaram entre os dias 28 e 31 de julho do curso de Excelência no Atendimento, nas dependências da entidade, no Rio de Janeiro. Ministrado pela psicóloga Anamaria Ourivio N. Massa, da PUC-RJ, o curso teve como objetivo aperfeiçoar o processo de atendimento aos associados bem como otimizar as atividades implementadas pelo sindicato.

A receptividade dos 30 participantes foi unânime. "O aprendizado de técnicas para um melhor atendimento permitiu um entrosamento mais efetivo da equipe de trabalho. A percepção das falhas que atrapalham um bom serviço é o primeiro passo para que possamos resolvê-las. Os efeitos já podem ser sentidos", reconheceu a recepcionista do SINDMAR, Gisele Alves de Andrade.

As aulas também foram assistidas por funcionários das Delegacias Regionais em Belém (PA) e Cabedelo (PB), o que revela os esforços da entidade em padronizar seus serviços.



Diretores e funcionários do SINDMAR recebem certificado de conclusão do curso de Excelência no Atendimento.

Para o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, a diretoria tem entendimento pacífico de que a qualidade dos serviços da entidade está diretamente ligada a qualidade do seu quadro funcional. "Esperar que o quadro diretor possa atuar direta e pessoalmente no acompanhamento das relações de trabalho decorrentes de 31 acordos coletivos, bem como em todas as ques-

tões levantadas pelos nossos associados não é razoável. Com o seu crescimento, a cada dia que passa, o SINDMAR depende mais e mais da qualidade de seu quadro de assessores e assistentes. Esta qualidade deve ser observada no encaminhamento da demanda do associado. Por essa razão, 'investir em pessoas' deve ser o nosso lema e a nossa prática", conclui. 

## Aos 50 anos, ex-marinheiro torna-se Oficial de Máquinas

*O 2 OM Ailton Correa da Silva (à esquerda ao lado do diretor Marco Aurélio) precisou esperar 16 anos para realizar o sonho de entrar para Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante.*



Os 50 anos de idade não são empecilho para Ailton Correa da Silva, recém-formado Segundo Oficial de Máquinas. No último dia 19 de setembro, ele assinou a ficha de filiação ao SINDMAR, após concluir o curso de acesso a 2OM (ACOM) no CIAGA, e anunciou sua intenção de continuar se aperfeiçoando cada vez mais até alcançar o topo da carreira. "Tive em mente ser um Oficial desde quando entrei para a Marinha Mercante. Minha meta é ser Chefe-de-máquinas", afirmou, convicto.

O primeiro embarque de Silva ocorreu em novembro de 1980 no navio Amaralina, da Aliança Navegação, quando o então marinheiro de máquinas, oriundo da Marinha de Guerra, se especializou em artefice de mecânica. Alguns meses depois, Silva ganhou uma bolsa de estudos para trabalhar como condutor na mesma empresa, em que permaneceu por nove anos. Em junho de 1981, já era segundo condu-

tor e, posteriormente, foi contratado como primeiro condutor na Petrobras/ Fronape, vindo a se aposentar em 1997.

Silva lembra que precisou adiar por 16 anos o sonho de tentar se tornar um Oficial da Marinha Mercante, já que nesse período, os cursos de acesso voltados para marinheiros ficaram suspensos. Finalmente, em 2002, conquistou o diploma de formação, tendo feito praticagem durante seis meses no navio "Castillo de Arevalo", da Elcano. Atualmente, estuda algumas propostas para embarcar. "O mercado de trabalho está muito receptivo para os marítimos", atesta, confiante de que terá êxito nesta nova fase de sua vida profissional. "Sou grato ao Comandante José Mauro Bezerra e ao Chefe-de-Máquinas, Fabiano de Cristo, que prestaram toda a assistência durante o meu treinamento a bordo", concluiu Silva, exemplo de determinação e tenacidade para toda a comunidade marítima. 

## SINDMAR e Norsul celebram renovação de ACT

Reunidos na sede da FNTTAA no último dia 7 de outubro, representantes dos Sindicatos dos Aquaviários e da Companhia de Navegação Norsul renovaram o acordo Coletivo de Trabalho, incluindo novos benefícios para a categoria. Estiveram presentes à assinatura, o Diretor para Assuntos Marítimos da federação, José Válido, o Diretor Procurador do SINDMAR, Enilson Pires e o Assessor para Acordos Trabalhistas da entidade, Fabio Fernando. Também compareceram, representando a empresa, o Gerente de Recursos Humanos, Vicente Ramos Filho, e o Diretor Administrativo e Financeiro, Bruno Lima Rocha, que enalteceu o clima cortês, que predominou durante as negociações. "Noto que o movimento sindical marítimo cresceu muito em termos de firmeza na reivindicação por melhores remunerações e condições de trabalho, demonstrando um profissionalismo exemplar. A geração atual de dirigentes sindicais ajudou a revigorar a relação entre as empresas e os trabalhadores. A assinatura do ACT nos deixa com a certeza de que estamos respondendo aos anseios do mercado, empregando uma tripulação altamente qualificada", afirmou Lima Rocha.

O diretor informou ainda que a empresa deverá receber até maio de 2004 um navio-empurrador e uma barcaça encomendados ao estaleiro Eisa que serão incorporados ao Projeto da Aracruz Celulose de transporte de toras de madeira. "Já contamos com três barcaças e um empurrador e, com a chegada das novas



*Sindicalistas e diretores da Norsul assinam novo Acordo coletivo de trabalho na FNTTAA.*

embarcações duplicaremos nossa capacidade de transporte. Também acabamos de fechar um novo contrato com a Aracruz para a construção de um empurrador e três barcaças a serem usados no projeto Veracel de transporte de celulose acabada do Terminal de Bel Monte, no sul da Bahia até Porto Cel, no Espírito Santo, onde a celulose vai embarcar para o exterior", explicou Rocha.

A Norsul é, atualmente, a segunda maior armadora brasileira, com uma frota composta de 10 navios graneleiros, todos de bandeira nacional. "Existem muitas empresas em fase de crescimento que

estão adquirindo novas embarcações e esperamos que a Norsul assim pense e queira investir na ampliação da frota. Enquanto esse anseio por crescimento se traduzir em tripulação brasileira, bandeira brasileira e embarcações produzidas em estaleiros nacionais, estaremos caminhando lado a lado, pois reconhecemos a importância desses fatores para o desenvolvimento da navegação nacional", salientou o Diretor para Assuntos Marítimos da FNTTAA, José Válido.

O acordo coletivo firmado é retroativo a 1º de agosto e estará em vigência até o dia 31 de julho de 2004. 



### Atenção técnico eletricista!

**Você agora é representado pelo SINDMAR. Compareça ao seu sindicato e faça seu novo cadastro na secretaria.**

# Metalnave renova ACT com Sindicatos Marítimos

**A**pós cerca de seis meses de negociação, foi renovado no último dia 25 de setembro o Acordo Coletivo de Trabalho dos sindicatos marítimos com a Metalnave Navegação S.A., durante uma reunião na sede da FNTTAA. A assinatura do novo contrato foi celebrada pelo diretor para Assuntos Marítimos da federação, José Válido, que destacou que os avanços obtidos são fruto da capacidade de mobilização e participação dos tripulantes da empresa. "O ACT representa a continuidade de um processo que se iniciou com muita luta. Mas temos esperança e torcemos para que as próximas renovações venham acompanhadas de efetivas melhorias laborais", afirmou, advertindo ainda que a Companhia, para atrair e manter funcionários qualificados dentro do seu ramo de atuação (cabotagem), necessita se reposicionar e proporcionar remunerações condizentes com a tabela de salários praticada pela armação nacional. "É fato que o diretor-presidente da Metalnave, Frank Wlasek, foi apontado pela revista 'Isto é dinheiro' como o senhor dos mares brasileiros. Porém, esta saúde financeira ainda não se refletiu nos vencimentos dos tripulantes de sua frota", atesta Válido.

Representando o SINDMAR, estiveram presentes ao encontro os diretores Enilson Pires e Marco Aurélio, além do Assessor para Acordos Trabalhistas, Fabio Fernando. Pela empresa, compareceu



*Lideranças sindicais e representantes da Metalnave firmam novo compromisso, regulamentando a relação laboral dos trabalhadores da empresa.*

o Gerente de Recursos Humanos, Almir Lorena, que prevê que o acerto trará tranquilidade a tripulação. "Temos buscado nos relacionar da melhor maneira possível com os sindicatos e vamos continuar investindo na contratação de pessoal para atender a crescente demanda na cabotagem", assegurou Lorena.

Suas palavras foram reforçadas pelo Diretor de Operações, Sergio Andrade, que lembrou que a chegada dos navios Metaltanque V e VI exigirá a ampliação

do quadro de marítimos da empresa. As duas embarcações gaseiras estão sendo construídas no estaleiro Itajaí, de propriedade da empresa, e deverão estar liberadas para navegar no primeiro e segundo semestres de 2004.

Os efeitos do novo Contrato de Trabalho retroagem a 1º de abril deste ano e a vigência vai até 31 de março do ano que vem. O acordo contempla os marítimos embarcados nos navios Metaltanque I, II, III e IV. 



## Navegue conosco!

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

Navegue com quem está sempre conectado a você.

## Augusta Off Shore e SINDMAR celebram novo ACT

No dia 19 de agosto, a Augusta Off Shore e o SINDMAR renovaram o Acordo Coletivo de Trabalho em reunião na sede da entidade sindical. Durante o encontro, os dirigentes debateram o panorama do mercado de trabalho e trocaram idéias a respeito do que pode ser feito para melhorar as condições laborais dos marítimos. O Diretor Financeiro do Sindicato, Jailson Bispo, salientou que o novo contrato traz avanços em relação ao ACT anterior, o que segundo ele, "demonstra a capacidade negociadora dos trabalhadores".

Já o Diretor Gerente da Companhia, Antônio Artur de Lima, celebrou o acordo, lembrando que para manter profissionais qualificados e motivados, a Augusta Off Shore vem ampliando o leque de benefícios oferecidos aos seus funcionários. "Acredito que este acordo contempla tanto os nossos funcio-



"Dirigentes do SINDMAR assinam novo ACT com a Augusta Off Shore. Da esquerda para a direita: Diretor Gerente da Companhia, Antônio Artur de Lima, Presidente do SINDMAR Severino Almeida, segundo Diretor Financeiro, Jailson Bispo, e Assessor para Acordos Coletivos, Fabio Fernando."

nários quanto a empresa", declarou Artur de Lima.

Para o Primeiro Presidente do SINDMAR Severino Almeida, as empresas de navegação que investem em seu quadro de Oficiais mercantes, estatisticamente,

têm auferido resultados mais expressivos. A reunião contou ainda com a presença do Assessor para Acordos Trabalhistas, Fabio Fernando. Os efeitos do ACT retroagem a 1º de fevereiro deste ano e a vigência vai até 31 de janeiro de 2004. 📄

## Bandeirantes assina primeiro ACT com o SINDMAR

O SINDMAR e a Bandeirantes Dragagem e Construção Ltda. assinaram na sede da empresa no último dia 11 de junho o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho, regulamentando a situação laboral dos empregados da Companhia.

Na ocasião, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, destacou que o acordo representa uma vitória dos oficiais mercantes da Bandeirantes, que tornou-se a terceira empresa do setor de dragagem a oferecer proteção laboral aos seus funcionários. O dirigente se com-

prometeu também a fornecer a Companhia mão-de-obra em todos os níveis desde que os sindicatos sejam informados sobre as necessidades da Companhia. Na cerimônia de assinatura do contrato, estiveram presentes pela empresa, o Diretor Presidente Ricardo Sudaiha, o Assessor da Presidência, Comandante Rogério Esteves, e o advogado Alexandre Loutfi.

Ainda durante o encontro, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido defendeu a tese de que os Oficiais da Bandeirantes, "desde que adequadamente

treinados e preparados podem e devem assumir funções de supervisão e gerenciamento, a exemplo do que ocorre no exterior. "A maioria deles já tem experiência para efetuar cálculos. Eles precisam apenas adaptarem-se ao regime competitivo de produção que hoje é exigido pelo mercado", ressalta o dirigente. O Diretor Presidente da Companhia, Ricardo Sudahia comprometeu-se em estudar e colocar em prática esta proposição, caso ela se mostre viável e factível.

Fundada em 1975, a Bandeirantes atua no setor de dragagem marítima e portuária em toda a costa nacional, desenvolvendo as seguintes atividades: recuperação de praias e aterro hidráulico de área, enrocamento, guia corrente e quebra mar, derrocamento marítimo e fluvial, construção de cais, obras civis, saneamento e drenagem, urbanização, terraplenagem e pavimentação. 📄



Representantes dos sindicatos marítimos em reunião com a diretoria da Bandeirantes.

## SINDMAR firma primeiro ACT com a Frota Oceânica



Representantes dos sindicatos marítimos fecham ACT com a Frota Oceânica.

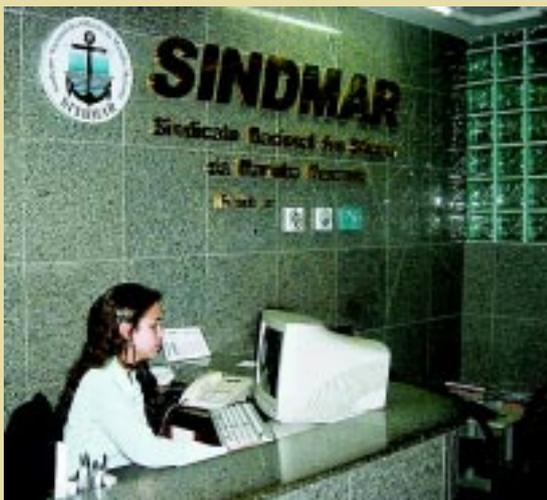
**E**m reunião na sede da FNTTAA no último dia 25 de agosto, diretores do SINDMAR e das demais entidades sindicais marítimas selaram o primeiro Acordo Coletivo com a Frota Oceânica Amazônica S.A., regulamentando a relação laboral dos trabalhadores da empresa, 10 anos após o término do último compromisso.

Para o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, que intermediou as negociações, a assinatura do ACT significou "um resgate da proximidade com a representação dos trabalhadores pela Frota Oceânica". Válido garantiu ainda que os sindicatos dos aquaviários que-

rem contribuir para o sucesso da empresa, desde que esta continue atuando com navios e tripulação brasileiros. Ainda pelo SINDMAR, estiveram presentes ao encontro na federação o Diretor Procurador Enílson Pires e o Assessor para Acordos Coletivos, Fábio Fernando. Representando a empresa, compareceu o Vice-Presidente, José Fragoço Pires Junior, que reconheceu ser o ACT um instrumento factível para o entendimento entre trabalhadores e patrões. "Espero que o novo governo, de bases trabalhistas, consiga enxergar e entender a necessidade de se criar meios para tornar a Marinha Mercante Nacional competitiva", afirmou.

O gerente administrativo da Frota Oceânica, Carlos Alberto D'Oliveira, por sua vez, ressaltou que a empresa está concentrando suas operações no transporte de granéis com o objetivo de fornecer suporte a outros negócios do grupo empresarial Fragoço Pires. "Estávamos preocupados em manter o grau de satisfação dos nossos funcionários e acredito que, com esse acordo, todos se sentirão mais confiantes", destacou Carlos Alberto, acrescentando que a Companhia está concentrando suas operações no transporte de granéis com o objetivo de fornecer suporte a outros negócios do grupo empresarial Fragoço Pires.

A Frota Oceânica foi fundada em 1947 e trabalhou com embarcações fretadas até 1967, quando comprou da Companhia Siderúrgica Nacional o navio "Siderúrgica Dez", posteriormente renomeada como "Frota Vento", de apenas 17 mil toneladas. Atualmente a empresa possui 11 embarcações, sendo cinco porta-contêineres fretados à Docenave, no regime casco nu (*bare boat*). As demais são graneleiras e atuam no transporte de sal na costa brasileira. "A Frota sempre primou por um tratamento muito digno e respeitoso com toda a sua tripulação – desde o comandante até o mais simples marinheiro", ressaltou o Vice-Presidente José Fragoço Pires Junior.



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 Odilon Braga.

## SINDMAR e São Miguel fecham novo ACT

A Diretoria do SINDMAR se reuniu no último dia 6 de outubro com representantes da São Miguel para renovar o Acordo Coletivo de Trabalho, beneficiando o quadro de 25 Oficiais Mercantes que atua na Companhia. Participaram do encontro, na sede da entidade sindical, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, os diretores Jailson Bispo e Odilon Braga, e o Assessor para Acordos Trabalhistas, Fabio Fernando. Representando a empresa, compareceram o Diretor-Superintendente, Antonio Carlos Thomé, e o Gerente Executivo, Carlos Augusto de Cordovil. Os efeitos do ACT retroagem a 1º de fevereiro deste ano, com vigência até 31 de janeiro de 2004.

Logo após a assinatura do documento, Severino comentou: "O fechamento de acordos coletivos é sempre para nós, dirigentes sindicais, um momento de afirmação, mas, é inquestionável que os ACTs nos trazem mensagens distintas. A mensagem deste se distingue pela confiança de uma empresa na atividade em que atua, haja vista as recentes dificuldades por que passou e a coragem empresarial de continuar investindo em serviços, com segurança cada vez maior." 



Da esquerda para a direita: Carlos Augusto de Cordovil, Antonio Carlos Thomé, Severino Almeida, Jailson Bispo, Odilon Braga, e Fabio Fernando.

## Elcano renova ACT com Sindicatos Marítimos



Dirigentes dos Sindicatos Marítimos firmam novo ACT com a Elcano.

Os Sindicatos Marítimos e a Empresa de Navegação Elcano S.A. celebraram no último dia 3 de outubro a assinatura do novo Acordo Coletivo de Trabalho, contemplando a tripulação dos sete navios da Companhia.

As negociações, que duraram cerca de três meses, foram coordenadas pelo Diretor para Assuntos Marítimos da FNTTAA, José Válido, que fez questão de elogiar a postura dos tripulantes dos navios de longo curso da Companhia, que segundo ele, abriram mão de parte de suas reivindicações para possibilitar a renovação do contrato. "Havia diferenças salariais entre os navios de longo curso e de cabotagem, fato que acabou dificultando as negociações. No ACT anterior, os marítimos do longo curso foram beneficiados com maior remuneração. Para reduzirmos a diferença, desta vez resolvemos dar uma atenção especial ao pessoal da cabotagem. Temos que levar em consideração que todos são empregados da Elcano e não apenas da linha de longo curso ou da cabotagem. Afinal, o tripulante que hoje atua em um navio que vai para o exterior, poderá na viagem seguinte estar operando uma linha dentro do país", explicou. Válido assegurou também que as entidades sindicais dos aquaviários vão continuar apoiando o crescimento da frota da Elcano desde que a Companhia opere com embarcações de bandeira brasileira,

empregue tripulação nacional e construa seus navios em estaleiros do país.

Representando o SINDMAR, estiveram presentes à reunião na sede da empresa, no Rio de Janeiro, o diretor Marco Aurélio e o Assessor para Acordos Trabalhistas, Fabio Fernando. Pela empresa, compareceram o Diretor Geral Manoel Requeijo e o Gerente de Recursos Humanos, Valter Machado, que aproveitaram a ocasião para anunciar que a Elcano pretende expandir suas operações no Brasil, construindo quatro embarcações graneleiras em estaleiros nacionais. A empresa atualmente conta com uma frota de quatro navios de longo curso e três de cabotagem, todos de bandeira nacional. "A negociação transcorreu da forma mais saudável possível e acho que todos saíram ganhando. O ACT nos abre um caminho para a busca dos melhores profissionais do mercado", admitiu Machado, que manifestou ainda a intenção de antecipar o início do próximo processo negocial.

Ainda durante o encontro, o Oficial mercante, Mario Ribeiro Lopes, que concluiu no mesmo mês o curso de aperfeiçoamento para Chefe-de-Máquinas, reconheceu que o novo contrato dará maior tranquilidade às tripulações. "O contrato estabelece uma relação respeitosa entre os trabalhadores e os patrões," afirmou. O contrato é retroativo ao dia 1º de maio deste ano e permanecerá em vigência até o dia 30 de abril de 2004. 

# SINDMAR e UEITPA inspecionam embarcações estrangeiras em Macaé



O segundo diretor financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo (1º, à esquerda), explica pontos do ACT à tripulação do Rebocador "Cabo Frio", da Edson Chouest.

justificou, acrescentando que as inspeções sem agendamento prévio continuarão sendo executadas. Tal procedimento, segundo ela, servirá de alerta às empresas, que deverão redobrar a atenção com os diversos aspectos relacionados a regularização do labor a bordo.

Ainda na ocasião, o diretor do SINDMAR, Jailson Bispo, visitou a tripulação dos rebocadores "Cabo Frio", da Edson Chouest, e "Danco Tide", da Pan Marine, para esclarecer dúvidas sobre itens do Acordo Coletivo de Trabalho assinado com as duas empresas.

Durante o encontro, os Oficiais da Pan Marine reivindicaram melhorias na tabela salarial e a inclusão na pauta de negociação do próximo contrato da proposta de redução do período de embarque de 42 para 28 dias. 📄

Nos dias 16 e 17 de setembro, o SINDMAR acompanhou a Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, órgão vinculado ao Ministério do Trabalho, na fiscalização de embarcações de bandeira estrangeira do setor off shore no município de Macaé (RJ). A operação foi coordenada pelos auditores Vera Albuquerque, Mauro Cavalcanti, Alexandre Aldighieri e Walter Dias, que vistoriaram cinco rebocadores das Companhias BOS, Pan Marine, Laborde, Maersk, Gulf Marine e Trico. O SINDMAR foi representado pelo Segundo Diretor Financeiro, Jailson Bispo. O objetivo da operação era verificar se o número de marítimos brasileiros embarcados estava em conformidade com a legislação nacional.

De acordo com a auditora Vera Albuquerque, o balanço do trabalho foi altamente positivo. "Autuamos apenas uma empresa que estava forçando seus empregados a cumprirem um número excessivo de horas-extras. Nossa intenção é fazê-la contratar mais trabalhadores",



*Auditores da UEITPA inspecionam uma embarcação em Macaé. Fiscalização do trabalho a bordo será permanente e sem aviso prévio.*

Há mais de um século os estivadores se organizam em nossos portos.



Foto: Museu do Porto de Santos

Filiada à



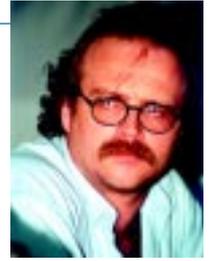
CONTMAF



**FNE**

Federação Nacional dos Estivadores

Fazendo a história da estiva no Brasil.



# O viés liberal da reforma sindical

**A** reforma da estrutura sindical, um dos compromissos de campanha do Presidente Lula, começa a ganhar seus primeiros contornos e os sinais já são de alerta. Tudo indica que uma visão liberal de democracia vai emoldurar esta proposta, o que ocasionará uma brutal hecatombe nos 11.354 sindicatos de trabalhadores existentes no país – segundo o último Censo do IBGE. Pelo cronograma do novo governo, o projeto será debatido no Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES) e no futuro Fórum Nacional do Trabalho e depois será encaminhado para votação no Congresso Nacional até o final deste ano.

Motivos para preocupação não faltam. Diferentemente da indigesta reforma da Previdência, que causou surpresa na sociedade pela abrupta mudança de posições do PT, no caso da estrutura sindical este partido sempre pregou alterações profundas, como o fim da unicidade, das contribuições compulsórias e do poder normativo da Justiça do Trabalho. Logo após a vitória eleitoral, João Felício, presidente da CUT, chegou a prever que a atual estrutura estaria com seus dias contados no governo Lula. “O movimento sindical tem que ser detonado, implodido. Não tem importância se num primeiro momento isto provoque uma certa anarquia, mas acho que vai ser uma anarquia positiva”, afirmou num seminário de empresários da Fiesp.

A infeliz declaração gerou forte resistência entre os sindicalistas, de dentro e de fora da CUT, o que fez com que o próprio presidente assumisse a tarefa de apagar o incêndio. Ciente da decisiva contribuição de uma ampla base sindical para o seu êxito nas urnas, Lula anunciou num encontro com 650 lideranças que não importaria nenhuma medida prejudicial ao sindicalismo. “A única certeza que tenho é que vocês nunca serão pegos de surpresa”, garantiu. Naquela ocasião, em novembro passado, ele formalizou a sua proposta de criação do Fórum Nacional do Trabalho, uma instância tripartite que “gastará muitas horas de debates” para encontrar os mecanismos de valorização do trabalho e de fortalecimento dos sindicatos.

## Frentes de ataque

Baixada a poeira, entretanto, os sinais inquietantes ressurgem oriundos de várias frentes. Um documento do Ministério do Trabalho de 16 de março, intitulado “Diagnóstico sobre a reforma sindical e trabalhista”, volta a pregar “a necessidade de superar o atual modelo de organização sindical, há muitos anos criticado por sua origem autoritária e corporativista, por sua baixa representatividade e por ser pouco permeável ao controle social”. Ele lista as prioridades do novo governo: “estimular a constituição de entidades sindicais livres e autônomas”; “conferir maior efetividade às leis trabalhistas”; e “estimular a autocomposição dos conflitos e sua resolução por meio de novos mecanismos de conciliação, mediação e arbitragem”.

Na sequência, em 18 de março, na primeira reunião da comissão sobre reforma trabalhista e sindical do CDES, a tendência de “implodir” a atual estrutura sindical foi confirmada. Segundo o relatório divulgado pelo Diap (Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar), dois grupos de trabalho aprovaram o modelo de autonomia sindical convencionado pela OIT (Organização Internacional do Trabalho) e um único grupo votou pela manutenção da unicidade. Também houve divergências na questão da sustentação financeira das entidades, com a maioria defendendo o fim das contribuições sindicais. A único consenso positivo dos participantes foi em favor do reconhecimento da personalidade jurídica das centrais sindicais.

Mas o petardo mais destrutivo contra a atual estrutura partiu mesmo de dois deputados do PT que ocupam post-chaves na Comissão Especial de Reforma Trabalhista da Câmara Federal. A Proposta de Emenda à Constituição número

29, de autoria de Vicente Paulo da Silva, o Vicentinho, ex-presidente da CUT, e de Maurício Rands, advogado trabalhista de Pernambuco, tem o grande mérito de explicitar a visão liberal de sindicalismo deste segmento político hoje hegemônico nesta central sindical, neste partido e no Palácio do Planalto. Sem qualquer rodeio, a PEC defende o fim da unicidade e do conceito de categoria, a extinção gradual da contribuição sindical e a cobrança de contribuições compulsórias somente dos sindicalizados.

Na exposição de motivos, fica escancarado o modelo sindical dos sonhos desta corrente. Para os autores, o critério de representação por categorias profissionais ou econômicas seria autoritário já que inviabiliza a criação do “sindicato político, vinculado a uma ideologia”. Com sua manutenção, “também não é possível a criação de um sindicato por empresa, pois a área mínima é a de um município. Tampouco é possível a criação de mais de um sindicato por categoria”, criticam, sem papas na língua, os deputados. Adeptos das regras liberalizantes da Convenção 87 da OIT, eles argumentam na defesa do plurisindicalismo: “Num sistema de liberdade sindical, vários podem ser os sindicatos que representam os trabalhadores”.

## Pulverização sindical

Para um leitor pouco familiarizado com o tema, este discurso pode até parecer um libelo à democracia, a busca do antigo oásis da autonomia e liberdade sindicais. Mas, na verdade, ele comporta sérios riscos para a organização dos trabalhadores. Não é para menos que o mesmo discurso é feito, por razões diversas, por renomados ideólogos do capital. O sociólogo Leôncio Martins Rodrigues, um dos mentores das elites na área sindical,

não se cansa de repetir que o país “deve acabar com a contribuição sindical e o monopólio de representação (unicidade). Essas duas medidas provocariam uma tempestade no movimento sindical”.

O governo FHC bem que tentou por várias vezes atingir este intento. A sua última cartada, a PEC-623, só não vingou devido à contraposição unitária do sindicalismo. Na época, até a assessoria técnica da bancada do PT ficou assustada. “Essa PEC retira do texto da Constituição qualquer limite à pluralidade. Com a sua adoção se teria, num primeiro momento, a criação de mais sindicatos, para depois haver uma previsível quebra de grande parte dos sindicatos”, advertiu em fins do ano passado. Seria o caso dos deputados Vicentinho e Rands, ambos na primeira legislatura, consultarem novamente aquela perspicaz assessoria.

Na prática, a PEC-29, que encontra boa acolhida no CDES e no próprio Ministério do Trabalho, caminha exatamente no rumo da “quebra de grande parte dos sindicatos” brasileiros. Caso não haja reação no CDES, no Fórum Nacional do Trabalho, no parlamento e no conjunto do sindicalismo, realmente causará uma radical mudança na estrutura sindical... **para pior!** O remédio para combater as distorções e vícios existentes no sindicalismo acabará tendo o efeito contrário, de veneno. Isto explica os “efusivos” elogios que a proposta dos parlamentares petistas recebeu de influentes líderes empresariais e da mídia burguesa.

Uma análise mais detida da PEC, feita por partes, ilumina este aparente contrasenso. No caso do fim da unicidade, que extingiria a atual norma constitucional que fixa a base mínima de um município para a criação de sindicato, ela resultaria na total fragmentação da organização dos trabalhadores. Como ainda vivemos numa sociedade capitalista, marcada pelo conflito de classes, não seriam apenas os trabalhadores que teriam direito de organizar novas entidades.

Os empresários também se aproveitariam desta brecha legal para montar milhares de sindicatos frágeis e domesticados, estimulando a divisão dos explorados.

No Japão, onde a Convenção 87 da OIT vigora desde os anos 50, o patronato organizou várias entidades por empresas, os chamados “sindicatos-casa”. Atualmente existem mais de 78 mil “organismos sindicais” neste pequeno país; na maioria das grandes corporações, há pelo menos dois disputando o espaço... para a alegria do capital! Além de permitir este tipo de pulverização, a PEC prevê ainda criação de entidades por orientação política e ideológica. Desta forma, seria transplantada para o Brasil a trágica experiência dos sindicatos partidários da Europa – exatamente quando estes países lutam pela reunificação sindical. Além disso, as várias seitas religiosas também teriam liberdade para montar suas entidades confessionais.

## Terra arrasada

Já no que se refere à eliminação do conceito de categoria econômica e profissional, seus efeitos nefastos são ainda mais arrasadores. A princípio, esta medida permitiria a criação de várias entidades numa mesma empresa, agrupando os distintos ofícios. Mas, o que é pior, ela geraria violenta distinção entre os próprios trabalhadores. Por essa proposta, os sindicatos passariam a representar apenas os associados e não mais as categorias. Com isso, os acordos ou dissídios coletivos firmados não beneficiariam o conjunto da base. Como adverte Antônio Augusto de Queiroz, diretor técnico do Diap, isto “significará o fim da convenção coletiva, pois basta que a empresa não esteja filiada ao sindicato patronal para que os seus empregados, mesmo que estejam filiados ao sindicato dos trabalhadores, não sejam beneficiados por suas cláusulas”.

Por último, no tocante ao sistema de custeio do sindicalismo, os riscos tam-

bém são enormes. O problema não se encontra na extinção gradual da contribuição sindical, o antigo imposto sindical. Segundo estudos, este item hoje já não pesa tanto nas finanças da maioria dos sindicatos. Devido suas evidentes distorções, há muito tempo os setores progressistas da sociedade defendem a sua extinção gradual. O grave na PEC é que, ao eliminar o conceito de categoria, conseqüentemente ela fixa a contribuição apenas do associado. Esta medida reduzirá drasticamente as receitas dos sindicatos, agravando ainda mais a crise financeira já vivida pelo sindicalismo – decorrente, principalmente, da explosão do desemprego e do arrocho salarial.

Como se observa, a PEC dos deputados Vicentinho e Rands, que goza das simpatias do ministro Jacques Wagner e na CDES, terá efeitos devastadores sobre o sindicalismo. Apesar das chamadas boas intenções, que lotam o inferno, esta proposta de “autonomia e liberdade” pode fragilizar ainda mais o já combalido sindicalismo brasileiro. A sua inconseqüência é tamanha que ela nem sequer prevê regras de transição que protejam as entidades existentes e os direitos de seus associados e representados. Neste caso, vale listar algumas das instigantes perguntas feitas pelo advogado Edésio Passos, ex-deputado federal do PT:

“Caso seja aprovada a emenda constitucional, as entidades que têm registro no Ministério do Trabalho deixam de ser representativas da categoria profissional ou econômica, sendo apenas representantes dos seus filiados, não prevalecendo as disposições de seus estatutos? Continuarão essas entidades tendo direito ao recebimento da contribuição sindical compulsória nos quatro anos seguintes a promulgação da emenda? As normas existentes em acordos e convenções coletivas de trabalho que consagram direitos e benefícios às categorias profissionais continuarão prevalecendo?” 



# Profissionalismo e coragem a bordo

*Procedimentos adotados pela tripulação do Gurupá foram fundamentais para superar incêndio*

O entendimento de que uma tripulação bem treinada é imprescindível para o bom funcionamento de uma embarcação não é novidade. No entanto, acidentes ocorridos recentemente revelam que além da existência de funcionários bem capacitados, faz-se necessária uma equipe que atue com união e coragem diante de situações-limite e que conheça os procedimentos a serem adotados nesses casos. O acidente com o navio gaseiro Gurupá, da Transpetro, ocorrido no último dia 6 de julho é um grande exemplo do que uma tripulação dedicada e profissional pode fazer.

A embarcação vinha da Argentina e estava fundeada a sete quilômetros da entrada da Barra de Rio Grande (RS), onde iria atracar para descarregar cerca de 4,4 mil toneladas de gás liquefeito de petróleo. A tripulação era constituída de 22 pessoas, sendo nove Oficiais, além de um estagiário e três passageiros. Por volta das 7 horas da manhã, ocorreu uma explosão e o compartimento dos compressores elétricos do navio estava em

chamas. Os tripulantes, orientados pelo Comandante Luiz Otávio (foto), combateram bravamente o fogo por cerca de 40 minutos. "Ao ligarmos as mangueiras de incêndio, constatamos que a rede havia sido seccionada. Estávamos perdendo toda a água e a bomba não dava pressão. A válvula da rede de incêndio de acesso ao convés teve de ser fechada e as mangueiras foram retiradas para serem conectadas à popa para o combate do fogo. Isso tudo teve de ser decidido em uma fração de segundos", relatou o comandante.

A unidade dos tripulantes foi fundamental para que o incidente não tivesse consequências mais graves. Segundo o CMT Luiz Otávio, o conhecimento dos sistemas da embarcação também foi imprescindível para que o desastre fosse evitado. "O cozinheiro acionou o alarme geral e o Oficial de serviço que estava no passadiço me ligou imediatamente para dizer que a casa dos compressores havia explodido. Assim, eu pude subir já determinando ações bem dirigidas", explicou.

O segundo Oficial de Náutica Fabrício Haddad que estava a bordo do Gurupá atribuiu à sorte o fato de nenhum tripulante sair ferido do episódio: "Foi uma explosão de grandes proporções. Se alguém estivesse no convés, teria morrido na hora devido ao deslocamento violento de ar. A sorte é que estávamos de folga e tomando o café da manhã. O convés ficou tão retorcido que alguns marinheiros choravam ao ver a embarcação naquele estado", conta Haddad.

O navio foi levado para o estaleiro Renave, em Niterói, para realização dos reparos necessários. Uma comissão da inspetoria geral da Transpetro e um perito em explosões vindo de Londres, na Inglaterra investigam as causas da explosão.

Suspeita-se que uma faísca originada por algum medidor elétrico tenha causado o acidente. O Gurupá é uma embarcação de 17 anos, e é considerado um dos mais seguros nessa classe de navios.

## Acidentes acendem a luz vermelha na Transpetro

Não é a primeira vez que um navio da subsidiária da Petrobras se envolve em incidentes deste gênero. No dia 14 de janeiro do ano corrente, em Lagoa Parada, litoral norte do Espírito Santo, uma explosão no navio Candiota ocasionou o rompimento de uma das placas do tanque central levando a embarcação a adernar levemente. A direção da Transpetro informou, na época, que a explosão foi provocada por uma elevação súbita da pressão no tanque. A ação rápida dos 26 tripulantes evitou que o incidente assumisse proporções maiores. Ninguém ficou ferido e não houve derramamento de óleo no mar.

Naquela ocasião, as entidades sindicais marítimas pressionaram a empresa exigindo que fossem adotadas restrições ao embarque de trabalhadores não especializados para as operações a bordo. Vale lembrar que no instante do acidente com o Candiota, cinco funcionários da Contramerj, empresa contratada pela estatal, realizavam serviços de solda na embarcação.

O preocupante histórico de acidentes na Transpetro contrasta com o lema "Segurança é Investimento", tão propalado pela empresa. "Incidentes de menor importância têm ocorrido sem serem divulgados porque os meios de comunicação não tomam conhecimento deles. Mas as grandes tragédias, muitas vezes, são explicadas pelos pequenos acidentes que a antecedem", opina um Oficial Mercante da companhia que pediu para não ser identificado.

A falta de uma política de investimentos adequados em manutenção e o embarque de trabalhadores não tripulantes vêm contribuindo para acentuar o grau de insatisfação e insegurança dos marítimos da Transpetro. Antigamente, a empresa trabalhava com equipes permanentes de Oficiais, tanto nos navios petroleiros quanto nos gaseiros. Hoje, não há um pessoal direcionado para operar uma determinada embarcação. Com isso, a memória da operação vai se perdendo ao longo dos anos. A empresa alega que falta pessoal especializado no mercado, mas esquece que essa carência está associada à inexistência de incentivos, o que gera uma alta rotatividade de funcionários. Um problema freqüentemente apontado pelos trabalhadores da companhia é a redução no período de treinamento para embarque, que outrora era de quatro meses.

A atuação dos tripulantes do navio Gurupá, contudo, mostra que o maior patrimônio de uma empresa de navegação é e continuará sendo o seu quadro de profissionais. Os marinheiros da guarnição de convés e de máquinas trabalhavam há mais de cinco anos juntos, fator determinante, segundo o CMT Luiz Otávio, para que a tripulação "agisse com o coração e apagasse as chamas". Uma prova de que valorizar o marítimo e investir na sua capacitação constituem a melhor estratégia para o cumprimento de metas sem prejuízo à vida humana no mar e ao meio ambiente. 



*Navio tanque Serra Nevada: embarcação com tecnologia voltada exclusivamente para o abastecimento portuário.*



# Navegação São Miguel: liderança conquistada com investimento na gente do mar

**J**unte profissionais satisfeitos, capacitados, treinados e que entendam os objetivos do negócio, promova uma constante renovação da frota e adote os mais modernos conceitos de tecnologia. Com esta receita, a Navegação São Miguel conquistou a liderança no mercado nacional de transporte de óleo combustível e óleo diesel marítimo destinado ao abastecimento de embarcações. Fundada há 53 anos a partir da associação de diversas famílias, a empresa iniciou suas operações na navegação de cabotagem e, posteriormente, passou a realizar a entrega de água potável a navios no Porto do Rio de Janeiro. Em 1968, firmou seu primeiro contrato com a Petrobras para o transporte de *bunker*, utilizando embarcações adaptadas às pressas para o serviço. Naquela época, aspectos ligados a preservação ambiental ainda não povoavam o universo da armação nacional.

Sob a administração de Marcelino dos Anjos Nascimento, que assumiu o controle da Companhia na década de 1960,

a São Miguel iniciou um gradual processo de modernização para atender as novas demandas da indústria marítima brasileira e mundial. Sua frota foi ampliada e conta, atualmente com mais de 50 embarcações de diversos tipos e porte, incluindo navios-tanque, balsas, rebocadores e lanchas de apoio, todas dotadas de medidores de fluxo e bombas de alta capacidade para transferência do combustível, com vazão variando entre 150t/h e 650t/h, o que confere a São Miguel grande flexibilidade para o atendimento das necessidades dos clientes. Graças a eficiência demonstrada nas operações na Baía de Guanabara, em 1982, a Companhia estendeu sua atuação para Vitória (ES), onde mais tarde foi criada uma empresa coligada para gerenciar o contrato local, a Skymar Ltda. Em 1993, a empresa conquistou o mercado de Santos (SP), onde venceu a licitação para prestar o serviço de transporte óleo combustível para a Petrobras. A carga total de derivados de petróleo transportada anualmente pelas

embarcações da empresa chega a aproximadamente 2 milhões e 500 mil toneladas em mais de 4 mil fornecimentos.

O Grupo São Miguel também criou a Emport Ltda., visando oferecer serviços de fornecimento de água potável em chatas exclusivas e fiscalizadas pelas autoridades sanitárias, retirada do lastro sujo e de *slop* (resíduos oleosos de praça de máquinas de navios), bem como o transporte de lubrificantes embalados e a granel. Atua ainda no combate à poluição nos mares, através da Hidroclean Ltda., utilizando embarcações de costado e fundo duplos.

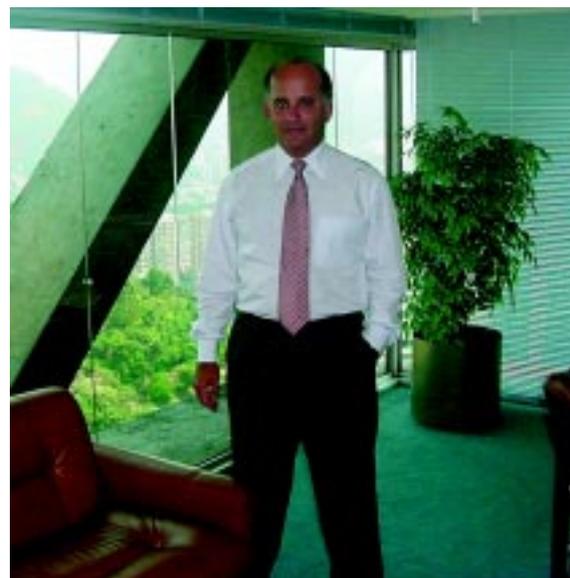
Os planos de expansão foram acompanhados de investimentos em pessoal qualificado, principalmente, em Oficiais mercantes, muitos deles contratados para postos-chave da empresa, como o 2 OM, Antonio de Carvalho Junior, subgerente de operações da base do Rio de Janeiro. Para gerir o programa de preservação ambiental da Hidroclean, a empresa recorreu a marítimos especializados, ofe-

recendo ainda treinamento para os funcionários através de cursos específicos e palestras diárias. A gerência de operação off shore ficou a cargo do ION Alessandro Montes. Já o coordenador de operações nos terminais é o ION Geraldo Lyra, e o gerente de logística, o ION Luís Izidorio. "Não queremos que o Oficial se limite apenas a navegar, mas também que conheça o cliente e o negócio. Por isso, alguns deles são remanejados para posições em terra para terem uma visão mais ampla da nossa atividade", salienta o Diretor-Superintendente da São Miguel, Antônio Carlos Thomé. No total, 25 Oficiais Mercantes compõem o quadro de marítimos da Companhia.

Dentro do plano de expansão e modernização da frota, a Companhia lançou em 2001 um rebocador e a barcaça de casco duplo "Novo Rio", utilizada no transporte de *bunker*, em Santos. No mesmo ano, recebeu o navio tanque "Serra Nevada", classificado como "Oil Spill Recovery Vessel", de 3338 TPB, com capacidade não só de transportar derivados de petróleo, como também de cercar e recolher o óleo derramado ao mar. "O Serra Nevada foi o primeiro navio construído com tecnologia voltada especificamente para o abastecimento portuário. Por possuir tanques muito grandes, ele consegue guardar o resíduo oleoso recolhido na água. Dispõe também

um de um carretel de barreiras infláveis que pode ser disposto, um barco de apoio que pode ser lançado ao mar para manter a pêra aberta, e uma bomba de sucção flutuante que recolhe apenas a parte superficial em que se concentra o óleo", conta Thomé. A empresa aguarda agora para janeiro de 2004 a chegada de outro navio-tanque, o "Serra Polar", encomendado ao estaleiro ETN, em Belém do Pará. Implantou também novos sistemas de gestão, adquirindo a certificação ISO 9002 e ISO 14000 (norma de proteção ambiental) e o ISM Code (norma de proteção aos navios e mares).

Em uma demonstração de que a política de investimentos em recursos humanos tornou-se marca registrada da Companhia, a São Miguel renovou no mês de outubro o Acordo Coletivo de Trabalho com o SINDMAR, concedendo novos benefícios e reajuste salarial para a categoria. "Agrada muito à direção da empresa ter uma relação transparente com seus profissionais. Temos honrado contratos com diversos sindicatos no Rio, Vitória, Santos e percebemos um clima de tranquilidade maior entre os trabalhadores e os acionistas", ressalta o Gerente-Executivo, Carlos Augusto Cordovil, prometendo antecipar para o mês de janeiro o início das negociações com os sindicatos marítimos para assinatura do ACT 2004-2005.



**Antônio Carlos Thomé:**  
desde junho de 2000 a frente da Superintendência da São Miguel.

Ao instituir o programa de incentivo ao Oficial mercante, a empresa inovou, estimulando a mobilidade de profissionais no âmbito interno. "Fizemos um estágio em terra com o IOM Márcio Biancci, que hoje está afastado, participando do curso para Capitão de cabotagem. Quando ele retornar à empresa, será um dos comandantes do Serra Polar", conta o Diretor-Superintendente da Companhia. E para os trabalhadores que estiverem ingressando agora na atividade marítima, as perspectivas, segundo Thomé, são positivas. "Acreditamos que o nosso mercado vai continuar crescendo, seguindo a tendência dos últimos tempos. O total de vendas no varejo de óleo combustível saltou de 1 milhão de toneladas há cinco anos para cerca de 4 milhões de toneladas", revela, com otimismo.

Com o sucesso alcançado nas operações em todos os segmentos em que atua, a São Miguel vem provando que a valorização do componente humano continua sendo a principal alavanca para a geração de riquezas. "Em um ambiente tão competitivo, é fundamental contar com uma equipe coesa e qualificada. Não adianta termos máquinas modernas, porque quem controla o equipamento é o homem" conclui Thomé. 



**Chata tanque Leblon construída para as operações em Santos.**



# Código de Práticas e Proteção Portuária – COP

Na Conferência Diplomática realizada na IMO, em Londres, no período de 9 a 13 de dezembro de 2002, foram aprovadas várias emendas à Convenção SOLAS – 1974, sendo que a de maior alcance foi a que criou o Código ISPS, já comentado por esta revista. Ao mesmo tempo, foram adotadas uma série de resoluções com o objetivo de reforçar a importância das emendas e estimular a aplicação das medidas não cobertas pelo Código ISPS.

Entre as resoluções adotadas, a de número 8 estabelece a formação de um grupo de trabalho conjunto IMO/OIT para tratar da questão do reforço à proteção das áreas do porto e adjacências, devendo ser levados em consideração os resultados da 91ª Sessão da OIT, ocorrida em junho de 2003, em Genebra, onde foi discutido o aprimoramento do documento de identidade do marítimo. Para isso, está em processo de formação um novo código chamado de Código de Práticas e Proteção Portuária- COP, cujo propósito é fornecer estrutura, diretrizes e estratégias de proteção para todos os grupos/setores que servem ao porto, incluindo ainda a identificação da vulnerabilidade para erradicar ou minimizar os riscos com a elaboração de um plano abrangente e eficaz de proteção do porto para suplementar o Código ISPS.

A diferença entre os dois códigos é que o ISPS contém requisitos relativos à proteção de navios envolvidos em viagens internacionais, unidades móveis de perfuração ao largo da costa e instalações portuárias, enquanto que o COP é voltado à proteção mais abrangente das áreas do porto e aquelas pessoas e/ou coisas que têm relação com uma atividade ligada ao porto ou estejam transitando no mesmo.

A OIT ainda organiza e desenvolve, paralelamente, dois outros temas que dizem respeito à segurança e saúde nos portos com reuniões previstas para dezembro de 2003 quando irá ser apresentada uma minuta do Código de Práticas que reunirão proteção, segurança e saúde nos Portos para posteriores considerações, adoção e publicação. É esperado que a publicação do COP coincida com a entrada em vigor do Código ISPS em julho de 2004.

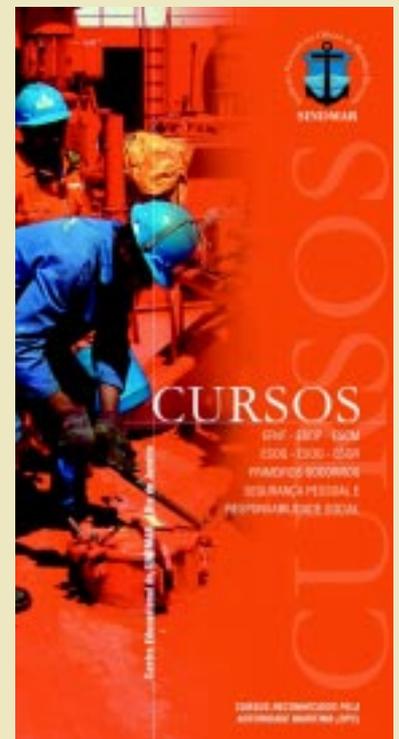
A aplicação dos códigos ISPS e COP será de extrema importância para todos os países que quiserem manter o bom desempenho de sua balança comercial, isto porque, não bastará às nações segurarem a cotação de suas moedas, investirem em qualidade e reduzirem os preços de seus produtos para melhorarem a competitividade. Neste contexto, elas deverão adicionar um produto chamado proteção portuária que é de suma importância para os Estados Unidos e União Européia. Para isto, é necessário capacitar pessoas, comprar equipamentos para aparelhar os portos, importar tecnologia que custa milhares de dólares que, com certeza, serão financiados por bancos estrangeiros, aumentando ainda mais o endividamento dos países e o sacrifício de seus cidadãos.

Nós, marítimos e portuários, além de arcarmos com o "clássico" aumento de tarefas, poderemos ainda enfrentar discriminação no ato de ir e vir para bordo, bem como os familiares no ato da visitação a seus parentes marítimos embarcados. A CONTTMAF está acompanhando a evolução das novas regras e já está atuando de forma preventiva junto aos organismos envolvidos com a finalidade de garantir nossos direitos e os de nossos familiares. 🇺🇦

O CLC Darlei Santos Pinheiro é representante da CONTTMAF em Londres, junto a RPB-IMO.

## DPC autoriza realização de cursos na sede do SINDMAR

No último mês de outubro o Departamento de Ensino da Diretoria de Portos e Costas (DPC) autorizou o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante a realizar cinco cursos em suas dependências no Rio de Janeiro. Os cursos Especial de Familiarização em Navios-tanque (FNT), Especial Básico de Primeiros Socorros (ESRS), Especial Básico de Primeiros Socorros (EBPS), Especial de Cuidados Médicos (ESCM) e Especial de Sobrevivência Pessoal (ESPE) serão ministrados entre os dias 27 de novembro e 26 de dezembro. Informações sobre o período de inscrição, número de vagas e fechamento de turmas podem ser obtidas na Secretaria do SINDMAR, através do telefone (21) 25182164.



# Diretoria do SINDMAR é eleita



No dia 8 de outubro, foi realizada a Assembléia Geral Extraordinária de aclamação à única chapa inscrita no processo eleitoral deste ano. Ela dirigirá os destinos do SINDMAR pelos próximos quatro anos, tendo como norte as decisões emanadas das Assembléias Gerais. Durante a concorrida reu-

nição, inúmeros foram os oradores que elogiaram o trabalho da primeira Diretoria do Sindicato unificado. O Chefe de Máquinas aposentado Jorge Alves Pinto, o mais antigo Oficial presente, presidiu a sessão e em tom emocionado, enumerou as diferenças existentes entre o passado e o presente, enaltecendo a

unificação, a dedicação e seriedade do atual grupo gestor.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, em longo e detalhado discurso, salientou a grande procura de diretores pelos associados para manifestação de apoio ao trabalho desenvolvido. Poucos foram os que se apresentaram como candidatos. Alguns passaram a integrar a suplência da Diretoria. Outros não.

"Neste novo mandato, haverá, no que se refere ao grupo diretor, efetivos e suplentes, uma nova relação de trabalho. Com uma pequena variação na Diretoria Efetiva, haja vista a chegada de dois novos companheiros, que são o Marco Aurélio e o Moreda, mas com grande mudança na relação com aos suplentes. Estes, que em grande parte iniciarão sua vivência sindical com este mandato serão cobrados e motivados para participarem com mais assiduidade e compromisso das ações sindicais promovidas pelo nosso sindicato", afirmou Severino Almeida.

A posse da nova Diretoria está marcada para o dia 15 de março, quando estará encerrado o mandato dos atuais dirigentes. 🗳️

## Confira a relação da nova Diretoria do SINDMAR

### Diretoria Executiva

Severino Almeida Filho; José Válido Azevêdo da Conceição; Odilon dos Santos Braga; José Nilson Silva Serra; Jailson Bispo Ferreira; Francisco José Pinto Moreda; Marco Aurélio Lucas da Silva; Nelson Nunes; Darlei Santos Pinheiro; Enilson Pires dos Santos;

### Suplentes da Diretoria Executiva

Mário Roberto Carrera Maia; Rogério Fernandes Figueiró; Edilson Esteves de Souza; Miguel Ângelo Vasconcelos Pereira; Ricardo Castanheira da Cunha; Raimundo Marques Machado; Adiel Fernandes Silva; Pedro Martins de Lima;

Francisco de Assis Neves Vieira; Rogério Maia de Castro; Hermes Alves da Silva Filho; Carlos Olimpio Gomes de Oliveira; Rinaldo Antonio de Medeiros Filho; Andrey Neves de Assumpção; Hélio Manhães Palumbo de Albuquerque; Elihu de Ribeiro Augusto Lino; Paulo César Simões da Silva; Luiz Fernando Duarte de Lima; Ricardo Cerdeira de Lemos; Reinaldo Lima Santiago; Roberto Raimundo Dutra da Costa; Antonio Luiz de Souza Braga; Jose Fabio Capitulino da Silva; José Reginaldo Teixeira da Silva; Jonathas Celestino Teixeira Neto; Paulo Rosa da Silva; William dos Santos Ferreira;

### Conselho Fiscal

André Sabatié Fonseca; Luiz Carlos de Souza; Ivaldo Odir de Moraes Mamede.

### Suplentes do Conselho Fiscal

Raimundo Nonato de Souza; Paulo Franco Araújo; Nilson José Lima; Fernando Brito Lisboa; Teobaldo Siqueira Valente; Carlos Antonio Soares; Carlos Alberto de Souza; Aldo Bispo dos Santos; Francisco de Paula Matos Filho.

### Delegados na Federação

Severino Almeida Filho; José Válido Azevêdo da Conceição

### Suplentes dos Delegados na Federação

Jailson Bispo Ferreira; Enilson Pires dos Santos.

# Promessa cumprida:

## SINDMAR inaugura Delegacia em Belém

No último dia 12 de setembro, no Salão Carajás do Hotel Hilton em Belém, foi comemorada a inauguração de nossa Delegacia Regional.

Com apenas três anos e meio de existência, o SINDMAR entrega aos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante a sua representação para a Amazônia.

Em longo e emocionado discurso durante a cerimônia, o Mestre e Capitão de Longo Curso José Vivekananda, assumindo a função de Delegado, expôs com brilhante precisão as necessidades daquela estrutura e enumerou as prioridades da ação sindical na região.

Para toda a Diretoria, foi um momento não apenas de satisfação, por devolver aos companheiros do Norte a sua Delegacia, mas, principalmente, de emoção, por saberem o significado desta iniciativa.

Quando os antigos Sindináutica e Sindimáquinas viram-se obrigados a fecharem suas Delegacias, atravessávamos momentos de tanta dificuldade que alguns chegaram a apostar que não sobreviveríamos às mudanças que então ocorreriam em nossa legislação tomando a Marinha Mercante cada vez mais enfraquecida, a partir de 1990.

Demos a volta por cima. Atuamos na legislação em defesa de nosso mercado de trabalho. Atuamos, mobilizando os trabalhadores para reduzir ou mesmo eliminar as mazelas decorrentes das mudanças, tão bruscas quanto impróprias. Hoje com orgulho, a Diretoria vê ressurgir gradualmente o aumento do mercado de trabalho e a conquista de Acordos Coletivos de Trabalho que ano após ano, apresentam reajustes acima dos índices



*Cerca de 500 pessoas compareceram à inauguração da Delegacia na capital paraense.*

inflacionários, nos conduzindo a uma relação de trabalho cada vez mais digna e motivadora. Claro que esta não é a realidade em todas as Companhias de navegação, mas, é inegável o nosso avanço.

Neste contexto, a inauguração da Delegacia do SINDMAR para a Amazônia, plantada em sua porta de entrada e saída mais importante, traduz a confiança da Diretoria no futuro de nossa catego-



*O Delegado do SINDMAR, em Belém, José Vivekananda, enalteceu o trabalho implementado pela organização sindical marítima, que culminou na abertura da representação.*

ria, no futuro do próprio Sindicato, enfim, num melhor futuro para seus representados.

Estiveram presentes a cerimônia toda a diretoria do SINDMAR, dirigentes da FNTTAA e da CONTTMAF e autoridades do meio marítimo e político. Entre eles, estavam a Senadora Ana Júlia Carepa (PT-PA), a deputada federal Jandira Fhegali (PC do B-RJ), o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Napoleão Bonaparte, o Comandante do CIABA, Gilceu Saliba, o Presidente da Transpetro Sergio Machado, a Delegada Regional Trabalho, Socorro Gomes, o Vereador Said Xerfan – representando o Presidente da Câmara Municipal –, a Desembargadora Raimunda Noronha, representante da Presidente do TJE, o Capitão dos Portos, Marcio Caetano, o Gerente de Gestão Portuária, Alberto Leão, da Companhia das Docas do Pará, o Gerente Geral da Transpetro, Antonio Lauro Campos, e o Gerente de Recursos Humanos da Elcano, Walter Machado.

A Delegacia está instalada provisoriamente em duas salas alugadas em um prédio do Clube de Engenharia, na Avenida Nazaré, 272, até que as obras da nova unidade, localizada na Avenida Governador Malcher, próxima à Praça da República, estejam concluídas. A previsão é de que a nova sede seja entregue no segundo semestre de 2005. 

*O presidente da entidade, Severino Almeida, revela que a inauguração da delegacia traduz a confiança dos dirigentes no futuro da categoria.*



## Íntegra do Discurso do CLC José Vivekananda, Delegado Regional do SINDMAR em Belém

"Boa noite a todos.

Gostaria inicialmente de dar as nossas sinceras e calorosas boas-vindas àqueles que visitam a nossa cidade.

Aos nossos convidados especiais, agradecemos o prestígio que nos emprestam com suas presenças.

Aos nossos atuais e aos futuros companheiros de profissão, manifestamos nosso orgulho de estar vivendo este momento histórico. Estamos certos de que todos que conhecem o passado recente de nossa marinha de comércio, compartilham conosco deste sentimento.

Neste momento, convidamos a todos para uma viagem... uma viagem imaginária. Para isto, façamos com que nossas mentes voem alto, para que possamos ver de cima, e por inteiro, o nosso Brasil.

Quando o vemos assim, do alto, forte e colossal, percebemos que o seu "deitar em berço esplêndido" faz-se num fantástico colchão de água, que o banha completamente pelo leste, de norte a sul e desenha-lhe uma malha hidroviária de 40.000km, dos quais 60% navegáveis.

Os convidamos agora para descermos lentamente e de forma gradual, a percebermos o seu povo; produzindo alimentos, extraindo riquezas e fabricando produtos; e a tudo isso transportando. Observemos ainda o recebimento e o envio de mercadorias, de e para fora do país. São duzentos milhões de pessoas que, de uma forma ou outra, precisam ser atendidas. Do pão ao circo, o transporte é atividade indispensável para qualquer nação.

De repente, percebermos que nossas águas estão subutilizadas, e, também, não há como não perceber, que os navios que transportam a maioria destes produtos não arvora a nossa

bandeira. Para sermos mais precisos, as embarcações brasileiras respondem por menos de 14% da movimentação das cargas internas do país e menos de 4% no comércio exterior. Nosso Brasil, "gigante pela própria natureza", já não é soberano no atendimento à sua própria demanda no transporte de mercadorias.

Deste lamentável fato, surgem dois aspectos que precisamos, neste momento, abordar.

O primeiro deles é que seria ingenuidade acreditar que nosso governo desconhece este fato. O que falta, a ele próprio e a muitos, é vontade política de iniciar ações que mudem esta realidade. Doravante, estejam certos de que estaremos daqui, desta unidade avançada do SINDMAR, em plena Amazônia, contribuindo para o fomento desta vontade.

O segundo, é que queremos registrar o extraordinário e elogiável trabalho desenvolvido pela nossa organização sindical, representada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF, que juntamente com suas Federações, em especial, a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos-FNTTAA, e sindicatos marítimos co-irmãos, realizam: mesmo nesta parca participação da bandeira brasileira no transporte pela água, garantem mercado de trabalho ao aquaviário brasileiro. Não fosse o sucesso das ações capitaneadas pela nossa organização sindical, há muito estaríamos vivenciando o que já é uma constante em diversos países que outrora tiveram Marinha Mercante pujante, e hoje sofrem deste nefasto processo de internacionalização desta atividade: a ausência de embarcações e tripulações nacionais.

No conjunto destes esforços, há que ser reconhecida a imensa contribuição dos Oficiais Mercantes e, muito especial-

mente, a grandeza empreendedora das duas Direções Sindicais, que até março de 2000, dirigiram os destinos dos antigos Sindnautica e Sindmáquinas. A Unificação destes dois sindicatos, numa única entidade chamada SINDMAR, marcou e marcará definitivamente a história do sindicalismo marítimo nacional.

Como não enaltecer a visão e a determinação daquelas duas Diretorias, ao provarem que, no universo sindical, água e óleo podem sim ser misturados, e dar como resultado um combustível de alta potência, que abastece a luta por uma autêntica Marinha Mercante Brasileira, formada por tripulantes, navios e empresas nacionais? Seus nomes, juntamente com todos aqueles que formaram os primórdios do Movimento Unificar, estarão certamente no horizonte de todo e qualquer historiador que se dedicar à tarefa de reconstruir a saga vitoriosa do Oficial Mercante Brasileiro. Como consequência, contamos agora com a força do Eletricista da Marinha Mercante, que com igual determinação e grandeza, veio unir-se ao SINDMAR.

Esta inauguração que hoje comemoramos é um eloqüente produto do sucesso destes empreendedores.

A pouco menos de oito anos o Oficial Mercante Brasileiro assistiu com amargura o fechamento de suas delegacias no Brasil. Hoje, em Belém, inauguramos uma nova era da presença física do nosso SINDMAR, que logo no próximo mês, estará de igual forma inaugurando a Delegacia Regional do Nordeste, em Cabedelo, na Paraíba, e em abril do próximo ano a de Macaé, capital nacional da atividade Off shore.

São respostas dadas com serenidade, mas também com muita satisfação, a todos aqueles que um dia ousaram vaticinar a extinção do Oficial Mercante Brasileiro. É o crescimento da auto-estima de nossos representados e do orgulho de ser mercante.

Gostaríamos ainda de registrar que nesta ocasião, em que publicamente assumimos o encargo de conduzir a Delegacia Regional para a Amazônia, do SINDMAR, que a nossa atuação será ampla: não olharemos, durante a nossa atu-

*Estejam certos de que o Oficial Mercante, em Belém, fará política através de sua Delegacia. Muito nos interessa, enquanto expomos as mazelas que assolam a nossa atividade, saber dos problemas dos outros e o que poderemos fazer para ajudar nas suas soluções.*

ação, para o mundo que nos cerca, limitando-nos a defender e propagar as razões de termos uma Marinha Mercante pujante. Muito menos, para a defesa exclusiva dos interesses de nossos representados.

Sem esquecermos a defesa dos nossos legítimos interesses, sabemos e saberemos que o mundo não é uma embarcação. Que somos parte de um todo e, solidariamente, atuaremos com obstinação no compromisso de contribuir para a solução dos problemas que assolam a nossa sociedade. Assim, estamos convencidos, melhor contribuiremos para a formação da sonhada "mentalidade marítima", que tanta falta faz ao nosso país. Apresentando-nos a sociedade organizada, mas também, enxergando-a por dentro e sendo sensíveis às suas dificuldades, é que vamos contribuir para despertá-la para a solução de muitos de seus problemas, para a nossa existência e para o quanto podemos contribuir para o seu desenvolvimento.

Estejam certos de que o Oficial Mercante, em Belém, fará política através de sua Delegacia. Muito nos interessa, enquanto expomos as mazelas que assolam a nossa atividade, saber dos problemas dos outros e o que poderemos fazer para ajudar nas suas soluções. Muito nos interessa saber de como poderemos contribuir para o sucesso da missão dos Órgãos Públicos na nossa região. Participaremos também das eleições nesta região, discutindo e orientando nossos associados, nossos amigos, nossos parceiros e nossos colaboradores, sobre como deveremos votar, para contribuirmos com o fortalecimento dos mais nobres segmentos políticos, aliados de nossos ideais de busca de justiça social e valorização do trabalho e do trabalhador.

A nossa Amazônia, que já experimenta

a coexistência de catraias transportadoras de açaí e modernos navios químicos, precisará de melhor preparo para o futuro. Precisar desenvolver o seu sistema natural de transportes.

A inevitável terceirização da distribuição de derivados de petróleo; o aumento da densidade demográfica promovida por brasileiros e estrangeiros que aqui buscam encontrar o Eldorado; o notório desenvolvimento na produção de cereais em diversas regiões do país, cuja exportação é economicamente mais viável se feita por aqui; a crescente produção de minerais e a indústria pesqueira, ainda longe de produzir todo o seu potencial, indicam que avizinha-se um substancial aumento do tráfego aquaviário na região.

Tudo isso, aliado ao firme propósito do desenvolvimento sustentado e à preservação da natureza, apontam para a imperiosa necessidade de melhor capacitação dos nossos aquaviários caboclos e para a melhoria de nossas embarcações, num trabalho bem planejado, bem executado e bem fiscalizado, onde haja a colaboração de toda a sociedade, principalmente daquelas instituições mais capazes e mais bem treinadas para o cumprimento deste objetivo.

As relações da sociedade com os sindicatos evoluíram. Hoje, sindicatos de reconhecida e ilibada conduta, como o SINDMAR, são consultados, ouvidos e considerados. Inúmeras empresas fazem questão de recrutar seus profissionais através do SINDMAR e nele buscam orientações, até mesmo técnicas, respaldadas na lisura e na experiência de nossa instituição. Aqui, encontram eco para as suas reivindicações justas de fortalecimento do transporte e do empresariado nacionais. Tal é a confiabilidade no Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, que o que prevalece, agora, salvo raríssimas

e lamentáveis exceções, é o Acordo Coletivo de Trabalho. Mais do que qualquer certificação, possuir Acordo Coletivo com o SINDMAR, é a certidão pública de uma Empresa; certidão de conformidade e cumprimento das normas de trabalho e de respeito nas relações com seus empregados marítimos.

É verdade que se compararmos a realidade do Oficial Mercante em nossa região com o que já foi obtido em outras regiões do país, ainda há muitas distorções, muito o que caminhar. Mas, é verdade que há, também, um potencial enorme de crescimento. É por isso que não há como negar a falta que o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante fez e faz, na Região, não fosse a notável visão de companheiros como o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho.

Recebemos a missão de comandar esta unidade, conscientes dos desafios que teremos que enfrentar, mas com a serenidade e a confiança que a liderança do companheiro Severino nos transfere. Sua reconhecida competência o habilita não apenas a liderar os Oficiais da Marinha Mercante, mas também a exercer esta liderança na presidência da CONTTMAF, além de ser o nosso legítimo representante junto a diversas organizações de

trabalhadores e organismos internacionais. Portanto, sabemos que o nosso barco não estará sozinho nesta singradura. Contaremos com a recíproca companhia e suporte de inúmeros outros valorosos companheiros do âmbito Confederativo nacional e da nossa organização internacional, representada pela ITF, que é a nossa Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes.

Contamos também com a excelência da coordenação operacional do nosso companheiro José Válido, cuja desenvoltura no cumprimento de suas atribuições em nosso SINDMAR, bem como em seu trabalho a frente da Diretoria de Assuntos Marítimos de nossa Federação, além de sua larga experiência profissional como excepcional Chefe de Máquinas, nos dão a certeza de que estamos sob segura e eficiente coordenação.

Queremos destacar, em especial, o inestimável e abnegado apoio de toda a Diretoria, Assessores e funcionários, que tivemos o privilégio de conhecer durante nosso estágio preparatório para transferência de conhecimento sobre a nossa organização sindical. Além de agradecer a todos, a contribuição que nos deram, quero dizer-lhes, com toda ênfase, que tenho absoluta consciência de que o resultado do trabalho a ser realizado em

nossa Delegacia será fruto de uma construção coletiva. Como não nos deixa esquecer, o companheiro Severino, "o verbo construir é sempre mais eficiente no coletivo... quando conjugado no plural". Reiteramos contar, no caminho desta construção, com a colaboração, a experiência, a inteligência e a dedicação dos demais companheiros da Diretoria, dos nossos Assessores e funcionários, cujos ritmos de trabalho e eficiência vão muito além do comum. Este fato, qualquer visitante pode testemunhar, em nossa sede, ao lado da Igreja da Candelária, no coração comercial e financeiro do Rio de Janeiro. É extraordinário o seu nível de organização, que tem a eficiência como compromisso, desde a simples pontualidade até a diuturna disponibilidade para a execução das tarefas e os constantes deslocamentos por todo esse imenso Brasil e, muitas vezes, para o exterior.

Finalmente, gostaríamos de observar que, por certo, estamos todos honrados e orgulhosos, pela instalação da nossa Delegacia, como extensão operacional do SINDMAR, implantada na Amazônia para servir de abrigo, de porto seguro aos nossos associados, com todo o conforto de que são merecedores, e finalmente para contribuir, junto com todas aquelas pessoas, instituições e autoridades que tiverem o mesmo propósito de construir um grande futuro para a Amazônia e para o Brasil, onde impere a justiça social e, enfatizamos, a valorização do trabalho e do trabalhador.

Companheiros!!!

O nosso barco esta pronto! Nossa tripulação preparada para os desafios e nossos porões aguardando novas conquistas. Resta-nos navegar no mar da prosperidade: lutando, cedendo, entendendo e compartilhando, mas sem qualquer desvio da nossa rota.

Muito obrigado e tenham todos uma agradável noite." 📱



*Clima de descontração marcou inauguração da representação do SINDMAR.*

# CONTTMAF e SINDMAR abrem Delegacia Regional para o Nordeste no Estado da Paraíba

## Entidades querem estimular fomento da pesca oceânica na região

No último dia 10 de outubro, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, (CONTTMAF) e o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) inauguraram uma delegacia conjunta no município de Cabedelo, no Estado da Paraíba, dentro do plano de ampliação da representação sindical no setor de transporte aquaviário.

Os associados residentes ou em trânsito na região já podem dispor da mesma infra-estrutura oferecida aos representados no Rio de Janeiro e de Belém, contando com atendimento personalizado e acesso gratuito a Internet e TV a cabo. Os trabalhadores poderão usufruir ainda de diversos descontos em serviços e cursos, através dos convênios a serem firmados com entidades e empresas.

As entidades estão funcionando em duas lojas alugadas, na Praça Getúlio Vargas, 79, no Centro da cidade. De acordo com o delegado regional das duas entidades, Rosivando Neves Viana, as novas representações têm como objetivo,



O dia 10 de outubro de 2003 foi marcado pela inauguração da primeira Delegacia Conjunta do SINDMAR e da CONTTMAF.

desenvolver a visitação a navios nos portos situados entre o Rio Grande do Norte a Pernambuco, agregar de forma coletiva a ação sindical portuária no Nordeste, dar

suporte às tripulações dos navios ancorados em Cabedelo e contribuir para o desenvolvimento da pesca oceânica do Estado, principalmente de atum, além de reforçar a estrutura de combate a pirataria na costa. Para tanto, a CONTTMAF e o SINDMAR vêm estreitando relações com os órgãos de fiscalização da Região. "Muitas embarcações de bandeira de conveniência realizam pesca clandestina na nossa costa, explorando a mão-de-obra local e deixando de pagar tributos, precarizando as relações de trabalho e gerando enormes perdas econômicas



Autoridades e líderes sindicais participam da Conferência de "Agricultura e Pesca do Estado da Paraíba". Da esquerda para a direita: Deputada Jandira Feghali, Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, Ministro da Pesca, José Fritsch e Governador Cassio Cunha Lima.

para a região. Nossa intenção é legalizar a situação dos pescadores que atuam no nosso Estado através do Acordo Coletivo e transformar a Paraíba no segundo pólo pesqueiro do país”, ressaltou, lembrando que a exploração irregular da atividade motivou a abertura de uma CPI na Assembléia Legislativa do Estado. Rosivando informou ainda que a Delegacia pretende promover cursos internos com o objetivo de capacitar os trabalhadores para atuarem no setor.

Durante a solenidade de abertura, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, fez um discurso no qual ressaltou os motivos pelos quais as diretorias optaram pela abertura conjunta das Delegacias. “Cabedelo é a cidade mais marítima deste país, proporcionalmente a sua população. Possui uma posição geográfica que nos permite uma ação sindical entre os portos de Natal e Suape, haja vista que distam três horas de carro. Além disso, a cidade tem bom potencial de crescimento enquanto porto e enquanto pólo pesqueiro”, destacou.

O presidente lembrou que “esta é uma nova experiência no movimento sindical de âmbito confederativo em que uma entidade superior e uma entidade de representação de base unem-se para oferecer ajuda recíproca”. Para ele, a iniciativa será benéfica tanto para o corpo de associados quanto para o movimento sindical marítimo de uma maneira geral. “Por um lado, a um custo mais baixo, teremos o



*Audidores da Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário visitam delegacia de Cabedelo.*

SINDMAR ampliando seu suporte aos seus representados e, por outro, teremos a CONTTMAF, também a um custo mais baixo, fortalecida na região. Isso trará claras vantagens às suas Federações e Sindicatos co-irmãos filiados”, argumentou. Outro aspecto mencionado pelo Presidente é que, pela primeira vez, o delegado escolhido para representar formalmente o SINDMAR e, por consequência os Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante, não é um Oficial Mercante, mas, um companheiro graduado e experiente nas lides sindicais. “O critério, não foi a carta, mas a competência para o trabalho a ser desenvolvido”, observou Severino.

Estiveram presentes ao evento representantes das três esferas do governo, além de parlamentares e autoridades do meio aquaviário, como o Ministro da

Aquicultura e da Pesca, José Fritsch, o Prefeito de Cabedelo, José Junior (PT-PB), a Deputada Federal Jandira Feghali (PC do B – RJ), o Secretário de Pesca da Paraíba, Anísio Maia, a Deputada Estadual Giannina Farias (PT-PB), o Delegado da DRT, José Avenzoar Arruda, o Capitão dos Portos, Kleber Pessek, o Subcomandante Geral da PM no Estado, Cel. Romildo Alves e a Gerente do Centro de Atividades Pedro do Amaral – entidade ligada ao SESC –, Rosângela Santiago. Também prestigiaram a inauguração da Delegacia diversas lideranças sindicais, como o Presidente da Fenccovib, Mario Teixeira, o presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), Abelardo Fernandes, além da diretoria do SINDMAR, da CONTTMAF, e da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA). 📺



*Cerca de 500 pessoas, entre políticos, líderes sindicais, representantes dos armadores e da Autoridade Marítima prestigiam inauguração da Delegacia.*



*O Delegado da CONTTMAF e do SINDMAR, em Cabedelo, Rosivando Viana, resalta que as representações servirão para agregar de forma coletiva a ação sindical portuária no Nordeste.*

**A eficiência na Organização  
Sindical Portuária é nossa meta.**

**A unidade, nosso compromisso.**



# **INTERSINDICAL PORTUÁRIA**

Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo.

Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo.

Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Estado do Espírito Santo - SUPORT.

Sindicato dos Portuários Avulsos e Arrumadores e dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral nos Portos do Estado do Espírito Santo.

Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos do Estado do Espírito Santo.

Sindicato dos Amarradores e Desarracadores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo.

Sindicato dos Vigias Portuários do Estado do Espírito Santo



# DO ESPÍRITO SANTO



Filiada à





# Flashes | Especial delegacias |



1



2



3



4



5



6



7



8



9

**1:** A Senadora Ana Júlia Carepa destaca a importância de o país contar com uma Marinha Mercante forte.

**2:** A Deputada Jandira Feghali assegura que vai continuar lutando para que os trabalhadores aquaviários conquistem o direito à aposentadoria especial.

**3:** O Segundo Presidente SINDMAR, José Válido, lembra que a abertura da nova delegacia atende a um anseio dos Oficiais Mercantes daquele Estado.

**4:** Diretor de Portos e Costas, Napoleão Bonaparte, prestigia inauguração da Delegacia do SINDMAR.

**5:** A Delegada da DRT-PA, Socorro Gomes, crê em fortalecimento na estrutura de fiscalização do trabalho Marítimo.

**6:** O Presidente da Transpetro, Sergio Machado, reafirma seu compromisso de manter um canal aberto com as entidades sindicais marítimas.

**7:** Da esquerda para a direita: CLC Álvaro José de Almeida, Severino Almeida, Senadora Ana Júlia Carepa, e Ricardo Ponzi.

**8:** O jornalista Alyrio Sabbá (2º, da direita para a esquerda), prestigia a inauguração.

**9:** O Delegado do SINDMAR, em Belém, José Vivekananda, discursa durante a solenidade de inauguração, observado por autoridades e líderes sindicais.

**10:** O Delegado Regional do Trabalho da Paraíba, José Avenzoar Arruda acredita que a presença das representações sindicais contribuirá para o reforço na estrutura de combate a pirataria no costa nordestina.

**11:** Prefeito de Cabedelo, José Junior, discursa na solenidade de inauguração da representação sindical.

**12:** Severino Almeida (à direita) entrega um exemplar da "Unificar" ao Ministro Fritsch.

**13:** Ministro José Fritsch (à esquerda), Deputada Jandira Feghali, e Severino Almeida discutem política de fomento a pesca oceânica no Nordeste.

**14:** Enilson Pires, Paulo César, Robson e Odilon Braga, estavam entre os mais de quarenta dirigentes sindicais que prestigiaram o evento.

**15:** Da esquerda para a direita: José Fritsch, Deputada Jandira Feghali, Severino Almeida, Prefeito José Junior.

**16:** O Presidente da FNE, Abelardo W. Fernandes, conversa com o Ministro Fritsch.

**17:** Severino Almeida (à esquerda) e o Governador Cássio Cunha Lima, na Conferência de Aqüicultura e Pesca do Estado da Paraíba.

**18:** A deputada estadual Gianinna Farias também compareceu à solenidade de abertura das entidades sindicais.

**19:** Autoridades na Abertura da Conferência Estadual de Aqüicultura e Pesca da Paraíba





*Três de outubro de 1953. Há meio século, o então Presidente da República, Getúlio Vargas, assinou a Lei nº 2004, que criava o que viria a se tornar nossa maior companhia nacional, cuja trajetória se confunde com a história política brasileira no século XX. “Constituída com capital, técnica e trabalho exclusivamente brasileiros, a Petrobras resulta de uma firme política nacionalista no terreno econômico, já consagrada por outros arrojados empreendimentos, em cuja viabilidade sempre confiei. É, portanto, com satisfação e orgulho patriótico que hoje sancionei o texto de lei aprovado pelo poder legislativo, que constitui novo marco da nossa independência econômica”, declarou na época o Chefe de Estado, em pronunciamento à nação.*

# Petrobras: 50 anos

## Para o marítimo da Fronape são 54 anos de história, com escasso reconhecimento da Companhia

O forte caráter nacionalista da campanha que antecedeu a criação da empresa acompanhou os primeiros anos de administração, voltada para estimular fundamentalmente o fomento da indústria brasileira, que começava a engatinhar. O governo brasileiro, reconhecendo o importante papel que poderia ser exercido pela Petrobras dentro da estratégia de integração nacional, proveu a empresa de todos os meios necessários para a sua expansão, fato que influenciou no desenvolvimento de outros segmentos da economia. A opção pela construção de refinarias para reduzir os custos de importação de derivados está diretamente ligada, por exemplo, à implantação da indústria automobilística do país.

Além da importância econômica e histórica, a Petrobras traz consigo um grande peso simbólico, pois resgatou a esperança de toda a nação que ansiava pelo desenvolvimento nacional autônomo.

Em diversos momentos da história e, especialmente, durante a ditadura militar, a estatal foi também o elemento central da propaganda ufanista elaborada pelo governo. Exemplo deste tipo foi observado em novembro de 1974, quando a Companhia descobriu, na Bacia de Campos, no litoral do Estado do Rio de Janeiro, o campo de Garoupa. Naquele ano, a Arena, partido do governo, foi derrotada nas eleições para o Congresso Nacional pelo MDB, que fazia oposição ao regime militar. Em uma tentativa de reverter o quadro e conquistar apoio popular, o presidente Ernesto Geisel, que também já havia presidido a estatal, anunciou a descoberta, em Campos, como solução para todos os males do Brasil.

A presença das Forças Armadas na administração da empresa foi significativa na

maior parte destes 50 anos, reflexo do longo período de governo militar, iniciado logo após o golpe de 1964. Dos 17 presidentes que a empresa teve entre fevereiro de 1954, quando começou a funcionar efetivamente, e março de 1985, 13 eram militares, dos quais 11 do Exército e dois da Marinha. Seu primeiro presidente foi o tenente-coronel baiano Juraci Magalhães, cuja carreira política foi mais destacada que a militar.

Este aspecto, muito mais entre os marítimos do que entre o pessoal de terra, contribuiu para a formação de uma mentalidade eivada por uma rigorosa disciplina e hierarquia a bordo dos navios brasileiros. Nos anos 70 e 80, até a grande greve de 1987, as negociações coletivas de trabalho assemelhavam-se mais a um processo de solicitação de pedidos, do que de reivindicação. O pessoal de terra, com muito menos influência da hierarquia funcional e as vantagens do contato homem a homem, já em 1983, mobilizou-se para uma histórica greve em Campinas, que se alastrou pelo Brasil, dando início a um processo de mudança no comportamento reivindicatório. A luta, de fato, surgiu.



Os marítimos, só romperam esta barreira quatro anos mais tarde com a greve no final de fevereiro de 1987. Estes quatro anos de atraso, somados ao fato de que durante o governo militar, as negociações se deram entre o pessoal de terra, juntamente com as dificuldades de comunicação natural à época, contribuíram para uma defasagem na relação de trabalho que até hoje os marítimos buscam recuperar. Os avanços dos últimos anos, em essência, significa a retomada da igualdade de tratamento e condições de salários e trabalho. Em 1987, chegou-se ao cúmulo da remuneração total de um segundo Oficial ser inferior a remuneração de um motorista da Companhia de Limpeza Urbana do Rio de Janeiro.

Tais fatos entram em choque com a proposta enunciada ainda durante o surgimento da Companhia de valorizar,

sobretudo, os recursos humanos nacionais. A Petrobras antecipou a constituição de uma empresa forte e respeitada num setor vital da economia, mas sua atitude discriminatória em relação aos marítimos vem prejudicando a retomada do crescimento da Marinha Mercante brasileira, que outrora, era responsável pela retenção da maior parte das divisas do país.

## Primeiro grande salto

A segunda década de operações da Petrobras foi marcada pelo início da exploração de petróleo em águas profundas, que, posteriormente, se transformaria na especialidade da Companhia. A decisão estratégica da estatal, motivada pelas perspectivas sombrias quanto às reservas petrolíferas em terra, resultou, em 1968, na primeira descoberta de uma jazida de petróleo no mar, o campo de

Guaricema, no litoral de Sergipe, descoberto com uma sonda marítima contratada no exterior.

O ano de 1968 foi um divisor de águas na história da Petrobras, que iniciou os levantamentos geofísicos e perfurou o primeiro poço na Bacia de Campos. Em 1974, a Companhia descobriu o campo de Garoupa, também em Campos, abrindo um novo ciclo da exploração em águas rasas no Brasil. Atualmente, aproximadamente 80% do petróleo brasileiro é proveniente da região.

Ao final da década de 1970, a Petrobras também alcançava a impressionante marca de uma frota própria com cerca de seis milhões de toneladas de porte bruto. Neste período da história da Companhia, contudo, salta aos olhos a discriminação com que os marítimos passaram a ser tratados. Muito embora tenham participado



O Presidente Getúlio Vargas fundou a Petrobras em 1953.

## Um pouco de sua História

No período entre a primeira concessão para exploração de petróleo no Brasil e a criação da Petrobras, em 1953, o país assistiu ao embate entre nacionalistas e defensores do capital estrangeiro e a campanha "O petróleo é nosso", que pregava o monopólio do Estado na extração, distribuição e refino do combustível.

A primeira concessão para a exploração de petróleo foi dada a um inglês, ainda no século XIX. Um decreto imperial de 1864 permitiu a Thomas Denny Sargent iniciar suas buscas, em Camamu, na Bahia, sem sucesso. Em 1892, o brasileiro Eugênio Ferreira de Camargo realizou a primeira sondagem profunda. Perfurou um poço de 488 metros, em Bofete (SP), de onde saiu apenas água sulfurosa. Outra tentativa frustrada, a primeira sob responsabilidade do governo federal, aconteceu na região de Marechal Mallet (PR), em agosto de 1919.

Doze anos depois, o escritor Monteiro Lobato retornou dos EUA, onde havia sido adido comercial, disposto a encontrar petróleo. Enquanto o escritor percorria o país tentando obter fundos para prospecção, o engenheiro e geólogo Manoel Ignácio Bastos buscava petróleo na Bahia. Acabou encontrando reservas em Lobato (cujo nome não tem relação com o escritor), subúrbio de Salvador, mas não obteve recursos para a exploração. O Departamento Nacional de Produção Mineral se recusou a ajudar, alegando que a exploração não era viável, o que motivou o escritor a liderar uma forte campanha, que culminou no lançamento do livro *O escândalo do petróleo*.

Em 1938, o governo enfim decide explorar o poço em Lobato, e técnicos constatam a existência do combustível. É instituído o Conselho Nacional do Petróleo, e sua presidência, entregue ao General Horta Barbosa, fervoroso defensor do monopólio governamental. A partir de então, as jazidas minerais passaram a ser consideradas propriedade do Estado.

Em 1941, foi descoberto o primeiro poço de exploração comercial, em Candeias,

no Recôncavo Baiano. De 1939 a 1953, foram perfurados 52 poços no país, descobrindo-se vários campos para a atividade extrativa. Contudo, no início da década de 1950, o Brasil ainda importava 93% dos derivados que consumia.

A partir de 1946, intensificou-se o debate sobre a política do petróleo, entre os que admitiam a entrada de companhias estrangeiras e os defensores do monopólio estatal. Surge nessa época a campanha "O petróleo é nosso", patrocinada pelo Centro de Estudos e Defesa do Petróleo. Observa-se que o componente nacionalista que permeou a máquina administrativa da Companhia nos seus primeiros anos de funcionamento voltou a se manifestar recentemente, no governo Lula, caracterizado pela imposição de conteúdo nacional mínimo em suas contratações. A atual diretoria da empresa determinou que 65% das encomendas da empresa têm que ser fabricadas no Brasil com o objetivo de promover a indústria local e gerar empregos no país.

de toda a elaboração do sistema de escoamento da produção através dos navios amarrados a quadro de bóias e monobóias, sempre foram relegados a um segundo plano. Esta discriminação ficou clara logo após a Constituição de 1988, quando foi implementado o regime 14x21 apenas para a categoria petroleira. O benefício só estendido aos marítimos em 1999. A terceirização dos *Mooring Masters*, os quais foram fundamentais neste processo, é outro exemplo do não-reconhecimento da contribuição do marítimo.

O período também foi marcado pela entrada da Petrobras na área de petroquímica. Foi fundada em 1967, a Petrobras Química S.A. (Petroquisa), com o objetivo de promover a articulação das ações dos setores estatal e privado na implantação desta indústria petroquímica no país. Em seguida, foram criadas outras duas subsidiárias, a BR-Distribuidora e a Petrobras Internacional (Braspetro).

Em 1983, a Petrobras descobriu o Campo de Moréia, com 400 metros de lâmina d'água (distância da superfície ao fundo do mar), cuja produção foi responsável pelo primeiro recorde de extração em águas profundas da empresa. No ano seguinte, encontrou outro campo gigante, o de Albacora, e, em 1985, foi a vez do Campo de Marlim. Fatos como estes fizeram com que a Petrobras aumentasse rapidamente a produção de óleo no país. Em 1984, a estatal ultrapassou a marca de 500 mil barris de produção diária e, no ano seguinte, já produzia metade do petróleo consumido no país.

## Liderança e auto-suficiência

A Petrobras, que iniciou suas operações com 22 navios da Frota Nacional de Petroleiros, duas refinarias e capacidade para produzir 2,7 mil barris por dia, encerrou o primeiro semestre deste ano com um lucro histórico de R\$ 9,37 bilhões. Desde 1997, a empresa integra o seleto grupo de petrolíferas que produz mais de 1 milhão de barris/dia. Em apenas meio século de atuação, a estatal está pró-

xima de garantir a auto-suficiência do Brasil no consumo de petróleo – meta que deve ser atingida dentro de três anos. Atualmente, a Petrobras produz cerca de 90% do que é consumido no país, em torno de 1,4 milhão de barris diários. Outro objetivo da Petrobras é ingressar no grupo das 10 maiores empresas de petróleo do mundo. Para alcançar a meta, a empresa aposta no mercado interno. De acordo com o presidente José Eduardo Dutra, a Companhia deve investir, entre 2003 e 2007, US\$ 34,3 bilhões, dos quais 85% no Brasil e os 15% restantes no exterior.

Recentemente, a empresa anunciou ainda a expansão de suas operações no exterior ao ganhar a concorrência para a contratação de serviços destinados ao desenvolvimento e exploração do bloco de Cuervito, na Bacia de Burgos, no Golfo do México. O contrato foi ganho por intermédio do consórcio em que a Petrobras participa como operadora do campo e prevê investimentos de até US\$ 260 milhões em 15 anos. O presidente da estatal, José Eduardo Dutra, declarou que a empresa pretende voltar a explorar e produzir petróleo no Oriente Médio, incluindo a região como um dos focos do seu projeto de internacionalização. Dutra acredita que a adoção desta estratégia permitirá a estatal tornar-se até 2010 uma empresa integrada de energia líder de mercado na América Latina.

## Fim do monopólio estatal

A quebra do monopólio estatal em 16 de outubro de 1997, com a aprovação da Lei nº 9.478, que criou a Agência Nacional do Petróleo (ANP), órgão regulador da indústria do petróleo, não foi capaz de frear a expansão da

Petrobras, apesar de todas as denúncias de transferência de dados adquiridos pela Petrobras. Hoje a estatal domina 98% do mercado doméstico. Embora a medida tenha possibilitado a participação do setor privado na pesquisa, exploração, refino, exportação e importação, a presença de empresas, especialmente estrangeiras, ainda é bastante tímida no Brasil.

Nesse novo ciclo de prosperidade, o lucro da Petrobras pulou de US\$ 640 milhões, em 1996, para US\$ 2,7 bilhões, em 2002. Ao mesmo tempo, as petrolíferas estrangeiras, incapazes de produzir óleo em níveis satisfatórios foram, aos poucos, deixando o país. Segundo dados da ANP, das 43 companhias que obtiveram licença para explorar e produzir o combustível, desde 1998, sobram hoje 38. As companhias alegam que a demora na concessão de licença ambiental para os projetos e os pesados impostos motivaram a redução de suas atividades no país.

Das 88 áreas para exploração concedidas pela ANP, 11 foram devolvidas pelas empresas e em apenas três houve descoberta de óleo. Todos os projetos ainda estão em fase de pesquisa. Apenas a anglo-holandesa Shell começou a produzir óleo, em agosto deste ano, nos campos de Bijupirá e Salema, na Bacia de Campos.

Ainda assim, não foi o grupo estrangeiro que descobriu as reservas petrolíferas. As jazidas foram mapeadas pela Petrobras, que, em seguida, firmou uma parceria com a Companhia Enterprise para explorá-las. Esta última acabou sendo vendida para a Shell.



## Acidentes ferem imagem da empresa

O processo de terceirização na companhia, iniciado nos anos 90, veio a reboque do enxugamento da máquina da estatal, coincidindo com o aumento no número de acidentes de trabalho. De 1998 até os dias atuais, dos 135 funcionários mortos em ocorrências deste tipo na companhia, 104 integravam o quadro de prestadoras de serviço.

Sabe-se que a contratação de terceirizados não tem o mesmo rigor dos concursos públicos. No entanto, esta prática vem sendo adotado pela empresa, o que contribui para a queda no nível de qualificação dos funcionários da empresa. Atualmente, os 34.520 funcionários da estatal dividem o mesmo espaço com mais de 100 mil terceirizados, distribuídos em cerca de cinco mil empresas prestadoras de serviço.

Enquanto a produção de petróleo aumentava no período entre 1983 e 2000, grandes acidentes e derramamentos abalaram a credibilidade da companhia construída ao longo das primeiras décadas de existência. Em 1984, um vazamento em oleoduto sob a Favela de Vila Socó, em Cubatão, no Estado de São Paulo, provocou um incêndio que deixou um saldo de 93 mortos, 4 mil feridos e praias poluídas. A Fronape, por sua vez, permanecia sem contribuir para esta triste estatística,

garantindo a segurança operacional de seus navios próprios.

Em 2001, a estatal amargou o troféu de maior poluidora do país, ao se ver envolvida seguidamente em acidentes ambientais e tragédias. No dia 18 de janeiro daquele ano, a Baía de Guanabara (RJ) se transformou em uma grande mancha negra, com 1,4 milhão de litros de óleo que vazaram da Refinaria Duque de Caxias, na Baixada Fluminense (Reduc). A Petrobras levou nove horas para iniciar a contenção do material e foi multada em R\$ 35 milhões. Cinco meses depois, ocorreu um derramamento de quatro milhões de litros de óleo da Refinaria Getúlio Vargas, no Paraná, o que gerou multas de R\$ 40 milhões. A triste seqüência de acidentes culminou com a explosão, seguida de naufrágio, da plataforma P-36, no Campo do Roncador, na Bacia de Campos, que deixou 11 mortos.

A série de eventos negativos serviram para que a companhia constatasse que seu sistema de controle operacional e seu plano de emergência contra acidentes ambientais necessitavam de melhorias urgentes. Preocupada em recuperar a imagem diante da sociedade, a companhia implementou o Programa de Excelência em Gestão Ambiental e Segurança Operacional (Pegaso) que consumiu, em três



anos, R\$ 3,8 bilhões e reduziu em 97% o volume total de vazamentos. Foram ainda instalados pelo país nove Centros de Defesa Ambiental, que auxiliam no combate a derramamentos. Cada um tem cerca de 20 funcionários e são equipados com lanchas, balsas e barreiras de absorção. No entanto, o investimento em condições salariais como elemento motivador ao excepcional trabalho realizado pela tripulação de seus navios não estava incluído no orçamento da empresa. Pelo contrário, nesta época a Fronape já sofria as conseqüências do afastamento e desinteresse pelo embarque em seus navios por parte dos marítimos nacionais, por conta de políticas de escancarada discriminação e duplo comportamento em relação ao pagamento de seus tripulantes. Tal comportamento criou os chamados "filipinos" de bordo, que embora, tenham sido contratados pela companhia, tinham suas remunerações reduzidas em até 40% pela prática e conceito postos a ferro e fogo pela companhia a partir de 1996.



# Fronape: história de eficiência mesclada com discriminação contra os trabalhadores marítimos

Fundada em 1949 após a extinção do Conselho Nacional de Petróleo, a Fronape – Frota Nacional de Petroleiros foi incorporada a recém-criada Petrobras, pouco mais de três anos depois, como unidade operacional. Contudo, a desregulamentação do setor, ocorrida em 1997, levou a Petrobras a criar a Transpetro, que passou a ser responsável pela operação de seus dutos, terminais e navios.

Os investimentos no transporte aquaviário no país nasceram da certeza de que uma economia pujante não poderia prescindir de uma Marinha Mercante, apoiada por navios e tripulação genuinamente brasileiros. Além de garantir a retenção de divisas no país, as encomendas da Petrobras ao setor naval foram e ainda são consideradas a principal mola propulsora para o renascimento desta indústria no Brasil e, mais precisamente, no Rio de Janeiro, gerando empregos diretos e indiretos. É consenso no âmbito aquaviário que a criação de uma frota própria de navios de cabotagem e longo curso trouxe, para o país, a garantia de abastecimento de petróleo do exterior e de derivados a toda a costa brasileira e ao interior da Amazônia.

A história da Fronape é marcada pela eficiência e segurança na operação de transporte de petróleo e derivados. Dona de recordes mundiais no controle de poluição do mar, apesar de ter sido uma das maiores frotas do mundo, nunca esteve envolvida em acidentes que causassem danos ao meio ambiente. Nunca permitiu que o Brasil sofresse redução no abastecimento de petróleo por via marítima, em meio às crises e conflitos mundiais.

A atividade ganhou impulso em 1955, com a abertura das grandes refinarias nacionais, sendo sua frota convertida em ferramenta indispensável dentro da estratégia de crescimento da empresa. A partir daquele ano, 11 dos 16 navios de longo curso começaram a atuar no transporte de petróleo bruto, importado da Venezuela e da Arábia Saudita, para a refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão (SP). Os in-

vestimentos estatais no setor revelaram-se acertados, já que até a década de 1970, o país registrava saldo positivo na conta frete gerada pelo transporte marítimo para o exterior. Vale lembrar que, em 2002, o Brasil apresentou um déficit de cerca de US\$ 6 bilhões em frete, resultado da política de afretamento de embarcações estrangeiras implantada por governos neoliberais a partir dos anos 90, que ameaçou pôr fim a frota mercante nacional.

A Petrobras, que já possui uma frota com 82 navios, hoje através de sua subsidiária Transpetro conta com 55 embarcações próprias, a maioria delas construída no país, e cerca de 60 afretadas, o dobro do número em 1954, quando nasceu o sistema. Essas embarcações têm capacidade para carregar até 2.837.942 milhões de Toneladas de Porte Bruto (TPB), o que faz da empresa a maior transportadora de petróleo no hemisfério Sul. Contudo, isto hoje representa menos da metade da capacidade que a companhia teve nos anos 80.

Em 1999, graças a atuação da organização sindical marítima, foi sepultada uma tentativa de terceirização dos marítimos da Companhia. Uma empresa com participação majoritária de capital estrangeiro operaria e contrataria os marítimos para os navios da Petrobras. Uma iniciativa que desaguou na maior vitória do movimento sindical nacional nos anos Collor / FHC. As diversas categorias que compõem os



SENA, QUINTA-FEIRA, 9 DE OUTUBRO DE 2003 O LIBERAL

### A ver navios

Em reunião de sua diretoria a Petrobrás pode aprovar hoje a contratação de longo prazo, nunca inferior a três anos, de navios estrangeiros para transportar petróleo. O prazo tradicional costuma ser de um ano. Na semana passada, o presidente da CONTMAF (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários), Severino Almeida Filho, apelou ao presidente da empresa, Eduardo Dutra, para que reconsiderasse a opção.

Ela reduz postos de trabalho no Brasil, principalmente no Rio, e o espaço para o desenvolvimento da indústria naval e da frota mercante nacional. A Petrobrás alega não existir navios suficientes na frota nacional para atendê-la. Nem capacidade para a fabricação de todos os navios que precisa para sua frota. Ainda assim, os marítimos dizem que, em sintonia com o discurso do governo, antes de se contratar estrangeiros devia cogitar os recursos locais em favor do emprego e do crescimento.

marítimos foram as únicas a resistirem e vencerem bravamente um processo de terceirização em uma estatal nacional.

Atualmente, o movimento sindical está novamente em alerta para a tentativa de destruição da frota por falta de renovação de seus navios, que estão envelhecendo sem que haja substituição dos mesmos.

Ao mesmo tempo, a novela para a construção de quatro grandes petroleiros se arrasta pelo vigésimo oitavo mês. Ou seja, há mais de dois anos a companhia "está construindo quatro navios" sem, conseguir colocar, de fato, alguma unidade nas carreiras dos estaleiros. Primeiro, foram as dificuldades que tiveram que ser ultrapassadas pelo próprio edital de licitação. Depois disso, vieram os obstáculos impostos pela administração anterior do BNDES. Agora é o entrave criado pelo Estaleiro Eisa, no Rio de Janeiro, efetivamente poder garantir a construção dos navios orçados em cerca de US\$ 244 milhões.

O presidente da Transpetro, Sergio Machado, assumiu recentemente junto às entidades representativas dos trabalhadores aquaviários o compromisso de dar prosseguimento ao plano de expansão e substituição de embarcações afretadas, que prevê a encomenda de 22 navios até 2010. Já o presidente do BNDES, professor Carlos Lessa chegou a ser homenageado pelo trabalhadores do setor naval, pelo seu empenho na desburocratização do processo de financiamento dos navios.

Na prática, contudo, a retomada do crescimento da indústria naval e da marinha comercial brasileira, encontra-se seriamente ameaçada pela sinalização decorrente dos afretamentos realizados pela Petrobras. No último mês de outubro, a estatal celebrou contratos de TCP (prazo superior a 3 (três) anos) com 12 (doze) embarcações estrangeiras e outros com período um pouco menor, provocando a imediata reação por parte da organização sindical marítima. Na ocasião, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, entregou pessoalmente, e na presença do Senador Saturnino, da Deputada Jandira Feghali, e dos Deputados Luis Sérgio, Ezequiel e Carlos Santana, ao Presidente da estatal, José Eduardo Dutra, na qual fez duras críticas ao procedimento da empresa, que segundo ele, não condizem com a tradição de provedora do fomento da indústria marítima do país. "É óbvio que tal comportamento contradiz o compromisso deste governo na geração de empregos e soerguimento da indústria naval brasileira. Muito embora tenhamos recebido reiteradas manifestações do atual presidente da Transpetro, Senador Sérgio Machado, que claramente procura demonstrar que a ampliação da frota própria é o caminho natural pelo qual devemos seguir, afirmando que abrirá licitação para a construção de 22 navios, e sinalizando para o mercado a disposição de investimento da Companhia, não contamos com uma atitude coerente por parte da Petrobras neste sentido. Pelo contrário, até dependência pré-contratada é analisada por sua Diretoria, através de oferta aos armadores, de afretamentos que chegariam a 15 anos, para estimulá-los a construir e afretar para a empresa. É o capitalismo em sua posição mais próxima do paraíso. Lucro certo, fácil e rápido. Contudo será o fim de uma história mais que centenária, na busca da auto-suficiência de transporte de combustíveis pelo Brasil" adverte Severino Almeida. O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR citou como exemplo elucidativo e recente do que se perde com tal procedimento, a Companhia Vale do Rio Doce. A mineradora percebeu que está perdendo mercado por não contar com a autonomia propiciada pelos navios próprios e agora estuda reconstituir sua frota mercante. 

## Carta do Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, ao Presidente da Petrobras, José Eduardo Dutra

"Prezado senhor Presidente

Tomamos conhecimento, através de informações obtidas junto a *brokers* que atuam no mercado internacional de afretamento, que a Petrobras está mudando seus procedimentos habituais e realizando contratos de afretamentos TCP (por período de tempo) por prazo de três anos e superiores.

Essa mudança do tradicional prazo de um ano para esse tipo de contrato traz grandes preocupações ao meio marítimo, pois indica uma tendência de crescimento dos afretamentos, decorrente de extensão de prazo, que trará inevitavelmente uma redução na frota petroleira nacional (da Transpetro), com redução de postos de trabalho para os marítimos brasileiros. São contratos de três anos, quatro anos, depois passarão para cinco anos e, no final, não teremos mais navios brasileiros. Evidentemente essa política reduz o espaço para o desenvolvimento da frota mercante nacional, e está em direção contrária à lógica política dos novos tempos.

Não vemos qual a possível vantagem que a Petrobras estará obtendo com esse novo procedimento, pois o comportamento e as oscilações do mercado de afretamento são imprevisíveis, portanto não se pode afirmar que as taxas de frete do próximo ano serão maiores que as obtidas hoje. Poderão mesmo ser inferiores, o que levaria a uma despesa maior da Petrobras com esses contratos de longo prazo. Portanto, qual será a vantagem econômica que uma política de TCPs de longo prazo trará para a Petrobras e para o país?

O contrato de longo prazo cria um compromisso para a Petrobras, tanto

sob o aspecto orçamentário como operacional, cerceando possíveis e prováveis novos navios na Fronape, que manterão e abrirão postos de trabalho para marítimos brasileiros. Não seria um contrassenso logo hoje, quando se fala em revitalizar a marinha mercante brasileira, mudar a política de afretamento de forma a imobilizar ainda mais a empresa, inviabilizando a retomada da política de emprego no setor?

É uma política que pode, inclusive, pôr em risco o movimento que vem sendo desenvolvido pela comunidade marítima junto a Marinha do Brasil, dentro do qual a CONTTMAF vem atuando fortemente, no sentido de aumentar o número de vagas nas Escolas de Marinha Mercante. Se a Petrobras continua nessa linha, as escolas passarão a formar mais Oficiais justo no momento em que a frota de bandeira brasileira não estará mais incorporando novos navios. Não seria mais racional e coerente com os princípios decantados pelo novo governo, buscar ampliar os espaços para a empresa brasileira bem estruturada e competitiva, criando, assim, oportunidades para brasileiros, ao invés de cerceá-la? Que riqueza essa tal política de afretamento pode estar criando?

Outro ponto importante é que, para transparência e correção, esses contratos de afretamento deverão ser circularizados e solicitada a respectiva autorização de afretamento junto à ANTAQ por seus prazos reais, de 3 anos ou mais. Gostaríamos de saber qual será a posição da Agência em relação a esse prazo? Também, pelos regulamentos atuais do mercado financeiro, contratos com essa duração devem ser registrados no BACEN, o que, esperamos, seja cumprido pela Petrobras. Não seria uma prática elogiável, se a Petrobras assinasse três contratos "de gaveta" de um ano, para evitar



os registros e a exposição à ANTAQ e ao BACEN de suas reais atividades.

Também circulam informações de que uma boa parte, talvez a totalidade dos contratos de longo prazo, vem sendo realizada em negociação direta com os armadores, sem a realização de abertura ao mercado. Esse procedimento não confere a devida transparência ao processo, deixando sempre dúvidas se as condições pactuadas foram as melhores que a Petrobras poderia obter. O mercado de petroleiros é amplo e extremamente competitivo, e normalmente ofertado, principalmente em épocas de frete baixo, e negociações a portas fechadas não são recomendáveis para as empresas que devem manter transparência e ética em suas operações. Por que lançar mão do processo de negociação direta para navios convencionais, onde o mercado é amplamente ofertado e o país se beneficiaria dessa competição? Que ganho esse tipo de operação traz para a Petrobras e para o país?

Nesse mercado tudo se sabe, e o número de operações já realizadas supera, em muito, aquelas que já chegaram ao conhecimento da Direção da empresa. Já teriam sido acordados 18 afretamentos por prazo superior a dois anos. Seria, de fato, essa a linha a ser seguida daqui para a frente? Onde irá parar essa política? É essa a estratégia da empresa para atender suas necessidades de transporte marítimo daqui para frente? Como fica o tão propalado programa de crescimento e renovação da frota petroleira da Transpetro? Não seria o papel da Transpetro prover transporte no horizonte de longo prazo, ao invés de comprometer o país com mais afretamento estrangeiros?

Em tudo essa linha de atuação soa estranha e irracional. Entendíamos o modelo dos afretamentos de longo prazo há muito havia sido banido da política de afretamentos da Petrobras. Mesmo no período mais difícil da história do transporte marítimo de petróleo e de derivados, quando muitos acreditavam que a frota mercante nacional caminhava inexoravelmente para a extinção, a Petrobras não enveredou pelo caminho equivocado desses afretamentos.

Senhor Presidente, não será com procedimentos que acima condenamos que iremos revitalizar a Frota Nacional de Petroleiros e por extensão a Marinha Mercante e indústria de construção naval brasileiras. Este é um setor de imenso potencial gerador de empregos, diretos e indiretos, e redutor dos níveis de divisas enviadas ao exterior como pagamento por serviços realizados por estrangeiros.

A Petrobras ao longo de sua história teve e deve continuar tendo um papel fundamental na indução deste setor. Em benefício dela mesma e do nosso país.

Neste sentido, propomos as seguintes medidas:

1. Imediata liberação das licitações para a construção de novas unidades. Temos conhecimento que se encontra pronta, licitação para quatro novas unidades. Observamos que as licitações devem observar condições compatíveis com a prática de mercado, objetivando inequívoca disposição de construção de novas unidades, evitando-se os excessos que permearam a última licitação para quatro unidades, que levou o setor a aguardar, até agora, dois anos e sete meses para a concretização do contrato de construção, até o presente momento não realizado.
2. Realizar afretamentos VCP (por viagem), ou quando couber, afretamentos TCP (por período de tempo) por um prazo nunca superior a 1 (um) ano, para atendimento da necessidade imediata de transporte de produtos da companhia.
3. Priorizar em rígida consonância com a capacidade de atendimento da indústria naval brasileira, afretamentos BCP (a casco nu), em prazos nunca superiores a cinco anos, para suprir a preocupante redução da frota própria, em que se prevê a alienação de pelo menos 22 navios até 2010.

Gostaríamos de registrar a V. Sa., que muito embora tenhamos que conviver na indústria marítima com a utilização de afretamentos, é para nós inaceitável que a Petrobras permaneça ano a ano mantendo um afretamento médio de 60 (sessen-

ta) navios estrangeiros e tendo sua frota sendo reduzida ano a ano.

Na evidente impossibilidade de suprimento imediato pela indústria de construção naval brasileira, das unidades próprias que a Companhia necessita para reduzir seu nível de afretamento, defendemos a opção BCP em relação a TCP, pelas seguintes razões:

1. Promove a manutenção, e mesmo o aumento, do emprego de marítimos brasileiros, com a oferta de mais postos de trabalho.
2. Reduz as remessas de divisas na conta de afretamento. A taxa a casco nu é bem menor que a taxa por período, e as despesas de tripulação e operação são em Reais e permanecem no Brasil.
3. O afretamento em BCP aliado ao programa de novas construções no Brasil gera, de acordo com a legislação do AFRMM, recursos para a conta vinculada da Transpetro, contribuindo para o pagamento dos navios em construção.
4. Propicia o pagamento de impostos no Brasil. Como empresa de Navegação Brasileira, a receita e os lucros da Transpetro geram recolhimentos de impostos e tributos no Brasil.
5. Melhora o resultado do Sistema Petrobras. O lucro da atividade de transporte marítimo, que no TCP vai para o armador no exterior, permanece no Sistema Petrobras.

E, finalmente, senhor Presidente, nós queremos registrar, que na visão do trabalhador marítimo, o melhor afretamento é aquele que podemos evitar e só o evitaremos, no nível que grassa na Companhia, construindo navios com um programa claro em seus compromissos, rígido em seu cronograma e determinado em relação a sua plena realização.

Atenciosamente,  
Severino Almeida Filho  
CONTTMAF – Presidente”

Os conferentes,  
consertadores,  
vigias portuários,  
trabalhadores de bloco  
e arrumadores têm  
mais em comum que  
o trabalho no porto.



Têm a interlocução da  
**FENCCOVIB**

Filiada à



# Delegacias na Mídia



BELEM, TERÇA-FEIRA, 16 DE SETEMBRO DE 2003 O LIBERAL

## ALYRIO SABBÁ

### INSTALADA EM BELÉM A DELEGACIA DO SINDMAR

Com a presença de autoridades civis, militares, políticos e um grande número de marítimos, o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR, instalou em Belém a Delegacia Regional da entidade, que prestará apoio a um grande número de oficiais mercantes que circulam pela Amazônia.

O presidente desta entidade Severino Almeida, hoje nome internacional no setor marítimo, foi muito aplaudido ao final de seu discurso, após citar os objetivos inclusive de ajudar no combate à pirataria nos rios da região, através de denúncias e acompanhamento das inspeções em embarcações. Na foto, os vices-almirantes José Antônio de Castro Leal, Comandante do 4º DN, Napoleão Bonaparte Gomes, diretor da DPC, Sérgio Machado, presidente da Transpetro, Comandante Saliba (CIABA), Comandante Alvaro Almeida (CCMB), o colunista, e o anfitrião Severino Almeida, presidente do Sindmar. (Fot: Luis Celso).

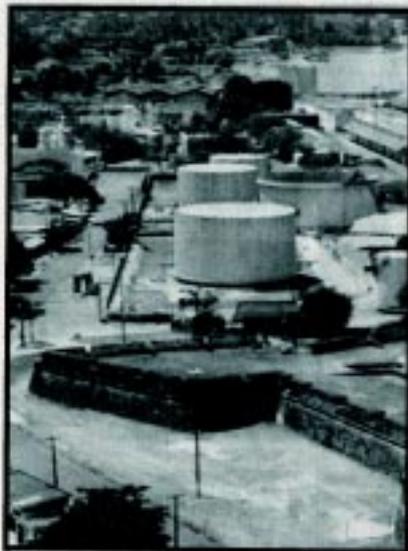


TRABALHADORES DE TRANSPORTE NA PESCA

## Cabelado ganha confederação nacional

A Paraíba inaugurou as primeiras Delegacias Regionais do Nordeste da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Contrans) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar).

A inauguração aconteceu no último dia 10 de outubro, em Cabelado, com a presença do Secretário de Pesca, José Fritsch, da deputada federal Lindira Feghali (PC do B/R), o presidente das Delegacias Regionais Severino Almeida Filho, o Delegado Regional Basivaldo Neves Viana, o prefeito de Cabelado, José Ribeiro Farias Júnior, a deputada estadual Gláucia Farias, o capitão de Fragata da Capitania dos Portos, Kieker Passak, representante do Almirante da DPC (Departamento de Portos e Costas), Napoleão Bonaparte, o coronel Ronaldo, sub-comandante da Polícia Militar da Paraíba, Delegado da DSE, Avenozar Araújo, o Secretário Especial da Delegacia de Agricultura e Pesca da Paraíba, Anísio



O Porto de Cabelado concentra diversos profissionais de transporte na pesca

Maia, entre outras autoridades. A inauguração contou também com a presença de toda a comunidade marítima, portuária e pesqueira da

Região Nordeste e de outros Estados Brasileiros.

O presidente da Contrans e Sindmar, Severino Almeida Filho, disse que as entidades

têm como objetivo estimular a pesca artesanal na região, principalmente de atum, e reforçar a estrutura de combate à pirataria na costa nordestina.

O delegado Basivaldo Neves Viana disse que a intenção é legalizar a situação dos pescadores que atuam no Estado, através de acordos coletivos, cursos de capacitação ao trabalhador e convênios que serão firmados com entidades e empresas.

**e mais**

O ministro da pesca, José Fritsch, surpreendeu-se com a estrutura das Delegacias. Segundo ele, a cidade está preparada para expandir cada vez mais e tornar-se o segundo Polo Pesqueiro do Brasil. Com isso, Cabelado, vai contribuir para o desenvolvimento do setor aquaviário, na pesca e nos portos, tanto para o Estado da Paraíba como para outros Estados do Nordeste.

Será 241-4900 o telefone que vai receber denúncias sobre embarcações irregulares que trafegam pelos rios da Amazônia. \*\*\*\* Por esse número, da Delegacia Regional do Sindmar, também poderão ser comunicadas ações de raios d'água.

### Festa do Sindmar

Uma festa vai marcar a inauguração da Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, dia 12 de setembro, no Hilton Belém. O ministro do Trabalho, Jacques Wagner já confirmou presença. A cantora Lucinha Bastos fará o show musical.

BELEM, QUINTA-FEIRA, 18 DE SETEMBRO DE 2003 O LIBERAL

### DESTAQUE DA COLUNA

Hoje o destaque da coluna vai para o Comandante José Vivekananda Amorim, que assumiu a Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, em nossa capital, pelo excelente pronunciamento após a sua investitura nessa função, por sinal bastante aplaudido por todos os presentes.

Capitão-de-longo-curso, professor concursado do CIABA - Centro de Instrução "Almirante Braz de Aguiar", possuidor de um currículo de fazer inveja, com absoluta certeza vai realizar um grande trabalho a frente dessa Delegacia, que dará assistência há mais de 2.000 oficiais de Marinha Mercante. Com certeza o êxito do Sindmar na Amazônia está muito bem guardado.



BELEM, DOMINGO, 21 DE SETEMBRO DE 2003

### DESTAQUE DE HOJE DA COLUNA

Sem favor nenhum, hoje vai mais um destaque para o excelentíssimo Comandante do 4º Distrito Naval, vice-almirante José Antônio de Castro Leal, que também prestigiou a cerimônia de instalação da Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR, com sede no Rio de Janeiro, uma das maiores forças sindicais da América Latina.

Ainda faltando um bom tempo para deixar essa importante função, o almirante Castro Leal já marcou o seu trabalho em toda a Amazônia, com uma lista de grandes realizações, muito especialmente em nossa capital, onde desfrutou de um extraordinário acolhimento junto à sociedade de Belém, tanto assim que já consignou uma série de importantes homenagens. (Foto: Luis Celso).



### Grande líder sindical marítimo

Para o colunista a presença do grande líder sindical marítimo do Brasil, Severino Almeida Filho, será sem qualquer dúvida, o ponto alto da festa de inauguração da Delegacia Nacional do Sindmar em nossa capital. Defensor intransigente dos interesses da categoria, sendo hoje destaque internacional. Seja bem-vindo. (AS) Pára.

### NAVEGANDO

### GRANDE EVENTO SERÁ A FESTA DO SINDMAR

Na próxima sexta-feira, no Belém Hilton Hotel, estará sendo realizada a festa que marcará o funcionamento oficial da Delegacia do Sindmar em nossa capital. O evento será prestigiado por ilustres convidados de Belém, Brasília e Rio de Janeiro, entre outros o ministro do Trabalho e o presidente da Transpetro já confirmaram suas presenças, além do grande líder sindical marítimo comandante Severino Almeida.

Santos, quarta-feira, 20 de agosto de 2003

11 CANAIS 11

- » Agenda Cultural
- » Artigos
- » Astrologia
- » Automóveis & Cia.
- » Colunas
- » Digital
- » Economia
- » Eldorado FM
- » Entrevistas
- » Especiais
- » Galeria de Arte
- » Galeria de Charges
- » Humor
- » Livros
- » Mirante
- » Coluna Mirante
- » Artigos
- » Contraponto
- » Direito & Porto
- » Entrevistas
- » Eventos e Cursos
- » Matérias
- » Memória
- » Publicações
- » Notícias
- » Receitas
- » Reflexão
- » Saúde e Boa Forma
- » TV / Novelas

MIRANTE

» Matérias

17/08/2003 - Sindmar reinaugura Delegacia em Belém no dia 12 de setembro

No dia 12 de setembro de 2003, às 19 horas, no Hotel Hilton, o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar) estará retornando a Belém (PA). A partir desta data, o oficial mercante do Norte do País encontrará - na Delegacia que o Sindicato estará reabrindo - um porto seguro para o apoio a tudo que diga respeito à sua relação de trabalho.

O contato com a sede estará na distância de um botão, e o acesso às informações arquivadas na delegacia poderá ser facilmente obtido. O associado poderá usufruir ainda de atendimento personalizado, contando ainda com as facilidades proporcionadas pela Internet, um meio útil para quem se encontra de passagem pelo porto.

O Sindmar alugou duas salas de um prédio do Clube de Engenharia, perfazendo um total de quase 200 metros quadrados, na Avenida Nazaré, onde funcionará provisoriamente a nova Delegacia da entidade, até que as obras da nova unidade, localizada na Avenida Governador Malcher, próxima à Praça da República, estejam concluídas, no segundo semestre de 2005.

"Estamos padronizando os serviços e promoções, oferecidos aos associados daquela cidade", declarou o segundo diretor financeiro da entidade, Jailson Bispo, lembrando que o Estado do Pará congrega o segundo maior número de oficiais mercantes do Brasil.

"A abertura de Delegacias próprias ou unificadas com outras entidades sindicais no âmbito da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmf) é uma política já adotada pela Diretoria do Sindmar.

Os serviços de representação em Belém serão compartilhados em Cabedelo (Paraíba) e, no primeiro semestre de 2004, em Macaé (Rio Grande do Norte)", revelou o primeiro presidente do Sindmar, Severino Almeida.

Fonte: Sindmar (www.sindmar.org.br)

:: Ler Anteriores ::

BELEM, DOMINGO, 05 DE OUTUBRO DE 2003

» Sindmar dando total apoio logístico para sua Delegacia de Belém. Isto é muito bom!

Do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, convidando para a inauguração de sua delegacia regional, no próximo dia 12, às 19 horas, no Hotel Hilton.

» Eletricistas da Marinha Mercante agora também fazem parte da grande força do Sindmar.

» DPC-Diretoria de Portos e Costas e Sindmar estão reintegrando oficiais afastados da atividade marítima.

» Muita gente importante do setor de transportes vindo a Belém para a festa do Sindmar.

## DIÁRIO DO PARÁ

Domingo, 27 de julho de 2003

### Casa nova

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante no Pará está a caminho de ter sua sede própria em Belém, que ficará em grande e bem montado espaço no Edifício Clube de Engenharia. Por sinal, numa preparação dos festejos pela futura casa nova, esteve em Belém, quinta-feira passada, o comandante Jailson Bispo Ferreira, diretor financeiro do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, quando manteve contato com o comandante Ricardo Lemos Cerdeira, a quem coube a supervisão da obra.

Para a inauguração, em setembro, algumas das presenças confirmadas são a do ministro do Trabalho, Jacks Wagner, e da deputada federal Jandira Fegalli.

# Sindmar chega com "máquinas a toda força"

Logo mais às 19:00 horas no Salão Carajás do Belém Hilton Hotel, estará se realizando, em meio a um coquetel de longo curso, a inauguração oficial da Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante-Sindmar em nossa capital. O evento será prestigiado pelas autoridades do setor e por outros ilustres convidados, inclusive da capital federal e Rio de Janeiro.

O Sindmar é hoje considerado como um dos sindicatos mais bem organizados da América La-

tina, graças ao trabalho dinâmico do grande líder Severino Almeida Filho, aliado a outros companheiros, que hoje é sem qualquer dúvida a maior força do sindicalismo marítimo. O Pará está de parabéns com a chegada do Sindmar.

O colunista que por muitos anos exerceu as funções de 1º Oficial de Radiocomunicações a bordo de navios mercantes, sente-se honradíssimo em participar da festa do Sindmar. Bem-vindos companheiros!

## Sindmar

### Entidade inaugura delegacia em Belém

No dia 12 de setembro, o Sindmar estará retornando ao Norte do país. Naquela data será inaugurada a delegacia da entidade, localizada na cidade de Belém, no Pará. A proposta da nova delegacia é dar ao oficial mercante da região toda a estrutura necessária para tudo que diga respeito ao relação de trabalho destes profissionais. A nova sede estará interligada a do Rio de Janeiro e as informações arquivadas nesta delegacia poderão ser obtidas de maneira ágil.

A nova delegacia funcionará provisoriamente em duas salas, alugadas pelo Sindmar, no Clube de Engenharia de Belém. A delegacia funcionará no endereço provisoriamente até que as obras da nova unidade, localizada na Avenida Governador Malcher, próxima à Praça da República, sejam concluídas no segundo semestre de 2005. De acordo com o segundo diretor financeiro da entidade, Jailson Bispo, a inauguração da delegacia é primordial pois o estado do Pará congrega o segundo maior número de oficiais mercantes do Brasil.

O retorno da delegacia do Sindmar a Belém começou a se desenhar em maio deste ano quando o segundo presidente da entidade José Valido visitou a capital paraense em companhia de Bispo. Na ocasião, os dois dirigentes ministraram uma palestra para cerca de 300 alunos do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar (CIABA). Foram abordados temas como a retomada da construção naval brasileira, com previsão de crescimento da navegação de cabotagem e offshore, e também as perspectivas para o mercado de trabalho.

Valido ressaltou que as altas taxas de desemprego brasileira não refletem o atual momento da indústria naval. Ele afirmou que os profissionais marítimos não têm encontrado dificuldades para conseguir colocação. Bispo, entretanto, afirmou que os armadores estão cada vez mais exigentes com o nível de qualificação dos empregados.

## MARINHA

O presidente da Transportes, Sérgio Machado, ex-senador da República, estará em Belém na próxima sexta-feira para a solenidade de inauguração da Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - Sindmar. A solenidade vai contar ainda com a presença do ministro dos Trabalho, Jacques Wagner. Será no salão Carajás do Hilton Hotel.

# Sindmar instalou sua Delegacia em Belém

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - Sindmar, uma das maiores potências do sindicalismo brasileiro, que congrega diversas categorias do setor marítimo, em memorável noite no Salão Karajás do Belém Hilton Hotel, instalou em Belém a sua Delegacia Regional para a Amazônia, a primeira da região, que irá prestar apoio a mais de 2000 oficiais mercantes. O importante evento foi presidido pelo grande líder marítimo Severino Almeida, presidente da entidade, hoje nome de referência internacional.

O acontecimento foi prestigiadíssimo pelas autoridades civis e militares, políticos influentes, pelo presidente da Transpetro, outras entidades do setor e um grande número de marítimos do Pará. O Comandante do 4º Distrito Naval José Antônio de Castro Leal e o Diretor de Portos e Costas - DPC Napoleão Bonaparte Gomes foram também presenças destacadas.

A delegacia funcionará provisoriamente no edifício do Conselho Regional de Engenharia, devendo posteriormente ocupar amplas instalações em novo prédio que está sendo construído no centro de nossa capital, cuja inauguração será marcada por uma outra festa.



Almirante Castro Leal (40 DN), Napoleão Bonaparte (DPC), diretores da UNIPLOTT e o nosso diretor jornalista Alyrio Sabbá.



Capitão dos Portos Márcio Caetano, Severino Almeida, presidente do Sindmar, sua mulher deputada federal Jandira Almeida, filhos e o nosso diretor jornalista Alyrio Sabbá.



Presidente do Sindmar Severino Almeida, discursando



Almirante Napoleão Bonaparte, diretor DPC discursando



Delegado do Sindmar em Belém, José Vivebansmidt quando discursava



Senadora Ana Júlia, quando discursava

## ■ Mercante

Acontece hoje a Inauguração da Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, com a presença do ministro do Trabalho, Jacques Wagner. De solenidade também participa o empresário Sérgio Machado, presidente da Transpetro, subsidiária Petrobras.

■ Esteve bastante concorrida a festa de instalação em Belém, da Delegacia do Sindmar. Nota 10.

■ A linda do mar Cláudia Guimarães, oficial de Náutica da Transpetro, esteve na festa do Sindmar.

■ Encontramos velhos amigos na bonita festa do Sindmar, inclusive do Rio de Janeiro. Irrepreensível!

■ Na verdade, foi irrepreensível a festa do Sindmar no Belém Hilton, por sinal muito concorrida.

BELEM, QUARTA-FEIRA, 17 DE SETEMBRO DE 2003 O LIBERAL

## Marinha Mercante reabre delegacia sindical em Belém

Depois de oito anos sem representação estadual, foi reinaugurada ontem, em Belém, a Delegacia Regional do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar). Com a reinauguração, Belém passará a ser a primeira cidade, além do Rio de Janeiro, a receber uma delegacia regional do sindicato, que foi fundado em março de 2000, resultado da fusão de outros sindicatos do setor da navegação.

Segundo material divulgado à imprensa, um dos objetivos do sindicato será combater o sucateamento das embarcações, além de reforçar a estrutura de fiscalização de embarcações já existente na região. Muitas das ações serão efetivadas

por meio de parcerias, como a já anunciada com a Companhia Independente de Polícia Fluvial, vinculada ao Comando de Missões Especiais da Polícia Militar, e outras que vão buscar ampliar o mercado de trabalho para os oficiais mercantes, dez mil em todo o País.

Na cerimônia de ontem estiveram presente, entre outras autoridades a senadora Ana Júlia (PT) e a deputada federal Jandira Feghali (PC do B-RI). A delegada da Delegacia Regional do Trabalho (DRT), Socorro Gomes, disse que a reinstalação do Sindmar no Pará, além de fortalecer o sistema sindical, será mais um aliado à manutenção da soberania dos rios da Amazônia.

## ALYRIO SABBÁ

### INSTALAÇÃO DA DELEGACIA DO SINDMAR FOI UMA GRANDE FESTA

Foi muito prestigiada a instalação da Delegacia Regional do Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante-Sindmar em nossa capital. Bustos convidado, inclusive do Rio de Janeiro, vieram prestigiar o evento, que foi realizado no Salão Karajás do Belém Hilton, em meio a um coquetel de longo curso, animado ainda pela excelente cantora Lucrécia Bastos, que por sinal foi muito aplaudida pelas presenças.

Como se sabe, o Sindmar na verdade é uma grande força sindical, que hoje congrega diversas categorias da marinha mercante brasileira, graças ao trabalho dinâmico de sua diretoria, tendo à frente o grande líder sindical Severino Almeida, que também é presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos-COINTMAF. Na foto, os almirantes Castro Leal, Napoleão Bonaparte e o colarista. (Foto: Luis Celso).



# Sindicato abre Delegacia Regional para Amazônia

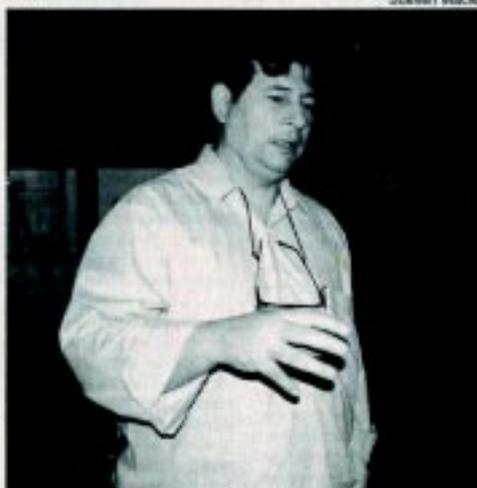
Gustavo Maciel

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), instalou, ontem à noite, em Belém, a Delegacia Regional para a Amazônia, a primeira da região que irá prestar apoio aos cerca de 2.300 oficiais associados ao sindicato.

Dentre as atribuições da delegacia, está a ampliação na região do mercado de trabalho do oficial mercante. "Queremos mapear como está o campo de trabalho e como será no futuro", disse Severino Almeida, presidente do Sindmar.

Segundo ele, a Amazônia tem um potencial extraordinário de navegação. "Essa área tem potencial de crescimento extraordinário, mas está faltando uma atuação conjunta dos atores sociais que representem os interesses dos trabalhadores do Estado" avalia.

A delegacia tem também a proposta de promover maior intercâmbio sindical com outras entidades da região, incentivar a participação polí-



Severino Almeida, presidente do Sindmar, vai mapear mercado

ca dos associados e melhorar a qualificação profissional dos oficiais, através de convênios que possibilitem cursos mais baratos.

"Também temos como

objetivos secundários ajudar no combate à pirataria nos rios da Amazônia, através de denúncias e acompanhamento das inspeções em embarcações", informou.

## MARÍTIMOS NÃO TÊM CARTEIRA ASSINADA E NEM INFRA-ESTRUTURA

# Operação conjunta quer flagrar irregularidades

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - Sindmar inaugura na próxima sexta-feira a sua delegacia regional na capital amazônica. Belém é a primeira cidade a sediar uma delegacia do sindicato. O Pará é o segundo Estado em número de oficiais mercantes no Brasil, cerca de 2 mil. A delegacia vai funcionar provisoriamente no edifício do Clube de Engenharia, na Av. Nazaré.

Segundo dados de uma pesquisa realizada pela Fundação no ano passado, 30 mil trabalhadores marítimos não

possuem a carteira de trabalho assinada. Além disso, os profissionais do setor sofrem com os alojamentos apertados, falta de água potável, iluminação inadequada nas embarcações.

Para minimizar o problema, o Núcleo Regional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário da Delegacia Regional do Trabalho, ligado ao Ministério do Trabalho, realizará uma operação conjunta envolvendo a Polícia Federal, Delegacia Regional do Trabalho e Marinha, para flagrar as irregularidades.

A delegacia do Sindmar também vai fiscalizar as embarcações que trafegam nos rios da Amazônia. Segundo dados da Capitania dos Portos, só este ano já foram registrados 11 acidentes envolvendo embarcações.

"Já conversamos com a direção da Delegacia Regional do Trabalho e da Capitania dos Portos. Vamos ajudar na fiscalização.

Quem tiver qualquer denúncia pode procurar a delegacia", afirma Jailson Bispo Ferreira, segundo diretor financeiro do Sindmar.

## Sindicato quer ampliar mercado de trabalho

A delegacia do Sindmar pretende ainda fazer parcerias com a Companhia Independente de Polícia Fluvial, ligada ao Comando de Missões Especiais da Polícia Militar. Segundo o capitão Roberto Rodrigues dos Santos, comandante da companhia, desde o início do ano até o início de setembro foram registrados 15 assaltos a embarcações. As ocorrências variam desde o roubo de rede de pesca, motor e o sequestro da embarcação e sua tripulação. Os locais onde acontecem os assaltos com maior frequência são a foz da Marajó, os furos de Igarapé e Outeiro. Dos 143 municípios, a companhia Fluvial Militar está atuando em quatro. "Temos um projeto para amentar a atuação da companhia e atingir os principais municípios do Estado, evitando assim, os ataques das ratas d'água", ressaltou Rodrigues.

A Companhia Fluvial conta com um efetivo de 52 homens, três lanchas e um barco. "Nossa preocupação é com a foz da Marajó, onde acontecem 60% dos assaltos às embarcações. Nosso pessoal não é suficiente, mas sempre contamos com parceiros como a Delegacia de Combate aos Crimes Fluviais", disse o capitão.

Além da fiscalização, o Sindmar vai buscar parcerias para ampliar o mercado de trabalho para os oficiais mercantes. Em todo o País são dez mil oficiais.

"Apesar do desemprego atingir cerca de 25% do setor, o mercado marítimo está em plena expansão e o governo está vendo que o transporte aquaviário é mais barato, então nossos profissionais devem estar preparados para o futuro", resume Jailson Bispo.

Outro objetivo da delegacia é combater o acúmulo de

embarcações. "Na década de 70 o Brasil era o segundo maior construtor de embarcações do mundo, mas devido às políticas neoliberais dos governantes, o País deixou de investir no setor, mas agora isso vai mudar. Temos um exemplo da Hermosa Navegação da Amazônia S.A, que transporta grãos (soja) utilizando a rota fluvial Madeira Amazonas, a partir do porto granaleiro do Porto Velho, em Rondônia, até o porto em Itacaitana, no Amazonas. A empresa reduziu 30% do valor do frete, usando o transporte fluvial", disse o diretor.

No Pará, são 25 mil embarcações registradas na Capitania dos Portos, mas a própria capitania estima que existem cerca de 25 mil não registradas. O setor aquaviário gera cerca de 60 mil e empregos diretos em todo o país, na região Norte são cerca de 15 mil.

## Oficiais mercantes terão sindicato em Belém

O Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante (Sindmar) inaugura amanhã a sua Delegacia Regional na capital paraense. Belém será a primeira cidade a sediar uma delegacia do sindicato, que tem sede no Rio de Janeiro.

A razão da escolha é que a capital paraense é a segunda cidade com o maior número de oficiais mercantes - cerca de 2 mil - em todo o País. A solenidade de inauguração do Sindmar será realizada no Salão Carajás do Hilton Hotel, a partir das 19 horas.

Um dos objetivos da Delegacia é a fiscalização das embarcações que trafegam nos rios da Amazônia. Segundo dados da Capitania dos Portos, só este ano foram registrados onze acidentes envolvendo embarcações. "Já conversamos com a direção da Delegacia Regional do Trabalho e da Capitania dos Portos. Vamos ajudar na fiscalização. Quem tiver qualquer denúncia pode procurar a delegacia", afirma Jailson Bispo Ferreira, segundo diretor financeiro do Sindmar.

## Sindmar inaugura delegacia regional

O Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante (Sindmar) inaugura hoje a sua delegacia regional na capital do Estado. Belém é a segunda cidade com o maior número de oficiais mercantes, cerca de dois mil, sendo a primeira a ter uma delegacia do sindicato no País, que tem o escritório central no Rio de Janeiro. Ela funcionará no edifício do Clube de Engenharia, na avenida Nazaré. A solenidade de inauguração será no Salão Carajás do Hilton Hotel, às 19 horas.

**Atividades** - Um dos objetivos da delegacia é a fiscalização das embarcações que trafegam nos rios da Amazônia. Segundo dados da Capitania dos Portos, neste ano já foram registrados 11 acidentes envolvendo embarcações.

## Convite para a festa do Sindmar

Através da mesa do colunista, convite do Sindmar para a festa de inauguração da sua Delegacia Regional em nossa capital, cujo evento será no próximo dia 12, às 19:00 horas, no Salão Carajás do Belém Hilton Hotel, que será prestigiada inclusive pelo Ministro do Trabalho e possivelmente o dos Transportes, além do presidente da Transpetro.

## O LIBERAL

BELÉM, SEXTA-FEIRA, 19 DE SETEMBRO DE 2003

BELÉM, SÁBADO, 20 DE SETEMBRO DE 2003

### AGRADECIMENTO

O colunista agradece as elogiosas referências feitas pelo grande líder sindical Severino Almeida, presidente da Confederação Nacional dos Marítimos e do Sindmar, a nossa coluna que vem sendo publicada diariamente em "O LIBERAL". Há mais de 30 anos, só este ano já foram registrados 11 acidentes envolvendo embarcações.

O colunista Severino Almeida, presidente do Sindmar, agradeceu ao nosos da coluna. Gostei muito do texto.

O colunista volta ao Rio de Janeiro no próximo mês de novembro para participar de outro importante evento.

■ A melhor coisa para os marítimos brasileiros, foi a unificação dos sindicatos. Está aí o gigante Sindmar.

■ Comandante Alvaro Almeida foi um dos responsáveis pelo sucesso da festa de instalação do Sindmar.

■ Com certeza o grande líder Severino Almeida terá sua reeleição tranquila para a presidência do Sindmar.

■ Foi gratificante as menções honrosas ao colunista, no último número da revista Unificar, do Sindmar.

■ Comandante Alvaro Almeida, colaborando para o bom êxito da festa do Sindmar em nossa capital.

■ A próxima festa do Sindmar em Belém, será quando da inauguração da sua sede própria.



Uma das águas do Sindmar para fiscalizar embarcações que trafegam nos rios amazônicos

# ITF e sindicatos filiados promovem a 3ª Semana de Ação Contra Navios de Bandeira de Conveniência

Foi realizada entre os dias 13 e 17 de outubro a 3ª Semana de Ação contra navios de Bandeira de Conveniência (BDC) na América Latina. O evento, promovido anualmente pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e sindicatos afiliados – entre eles, o SINDMAR –, teve como objetivo a realização do maior número de inspeções possíveis em navios atracados nesse período nos 22 portos participantes. Essa foi a maior mobilização de entidades sindicais marítimas e portuárias no continente, envolvendo um total de 11 países unidos no combate à precarização das relações laborais a bordo das embarcações.

No Brasil, foram vistoriados os portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Macaé e Sepetiba. De acordo com o Coordenador Regional de Bandeira de Conveniência da ITF, Luiz Fernando, a mobilização apresentou resultados satisfatórios. "Contamos com uma ampla participação dos sindicatos afiliados, o que nos permitiu realizar 200 inspeções, sendo 156 em embarcações do sistema BDC", destaca. No total, foram recuperados US\$ 325.753,00 em salários devidos aos tripulantes, mais que o triplo do total obtido em 2002. A ação resultou na assinatura de seis acordos coletivos de trabalho, sendo quatro no Brasil, e outros dois, na Argentina. Parte dos recursos provenientes dos contratos firmados são destinados ao Fundo de Bem-Estar da Gente do Mar, que presta assistência ao marítimo.

Os inspetores da federação notificaram ao todo 57 embarcações por atraso no pagamento das remunerações, ausência de acordo coletivo aprovado pela en-

tidade, e falta de condições adequadas de acomodação e de assistência médica em caso de acidente. Um exemplo concreto é o do navio Medusa, de bandeira panamenha, que estava atracado no Porto de Tocopilla, no Chile. A tripulação composta de cubanos havia ficado quatro meses sem receber salários e horas-extra. Além disso, um dos marítimos vinha sendo obrigado pelo armador a permanecer a bordo, mesmo estando doente. Constatou-se ainda que a alimentação a bordo era precária. Ao tomar conhecimento da situação, a ITF cobrou do armador grego a imediata remoção do tripulante e o pagamento de todas as despesas hospitalares e de transporte. A entidade também conseguiu reaver US\$ 3.883,00 em remunerações devidas ao tripulante. "Essas notificações têm como objetivo pressionar as empresas proprietárias dos navios no sentido de assinar

acordos coletivos de trabalho. Caso o armador se negue a cumprir a determinação, os trabalhadores estarão livres para paralisar as operações", explica Luiz de Lima.

Atualmente, cerca de 60% dos navios que navegam na América Latina são de bandeira de conveniência, ou seja, o registro da embarcação é feito em um país diferente do da tripulação ou da Companhia proprietária do barco. Tal procedimento vem sendo adotado por armadores que buscam vantagens financeiras através do uso de mão-de-obra barata e pouco qualificada e do pagamento de impostos mais baixos, pondo em risco a segurança nos mares e expondo a tripulação a condições de trabalho inferiores ao padrão mínimo determinado pela Organização Marítima Internacional (IMO). Além disso, a proliferação no cenário marítimo de navios com estas bandeiras





gera uma concorrência desleal entre os trabalhadores contratados por essas embarcações – muitos deles cooperativados – e aqueles regidos pela legislação trabalhista, fato que estimula o aumento nas taxas de desemprego.

As BDCs também vêm impondo perdas econômicas para países, como o Brasil, onde, atualmente, apenas 3% do total arrecadado com frete é gerado por companhias nacionais. Na década de 1970, a frota brasileira respondia por 30% do comércio exterior. Hoje, a maior fatia da arrecadação fica retida com as companhias

*“Nos últimos 10 anos, a Marinha Mercante nacional assistiu ao fechamento de várias empresas de navegação que não podiam oferecer preços tão competitivos quanto os de países que pagam salários inferiores aos recomendados pelas convenções internacionais.”*

estrangeiras e uma outra parte vai para os navios do sistema BDC. A queda na arrecadação é consequência da política de sucateamento da Marinha Mercante nacional, que nos últimos 10 anos assistiu ao fechamento de várias empresas de navegação que não tinham condições de oferecer preços tão competitivos quanto os de países que pagam salários inferiores aos recomendados pelas convenções internacionais. A evasão de divisas provocada pelo uso de navios estrangeiros na costa brasileira chegou a US\$ 6 bilhões em 2002. O coordenador Regional de Bandeira de Conveniência da ITF, Luiz de Lima, reconhece ser difícil a eliminação do sistema BDC. “Alguns governos se beneficiam deste sistema e, para cederem suas bandeiras, cobram dinheiro dos armadores. Espero que nos próximos anos, as inspeções não se limitem apenas a Semana de Ação. Temos buscado incentivar nossos afiliados a combater esse sistema de forma incessante”, conclui.

Para se ter uma idéia dos riscos que o sistema de bandeira de conveniência representam, o Secretário Geral da ITF, David Cockroft, visando denunciar um esquema de fraudes na emissão de documentos para marítimos no Panamá, adquiriu uma licença para operar embarcações como primeiro Oficial. Cockroft, que nunca frequentou uma escola de forma-

ção de marítimos, forneceu apenas seu nome, data de nascimento, uma foto e um cheque de US\$ 4.500,00 para um funcionário marítimo desse país que conta com a maior frota do planeta, com mais de 123 milhões de toneladas. Fatos como esse chamaram a atenção da comunidade marítima internacional para o possível aproveitamento desses navios em ataques terroristas, especialmente após os trágicos atentados de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos. Desde então, a IMO vem implementando uma série de medidas para reforçar a segurança no transporte marítimo e nos portos. Entre elas, está a criação do Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

Além disso, a ação continuada dessas bandeiras vem provocando acidentes ambientais de proporções incalculáveis, como o ocorrido em novembro do ano passado com o navio Prestige, de bandeira das Bahamas, que afundou após se partir a 250 quilômetros da Costa da Galícia, na Espanha, derramando mais de 20 mil toneladas de óleo no mar. Quase toda a tripulação a bordo era constituída de trabalhadores das Filipinas, país em que se encontra a mão-de-obra mais barata para o transporte aquaviário.

A ITF também realiza Semana de Ação contra navios BDCs no Sudeste da Ásia e na Europa. Este ano, US\$ 390 mil foram recuperados graças às inspeções em 427 embarcações durante os cinco dias de mobilização no continente europeu. A federação também trabalha em conjunto com proprietários idôneos, assegurando aos tripulantes a cobertura de acordos internacionalmente aceitos sobre jornada de trabalho, salários e condições de segurança e higiene. Congrega, atualmente, 621 entidades sindicais de transporte em 137 países, representando mais de cinco milhões de trabalhadores no mundo inteiro. Fundada há 107 anos por marítimos e portuários europeus, há mais de 50 anos, ela luta contra o sistema BDC, atuando também em parceria com outras entidades, como a Organização Internacional do Trabalho (OIT). 

# Sindfogo:

## 100 anos de luta em defesa do Marinheiro brasileiro

*“Nossa entidade sempre levantou a bandeira da responsabilidade social, por entender que a qualidade de vida é a base para o sucesso de todos os trabalhadores.”*

*Jerônimo de Jesus Bastos, Presidente do Sindifogo*

O Sindicato Nacional dos Marinheiros e Moços de Máquinas em Transportes Marítimos e Fluviais (Sindfogo) comemorou seu primeiro centenário com uma grande festa no último dia 26 de setembro no Abrigo do Marinheiro. A celebração teve início com uma missa de Ação de Graças na Capela de Nossa Senhora dos Navegantes. Os associados e seus familiares compareceram ao evento animado pelo grupo de pagode 'Equilíbrio' e por jogos de bingo e partidas de futebol.

O Sindfogo foi fundado em uma época em que os trabalhadores conviviam com os resquícios da abolição da escravidão e com a inexistência de leis que regulamentassem as relações trabalhistas, fato que se concretizou apenas nos anos 40. “O nosso Sindicato sempre soube expressar os anseios de seus representados. Inserir os Marinheiros e Moços de Máquinas no mercado de trabalho é uma das grandes preocupações de nossa entidade, que sempre levantou a bandeira da responsabilidade social, por entender que a qualidade de vida, é a base para o sucesso de todos trabalhadores. Visando o aprimoramento técnico e profissional de nossos representados, o Sindicato oferece periodicamente cursos de qualificação, a fim de mantê-los preparados para o exigente mercado de trabalho. Entendemos que essa iniciativa não deve ser encarada como parte isolada de um processo de trabalho, e sim como forma de gerar integração de resultados para empregadores, empregados e sindicatos”, declarou, entusiasmado, o Presidente da entidade, Jerônimo de Jesus Campos Bastos, em discurso aos convidados.

Também prestigiaram a festa representantes das empresas de navegação, além do Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi e o Diretor para Assuntos Marítimos da Federação, José Válido. O SINDMAR foi representado pelos Diretores Odilon Braga, Enilson Pires, José Serra, Marco Aurélio e Francisco Moreda.



# Novo presidente da Transpetro promete diálogo constante com Sindicatos Marítimos

**E**m visita a sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), no dia 1º de setembro, o novo Presidente da Transpetro, Sergio Machado, reiterou seu compromisso, já firmado em encontro com a diretoria do SINDMAR em 15 de agosto, de estabelecer um diálogo construtivo com todos os Sindicatos Marítimos, visando desenvolver iniciativas de estímulo a construção naval e ao soerguimento da Marinha Mercante Nacional. "Investir no transporte marítimo significa gerar empregos. Queremos retomar nossa posição de ajuda à construção naval e, para isso, faremos parceria com essas entidades", salientou Machado. Participaram do encontro, o Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, além de várias lideranças sindicais dos aquaviários.

Durante a discussão, que transcorreu em clima amistoso, o ex-senador Sergio Machado alertou para a necessidade de a Transpetro renovar e ampliar sua frota para atuar de forma eficiente tanto na navegação de cabotagem quanto na de longo curso. "Nosso objetivo é reter a renda no Brasil, atuando com embarcações de bandeira brasileira e abrindo vagas para a mão-de-obra nacional", assegurou, acrescentando que a empresa precisa atualmente de 22 navios para repor sua frota, composta de 55 embarcações. Machado aproveitou a ocasião para anunciar que vai fechar um contrato-tampão de um ano para a construção de navios com casco duplo, atendendo

às novas normas internacionais de transporte marítimo.

A atuação parlamentar de Machado foi destacada no encontro pelo Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi. "Acreditamos que com sua experiência, ele poderá liderar o processo de formulação de uma política que beneficie o setor," afirmou Ponzi. Ainda no encontro, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, prometeu apoiar a nova administração da Transpetro na implementação de medidas em defesa da Marinha Mercante do país. No que se refere às negociações coletivas, contudo, Severino advertiu que a postura dos sindicatos será independente e de luta incessante pela melhoria das condições laborais dos trabalhadores.

O dirigente declarou ainda ser mentirosa a informação veiculada nas últimas semanas de que há carência de Oficiais Mercantes no mercado, fato que estaria forçando as companhias nacionais a apelar para a contratação de estrangeiros. "O que falta é estímulo para o marítimo embarcar. Os salários estão defasados, o repouso é inadequado e não existe gestão de bordo", argumentou.

*"Investir no transporte marítimo significa gerar empregos. Queremos retomar nossa posição de ajuda à construção naval e, para isso, faremos parceria com essas entidades."*

O Presidente da Transpetro reconheceu que os trabalhadores foram os mais prejudicados com a crise vivida pelo setor durante a década de 1990, mas disse confiar na capacidade de recuperação da indústria marítima brasileira. "É na qualidade dos profissionais que está a chave para o sucesso de uma empresa", finalizou, deixando clara a política que pretende implantar à frente da empresa. 🗨️

*Presidente da Transpetro, Sergio Machado (centro), assegurou, em encontro com sindicalistas marítimos, que sua administração estará atenta às reivindicações da categoria.*





# Sofrimento psicológico do tripulante

*“Não é por acaso que o homem do mar, transporta riquezas, carrega saudades, vive a natureza sem poder desfrutar.”*

Em busca do conhecimento que traduza a realidade vivida pelos trabalhadores tripulantes da Marinha Mercante brasileira, sob a ótica da Segurança e Saúde, desenvolveu-se uma pesquisa em 6 (seis) navios em rota de cabotagem, totalizando 57 entrevistas e aplicação de 94 (noventa e quatro) questionários individuais, com 146 itens, totalizando 13.724 respostas.

Essa pesquisa objetivou, entre outros, decodificar a percepção do tripulante sobre seu trabalho, o ambiente e si mesmo, e ainda identificar os agentes agressivos causadores de sofrimento psicológico.

A pesquisa transformou-se numa verdadeira viagem ao mundo do trabalho dos tripulantes, até então oculto para nós pesquisadores.

A vivência de uma tripulação, cujo tempo embarcado é, em média, de 90 dias por 30 dias em terra quando na costa brasileira (cabotagem) e de até seis meses se estiver cumprindo rota de longo curso, (internacional), se dá sob constante conflito, pois prevalece uma luta interna frente ao dilema da ambigüidade presente: de um lado, o gosto pelo trabalho e do outro todo, o sofrimento que precisa ser “anulado” ou administrado, levando a um estado de acomodação psíquica, deixando marcas profundas e debilitando a saúde da tripulação.

Os vastos e criteriosos estudos publicados sobre a relação trabalho e saúde

de mental, afirmam categoricamente que *“trabalho como fonte de bem-estar e vitalidade favorece a harmonia psicossomática, mas trabalho como fonte de sofrimento gera transtornos psicossociais, psicossomáticos ou psiquiátricos”* Elisabeth S.Silva (1).

Considerando esse preceito como referência e o do filósofo e teólogo Leonardo Boff (2) *“conceitos abstratos e frios não conseguem traduzir as cores da realidade, não geram figurações na imaginação”*, acrescida da máxima que sem conhecer a percepção do trabalhador sobre seu trabalho e de si mesmo neste trabalho, não é possível interpretar e correlacionar teorias e traduzir o significado do sofrimento e suas fontes, o material significativo desta pesquisa constitui-se nas respostas objetivas e verbalizações espontâneas dos trabalhadores.

Dentro dessa ótica, os depoimentos colhidos durante as entrevistas dão uma amostra da dimensão desse sofrimento. Apresentamos alguns desses depoimentos para ilustrar e dar visibilidade ao que se encontra no subjetivo desses trabalhadores:

- a maior doença é a depressão, a gente fica muito tempo embarcado, longe da família e de todos;
- engordei de tanta ansiedade;
- o confinamento é grande;
- o fuso horário acaba com a gente e o turno alternado também;
- numa projeção de 30 anos passamos em média 21 anos fora de casa.

Diante deste contexto desenhado pelos próprios atores, é preciso, também, considerar que a ausência prolongada de atendimento às necessidades psicológicas agride fortemente a preservação da integridade social e os valores essenciais à própria condição humana. Não se perceber reconhecido pelo trabalho que realiza causa sofrimento e ameaça severamente a saúde. De acordo com o relato das queixas dos trabalhadores, esta

falta de reconhecimento fica comprovada, transformando-se em outra fonte de agressão e sofrimento.

O aquaviário tripulante, em geral, não se percebe valorizado nem reconhecido pela empresa a que está vinculado e tão pouco pela sociedade. Em alguns casos, nem pela própria família. As “falas” a seguir, expressam isso de uma forma clara e contundente:

- uma profissão como a nossa não pode ficar no anonimato;
- não somos visto pela sociedade, nem pelo governo e nem pela empresa e somos responsáveis por um patrimônio imenso e de poder avassalador para o bem-estar e preservação do meio ambiente;
- poderíamos receber pelo menos um elogio da empresa de vez em quando, já seria um alento;
- quando o tripulante se aposenta, não tem mais ambiente em casa, os hábitos são outros, o horário das refeições são diferentes...passa-se a ser um estranho, não houve convivência, passamos a vida fornecendo, provendo a família, mas aí...

Uma forma de lidar com a vida, sem dúvida, conflituosa, é usar de mecanismos de defesa. A convivência diuturna com agentes de riscos químicos, físicos, ergonômicos e de acidentes, numa perspectiva de impotência sobre os mesmos, acaba desencadeando esses mecanismos como uma maneira de enfrentamento aparentemente “controlado” diante do sofrimento instalado.

Quando os tripulantes afirmam *“trabalhamos com muito calor, bota de segurança pesada, ruído intenso, no final do dia a gente está morto, termina o trabalho e a gente só quer ir para cama dormir, nem para falar se tem vontade”*, fica comprovado e compreensível o desgaste físico durante uma jornada de trabalho. Mas apesar deste cenário perverso, quando alguns verbalizam que “gost-

\*Maria Mucillo é tecnóloga da Fundacentro/RS, educadora, especializada em Psicologia e Sociologia da Educação e Relações Humanas.

to de bater ferrugem, o tempo passa mais rápido pois naquele momento não penso em nada”, fica declarado o sentimento de impotência sobre as circunstâncias penosas que configuram a vivência no mar, pois esta tarefa expõe o marinheiro de convés não só ao ruído como as perversas vibrações, impedindo os trabalhadores, a sobreviverem pelo uso constante de mecanismos de defesa, o que poderá gerar uma patologia.

Há muitas décadas estuda-se o significado do trabalho e todas as versões têm como pressuposto indiscutível que o homem interage com a natureza e nela intervêm para tornar sua vida mais cômoda e, é pelo trabalho que ele faz tudo isto.

De acordo com o estágio evolutivo da própria humanidade o **modo-de-ser** no mundo do trabalho, como afirma Leonardo Boff (3), se dá na forma de interação e de intervenção. Isto inclui os laços afetivos que construímos com o trabalho e pelo trabalho. É o sentimento que nos faz sensíveis ao que está a nossa volta e nos faz gostar ou desgostar.

Rollo May (4), afirma que “*perdemos de vista e nos despreocupamos do ser humano, precisamos agora voltar humildemente ao simples cuidado e que só assim será permitido resistir ao cinismo e a apatia que são as doenças psicológicas de nosso tempo*”. Uma vida no mar, ou nos rios, navegando por longos períodos, produz significados especiais para o trabalho, a família e a sociedade.

Estes significados ajudam a compreender e identificar agentes agressivos presentes aos ambientes, pois sinalizam as fontes aparentemente ocultas de sofrimento

e se pode usar os fatos do passado e do presente para transformar essa realidade e garantir um futuro melhor.

Acreditamos que o trabalho como *modo-de-ser-dominação* (expressão usada por Leonardo Boff) pode, quando denunciado, estimular o ser humano a voltar-se sobre si mesmo e descobrir seu *modo-de-ser-cuidado*, tornando-se sujeito protagonista e não mais objeto protagonizado, fazendo a diferença para promover as necessárias transformações.

Portanto, é preciso romper como *modo-de-ser-trabalho* que adoece, conforme nos foi apresentado no decorrer da pesquisa através de depoimentos como estes:

*“somos todos máquinas, é trabalhar, comer e dormir”, ou “todos vivemos cansados, tensos, sofremos a distância de casa e temos responsabilidades e tarefas que nos exigem 24 horas de atenção permanente...quem negar isto estará mentindo” ou ainda “ao terminar o dia me sinto em pedaços”.*

Considerando que – quem está são pode ficar doente – e o trabalho possui inúmeras formas de agressão ao corpo, a mente, ao emocional e até ao espiritual e que *“doença significa dano à totalidade da existência”* conforme C. Dejours, e sabendo também que antes da doença instalar-se há um processo de sofrimento, depois de uma árdua jornada de trabalho em convés, casa de máquinas, cozinha, passadiço etc., o joelho do tripulante que dói, não é o joelho que realmente dói. É a totalidade da existência do ser humano que sofre. Não é uma parte apenas que está doente, mas é a vida que está adoecendo.

Ao perguntar aos tripulantes o que lhes dá mais prazer no trabalho, ouvimos resposta como esta: *o dia do desembarque, para desembarcar até pintado a gente vai!* O depoimento espontâneo leva a outra esfera de influência e inferência do trabalho marítimo sobre a vida particular dos mesmos que é a família. A ausência dos laços de família provoca um sentimento de perda irreparável. Perda de convivência nos melhores e mais significativos momentos, como nascimento de filho, ani-

versário de 15 anos, formaturas, casamentos destes e até nos momentos mais tristes como falecimentos de pais e/ou parentes próximos, sem falar do Natal e Ano Novo a bordo.

Por estas e outras razões, as principais queixas e reivindicações recaem sobre a jornada de trabalho prolongada e o cartão de embarque. A incerteza do desembarque persegue uma tripulação como um fantasma e a menor possibilidade de não poder ser substituído para cobrir sua “folga”, passa a gerar um alto grau de ansiedade que altera totalmente seu comportamento, reconhecido pela categoria com a chamada “febre do rato”.

Contornando todo este cenário, ainda nos deparamos com outro fator a ser considerado. O transporte marítimo envolve uma gama de tarefas que, por sua natureza, implicam na esfera psicoafetiva dentro do próprio navio. Conviver com a presença de riscos para a própria vida ou a integridade física de seus companheiros de tripulação, exige permanente e intenso autocontrole emocional acrescido da elevada carga de responsabilidade pelos vultuosos valores que são transportados, pressões que podem afetar diretamente a saúde mental desses trabalhadores.

Viver no mar, assumir a responsabilidade direta pela segurança da embarcação, da carga e das vidas humanas a bordo combinadas com a necessidade de relacionar-se por um longo período com pessoas as quais, muitas vezes, não tem qualquer identificação, mas sem poder afastar-se e sim ter que conviver dia e noite, não só no horário determinado de seu turno, mas a todo o momento e espaço, exige do aquaviário um esforço muito maior de acomodação psicológica. Sem contar que a Marinha Mercante guarda resquícios da Marinha de Guerra, possuindo uma estratificação social a bordo, ainda um tanto rígida, onde de um lado ficam os oficiais e do outro os subordinados. Dependendo da política da empresa, encontramos, inclusive, separação nos salões destinados ao lazer. Mesmo assim, diante de qualquer sentimento adverso este tem que ser sufocado e até mesmo substituído pelo “espírito de corpo” – tipicamente oriundo da



doutrina militar – principalmente para a execução de determinadas operações, onde começa a imperar a prática da multifuncionalidade, como as manobras de atracação e de desatracação, apesar de serem consideradas de grande perigo.

Mas pela natureza da tradição da *gente do mar*, o trabalhador não pode mostrar seus verdadeiros sentimentos, pois sabe que os colegas, a empresa, e ele mesmo, esperam dele próprio o constante enfrentamento das situações como um herói. Que não chore e que seja uma rocha! Mas a solidão, o confinamento e o anonimato social pesam na manutenção de seu equilíbrio psíquico tornando-o suscetível a adoecimentos de origem psicossomática.

As ameaças à saúde e à segurança pessoal, à segurança dos navios, e ao ambiente marítimo não devem ser subestimadas. A observância pelas empresas e sindicatos da Norma Regulamentadora nº 30 do Ministério do Trabalho e Emprego,

poderá trazer muitas soluções para as questões relativas a seu âmbito de competência, mas será preciso ousar mais. Será preciso reavaliar as políticas de Segurança e Saúde no Trabalho; incluir estudos sobre fadiga e estresse numa escala de prioridades a serem atendidas pelas empresas para prevenir acidentes e adoecimentos; analisar os efeitos negativos à saúde dos trabalhadores provocados pela presença de agentes agressivos mais sutis, como os provenientes da organização do trabalho, tão claramente identificados nesta pesquisa, como o número reduzido do cartão de tripulação, a implantação da polivalência e o excessivo tempo embarcado.

**Será preciso romper com os Dez Mandamentos do Homem do Mar, doado gentilmente por um marinheiro durante a pesquisa, transcrito a seguir, representando o código implícito existente a bordo.**

## Dez Mandamentos do Homem do Mar

- I. O seu melhor amigo é o camarote.
- II. O comandante tem sempre razão.
- III. Cuidado! As anteparas têm ouvidos.
- IV. Seja prestativo sem ser oferecido.
- V. Frequentar somente os salões que lhe forem predestinados, de preferência quando estiverem vazios.
- VI. Jogo a bordo, nunca. Nem de palavras.
- VII. Cuidado: dia de muito, véspera de nada.
- VIII. Não marque compromissos, não faça planos, nem alimente ilusões: você está a bordo de um navio mercante.
- IX. Confidências, só para Netuno, no bico da proa, em voz baixa e meça as palavras.
- X. Quando desembarcar deixe seus problemas a bordo: estás de férias.

Urge uma transformação substancial da *forma-de-vida* desses trabalhadores, sob pena de, por negligência, estarmos compactuando com os sofrimentos oriundos do trabalho. E o que é mais grave, confirmando pela inoperância do “olhar desfocado” que teima em explicar os adoecimentos identificados como problemas individuais e não de saúde coletiva.

**Quanto impactos mais serão necessários para desencadear uma ação proativa?**

**Suicídio entre a categoria é motivo suficiente? Até quando?**

**Não é por acaso que ao ver lá no norte vestígios de terra, bate tão forte seu coração que o peito lhe dói de tanta emoção.**

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- SELIGMANN, Silva Edith (1994) *Desgaste mental no trabalho dominado*. Petrópolis, Rio de Janeiro. Ed. Cortez.
- BOFF, Leonardo (1999) *Saber cuidar – Ética do humano – Planeta Terra*, Petrópolis, Rio de Janeiro. Ed. Vozes 7ª Edição.
- DEJOURS, Christophe (1987) *A loucura do trabalho*. Ed. Oboré/Cortez

## Marinha Mercante perde estimado companheiro



Paulo Cesar Benaion

A comunidade marítima está de luto. Morreu, no último dia 3 de setembro, aos 44 anos, em sua residência, no bairro da Tijuca, no Rio de Janeiro, o Chefe-de-Máquinas Paulo Cesar Benaion. Formado no CIAGA em 1978, Benaion construiu sua carreira na Petrobras/Fronape, empresa em que atuou por 22 anos. Entre seus colegas de bordo, o Oficial, que também foi diretor-suplente do SINDMAR, era visto como um profissional determinado, solidário e carismático.

“O Benaion era um excelente Oficial, querido pelos colegas, empreendia com muito afinco seus projetos e foi um grande defensor da causa marítima” declarou o Diretor Procurador do SINDMAR, Enilson Pires.

Paulo César Benaion era casado e tinha dois filhos. “Ele foi um idealista, acreditava poder contribuir para um mundo melhor e mais justo. Era alegre e viveu, intensamente, guiado pelos seus sonhos”, afirmou, emocionada a irmã do Oficial, Elizabeth Benaion.

# Os próximos 120 anos\*

## Equipamentos:

### Sai de cena o eixo propulsor; entra o navio verde.

David Foxwell<sup>1</sup>

Nos próximos 120 anos, quase todo o tipo de embarcação necessitará de mais força motriz para deslocar-se. Neste artigo, iremos um pouco além da noção de "eletricidade total" e olharemos o motor de um navio, não como um simples "eixo propulsor", mas como uma fonte de energia geradora de eletricidade.

Em muitos tipos de embarcação, entre os quais os navios de passageiros e de *off shore*, em que a demanda de energia é normalmente alta, a "tirania do eixo propulsor" já foi derrubada. Nos próximos anos (...), cada vez mais navios substituirão a propulsão mecânica tradicional pela propulsão 'diesel-elétrica' ou pela 'elétrica total', obtendo, com esta mudança, as vantagens de um arranjo interno mais flexível, além de maior controle técnico e redução de consumo de combustível. A relação custo-benefício será maior para o armador.

Uma nova geração de turbina a gás altamente eficiente se encontra em fase de testes, devendo ser aproveitada nas embarcações a serem construídas nos próximos dois ou três anos. Quando estiver atracado no porto ou no terminal, o navio do futuro será atendido, não com energia gerada à diesel, e, sim com uma nova geração de alternador de turbina a gás, alimentado por meio de 'células de combustível', que não agredem o meio ambiente.

A célula combustível é um dispositivo que converte a energia química do combustível diretamente em energia elétrica e o faz com tanta eficiência, que se torna muito superior aos equipamentos convencionais de geração de energia elétrica. Com o contínuo suprimento de combustível e de ar, este equipamento

não interromperá a produção de energia. Além de ser eficiente, este tipo de energia é limpa, de fácil manutenção e potencialmente mais econômica.

Os arquitetos navais reagiram favoravelmente a esta nova tecnologia, mais fácil de ser instalada no navio devido ao seu *design* modular, que aproveita melhor o espaço interno para o motor e a carga.

O emprego deste novo equipamento, conforme já foi mencionado, poderá revolucionar a estrutura básica dos navios. Já existem armadores, que largaram na frente como as empresas 'Knutsen As' e a 'Color Line', pesquisando ativamente esta nova tecnologia. Os navios ficarão mais rápidos, e se forem manobrados com mais agilidade nos portos, o armador certamente ganhará uma vantagem competitiva. (...)

Podemos afirmar, com certeza, que o setor de transporte de cargas da indústria marítima nunca esteve tão competitivo como agora, e que os armadores nunca sofreram tanta pressão para transportar cargas de maneira tão rápida e eficiente.

No segmento de transporte de passageiros, algumas empresas já operam com equipamento de manuseio automatizado, normalmente construído na lateral do casco da embarcação. No setor de carga a granel, também existem novas formas de carregamento e descarga, tais como 'alimentador móvel de porão', uma inovação recente. Existem também novos sistemas de manuseio de **pallets** e novos equipamentos, que levarão a redução da mão-de-obra nos navios.

O tratamento do lixo a bordo poderá não ser uma atividade muito atraente, porém, com o endurecimento da legislação ambiental, este serviço terá uma im-

portância cada vez maior. Tal como o abastecimento do navio e o transporte de carga, este setor sofrerá uma transformação radical na próxima década na forma de compactação do lixo ou no chamado tratamento biomecânico, usando a tecnologia óleo-água.

No ano passado, a empresa de pesquisas britânica 'Quinetiq' lançou o inédito 'Sistema Integrado de Gerenciamento de lixo' para embarcações, cuja finalidade é transformar o navio em unidade de tratamento, proporcionando uma considerável redução do impacto ambiental.

Apesar do rápido avanço no *design* dos equipamentos marítimos, ainda existem muitos desafios a serem vencidos. O sistema de provimento de cabos internos do navio, com o emprego de fibra ótica, poderá ser a chave para romper certas barreiras, acarretando na redução do peso, custo e complexidade da imensa quantidade de cabos instalados nos atuais navios.

Outro desafio a ser vencido é a colocação de canos e dutos, com a conseqüente diminuição do diâmetro e da quantidade dos mesmos instalados nos modernos e enormes navios de passageiros. 

\*Texto extraído da edição especial comemorativa aos 120 anos da revista Fairplay. Tradução livre: Edison Iabel.

<sup>1</sup> David Foxwell é colaborador da Revista FairPlay. Tem atuado nos últimos 20 anos na edição de jornais e redação de artigos sobre a indústria marítima.





## Centro dos Capitães comemora sete décadas

*Data festiva foi celebrada com almoço no Centro do Rio*

No último dia 29 de outubro, o Centro dos Capitães da Marinha Mercante (CCMM) promoveu um almoço solene, em comemoração aos 70 anos da entidade no Hotel Guanabara, no Rio de Janeiro. Na ocasião, estiveram presentes as diretorias do SINDMAR e da CONTTMAF, lideranças do segmento marítimo, incluindo armadores, autoridades navais, Associações de Classe e Construtores Navais, além de parentes e amigos.

Durante a solenidade, o Presidente do Centro de Capitães, o CLC Álvaro José de Almeida lembrou que em 1933 o comando dos navios brasileiros era uma atribuição exclusiva de oficiais estrangeiros, em sua maioria ingleses e portugueses. "A fundação do CCMM nasceu do desejo de um grupo de amigos do antigo Lloyd Brasileiro de mostrar às autoridades constituídas que o Comandante brasileiro era tão capaz de assumir a liderança de um passadiço, quanto os estrangeiros", declarou. O CMT Álvaro enfatizou ainda que na década de 1930 o então Presidente Getúlio Vargas nacionalizava a função de

comando dos navios brasileiros e que anos depois, durante a Segunda Guerra Mundial, alguns dos fundadores do CCMM juntamente com outros marítimos pereceram no comando de seus navios torpedeados por submarinos alemães.

O Centro dos Capitães é uma associação em que são realizados estudos voltados para os problemas do transporte aquaviário. Congrega Capitães de Longo Curso e de Cabotagem, não só oriundos das escolas de formação da Marinha Mercante, como também do Corpo da Armada, portadores dos certificados dessas categorias. "A nossa associação jamais desejou lutar apenas pelos Capitães,

mas, também por uma Marinha Mercante vigorosa com navios de bandeira brasileira e com tripulações competentes e bem assistidas", ressaltou o Capitão.

Por fim, o CMT Álvaro traçou um panorama do mercado marítimo no Brasil, afirmando, esperançoso: "Hoje vislumbramos no horizonte alguns sinais de bom tempo para a Marinha Mercante brasileira. Embora o setor de longo curso sofra com a acirrada competição dos megatransportadores, tornando difícil a batalha para os armadores brasileiros, sem o devido apoio dos poderes públicos, a navegação de cabotagem encontra-se em expansão."

*Líderes sindicais, armadores, e autoridades da Marinha brasileira prestigiaram comemoração pelos 70 anos do CCMM*



Agora ficou mais fácil aproveitar os benefícios dos convênios que o SINDMAR lhe oferece!\*

## CHEGOU O CARTÃO ASSOCIADO SINDMAR

Com ele você estará livre de encaminhamentos e ofícios. É só identificar-se e apresentá-lo no estabelecimento conveniado.



Venha buscar o seu cartão e os de seus dependentes\*\*, na secretaria da sede do SINDMAR ou habilite-se a recebê-lo em sua residência juntamente com o seu Guia de Convênios.

Para mais informações, ligue para o seu sindicato (21) 2518-2164 ou envie um e-mail para [secretaria@sindmar.org.br](mailto:secretaria@sindmar.org.br).

O Guia de Convênios está sendo enviado diretamente para os endereços dos associados cadastrados.

\* Nos convênios que exijam reserva de vagas, o cartão não dispensará os procedimentos inerentes para a definição da ordem na lista de inscrição. Estes convênios serão listados em nosso *site*, bem como o critério para a obtenção das vagas. Serão disponibilizadas também a relação dos interessados e suas respectivas posições na lista de inscrição.

\*\*A partir de 01 de março de 2004, o acesso aos convênios será exclusivo para os portadores do CARTÃO ASSOCIADO SINDMAR.

# Você embarcaria neste navio?

*Após dois meses de sofrimento, tripulantes de navio da Chaval retornam ao Brasil*



**E**m mais um escandaloso caso de abandono de trabalhadores marítimos, desembarcaram no Brasil, no dia 6 de outubro, cinco tripulantes do navio graneleiro Marcos Dias, da Chaval Navegação Ltda. – o sexto tripulante teve problemas com o passaporte e só retornou no dia sete –, que passaram quase dois meses agonizando com a falta de alimentos, medicamentos, e salários atrasados em um ambiente sem a mínima condição de higiene.

Os problemas começaram no último dia 10 de agosto quando a embarcação foi reprovada pela agência classificadora ABS durante uma vistoria no Porto de Roterdã, na Holanda. Foi verificado que as cavernas da proa estavam amassadas e precisavam ser substituídas. Insatisfeitos com a situação a que estavam sendo submetidos, os tripulantes convocaram uma reunião interna e relataram os problemas ao armador Cláudio Futuro Marcos Dias, que, no entanto, não tomou qualquer providência no sentido de permitir o repatriamento dos funcionários.

O sofrimento do pessoal de bordo é atestado pelo depoimento do Auxiliar de Saúde, Cassio Robson Paixão da Costa. “Quando fizemos a travessia através da linha do Equador, ficamos mais de uma semana sem dormir porque o navio não tinha ar-condicionado e nem calefação”, conta Cassio, que chegou a adoecer a bordo do Marcos Dias. “Estávamos angustiados, porque ninguém sabia o que estava acontecendo. Mesmo tendo sido liberado, eu não sabia se ia desembarcar,

ou se ia seguir viagem. Depois de passar pela Holanda, o navio iria para a Lituânia e de lá para o Porto do Rio Grande. Teríamos ainda uma travessia de quase 30 dias pela frente, mesmo sem qualquer condição de trabalho. O armador queria levar todo mundo na marra”, confessou.

A situação só foi contornada depois que os tripulantes iniciaram uma greve e acionaram a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), que, por sua vez, pediu auxílio à Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos. O inspetor da ITF, em Roterdã, Ed Booister, e o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, estiveram a bordo da embarcação para constatar as irregularidades denunciadas. Imediatamente, foi feito um contato com o agente do armador, e posteriormente com a empresa no Rio, que prometeu solucionar todas as pendências. “Graças a intervenção da CONTTMAF, os alimentos e a água de que precisávamos foram fornecidos. Ficou estabelecido também que só voltaríamos para casa se recebêssemos os nossos salários atrasados e diárias em dólar até o dia 25 de setembro”, relatou Cassio.

O acordo selado entre a CONTTMAF e a Chaval previa ainda que o pagamento da remuneração referente aos dias trabalhados até 6 de outubro seria efetuado assim que os marítimos desembarcassem no Brasil. Para o Presidente da entidade, Severino Almeida, que tomou conhecimento da grave situação em uma conexão que fazia em Amsterdã, de volta



*O tripulante Cassio Robson da Costa é recebido pela família e por amigos no Aeroporto Internacional do Rio, após passar 5 meses embarcado.*



*MOC Francisco Carlos Gomes (à esquerda), ao lado do ASD Cássio Robson da Costa.*



*Da esquerda para a direita: CTR Nivaldo Pereira, MNC Ademar Rodrigues de Castro, e ASC Cássio Robson da Costa.*



da reunião do Fair Practice Committee Steering Group da ITF, do qual é membro, tais ocorrências no exterior são revoltantes e produzem um verdadeiro estrago na imagem da bandeira brasileira. "As condições que testemunhei chocam porque não se compreende como tal decadência pode se instalar a bordo. Navios como este não deveriam existir. Isto não é mercado de trabalho, é mercado para escravos. É uma vergonha para o Brasil e, em especial, para quem precisa debater sobre as condições do navio com as autoridades locais, e até mesmo com os nossos colegas da ITF, no exterior, como foi o meu caso. Armador deste tipo jamais pode queixar-se de dificuldade de encontrar tripulantes para guarnecer seu navio. É até admirável que ainda consiga encontrar alguém. Só o desconhecimen-

to do tripulante sobre a empresa ou a mais premente necessidade de sobrevivência pode explicar", desabafa Severino.

Na ocasião, também foram repatriados o Marinheiro de Convés Ademar Rodrigues de Castro, o Marinheiro de Máquinas Antônio José Pacheco, o Moço de Convés Francisco Carlos Nogueira Gomes, o Contramestre Nivaldo Pereira e o Primeiro Oficial de Náutica Roberto Inácio Loyola.





## **José Válido**

### **Segundo Presidente do SINDMAR**

*Um grupo de oficiais de máquinas em sintonia com o ideal proposto pelo Movimento Unificar assumiu a direção do Sindimáquinas, em 1997, dando um passo definitivo em direção a unificação com o Sindináutica. Entre os líderes daquele grupo, estava o Chefe-de-Máquinas, José Válido, que presidia aquele sindicato. Visto como um negociador de estilo moderado, mas persistente, o atual Segundo Presidente do SINDMAR foi um dos responsáveis pela incorporação de novos métodos de negociação coletiva, tornando o processo mais transparente e democrático, e aproximando cada vez mais os trabalhadores das entidades que os representam. Buscando adequar cada vez mais os acordos coletivos aos anseios da categoria, Válido introduziu a consulta prévia aos navios que atuam na cabotagem e no longo curso, estimulando a troca de informações entre representantes, sindicatos e armadores em todas as etapas do processo negocial. "O nosso dever é lutar por aquilo que a base efetivamente quer. Antigamente, as tripulações não se envolviam e nem discutiam os acordos. Acho que tivemos o mérito de inculcar uma cultura mais participativa e, hoje, posso afirmar que muitas das conquistas obtidas são reflexo de um grau de envolvimento maior por parte da categoria", atesta.*

***Em entrevista a "Unificar", o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, e o Segundo Diretor Financeiro da entidade, Jailson Bispo, relatam as mudanças ocorridas nas negociações coletivas após a criação do SINDMAR, comentam suas experiências e fazem uma análise do mercado de trabalho na Marinha Mercante.***

***Que mudanças foram observadas no processo negocial com a criação do SINDMAR há três anos e meio?***

**Válido:** O SINDMAR se fortaleceu muito nas negociações para Acordo Coletivo de Trabalho, já que passou a representar não somente uma categoria isolada de Oficiais de Máquinas ou de Náutica, mas de todos os Oficiais Mercantes. Não há mais espaço para as individualidades de cada categoria. Em 1997, quando ainda éramos do Sindimáquinas, tínhamos apenas um Acordo Coletivo de Trabalho assinado. Hoje são mais de 30 ACTs. Isso nos alegra bastante. Nos chama muita a atenção o fato das próprias empresas nos procurarem para poder negociar os acordos. Mas isso não é fruto apenas do nosso trabalho e sim de uma participação mais efetiva dos nossos representados.

**Jailson:** A unificação dos Sindicatos de Máquinas e de Náutica proporcionou um natural crescimento na base de representados e, com isso, nós conseguimos obter avanços consideráveis para a categoria. Neste período, ampliamos o número dos Acordos Coletivos de Trabalho assinados, tanto no setor off shore e apoio portuário quanto no de navegação, propriamente dita.

***Como tem sido a evolução e a participação dos representados do SINDMAR nos processos de negociação?***

**Válido:** Esse é um ponto que merece grande destaque. Quando celebramos a unificação dos antigos Sindimáquinas e Sindináutica, buscamos estreitar nossa relação com os associados. O processo negocial não contava com uma participação tão efetiva e tão clara dos representados. Atualmente, recebemos as sugestões vindas dos navios para podermos confeccionar a pauta de negociações. Sempre que podemos, visitamos as embarcações para escutar as reivindicações. O contato também tem sido feito através de correspondências eletrônicas, cartas e telefone. Esta constante troca de informações tem nos permitido firmar acordos cada vez mais vantajosos para os nossos associados. Em todas as negociações, só concordamos com a assinatura do ACT, após o aval da maioria dos tripulantes da empresa com a qual negociamos. Muitas vezes, conseguimos ter uma aceitação unânime. No entanto, o fundamental é que essa participação continue existindo. No início desse processo, as tripulações não se envolviam e nem discutiam muito. Hoje, eles participam e fazem cobranças às entidades sindicais e o que

prevalece, no final das contas, é a vontade das tripulações. Em alguns casos, como na FLUMAR, essa participação evoluiu tanto que os navios já discutem entre si questões de interesse e apresentam uma pauta para o Sindicato antes de mesmo de se iniciar o processo negocial. Isso facilita muito o nosso trabalho e nos estimula a continuar lutando por melhorias para os nossos representados. O entendimento por parte das tripulações sobre as etapas que compõem uma negociação coletiva é fundamental para conquistarmos um resultado satisfatório.

**Jailson:** O SINDMAR trouxe maior credibilidade ao movimento sindical marítimo, promovendo uma aproximação efetiva do Oficial e do Eletricista com a sua representação. A categoria percebeu que havia e há seriedade nos propósitos. Percebeu que a unificação não era apenas um discurso político e sim um fato consumado. Hoje, quando visitamos os tripulantes das embarcações que atuam no *off shore* e no tráfego portuário, discutimos abertamente os pontos de interesse da categoria, e ouvimos as sugestões para as negociações. Essa interação tem sido extremamente valiosa e nos deixa mais fortalecidos para as negociações coletivas. Tanto a vinda deles aqui no Sindicato quanto a nossa ida a bordo é fundamental. Os marítimos freqüentemente me perguntam se o SINDMAR vai agregar outras entidades. Recentemente, nos unimos ao Sindicato dos Técnicos Eletricistas. Há uma conscientização de que a unificação é benéfica para toda a categoria. As empresas terão que dialogar com todos os representados das embarcações e não apenas com a categoria A, B ou C. Se formos comparar os ACTs assinados até 1999 com os acordos firmados a partir de então, iremos observar que obtivemos avanços, tanto em termos percentuais quanto em aspectos sociais para os nossos representados. Acredito que nunca chegaremos a um nível de satisfação geral e absoluta, isso é difícil, se não impossível, mas já estamos em um patamar razoável e podemos melhorar ainda mais.

#### **Em termos de salários, que avaliação pode ser feita?**

**Válido:** A questão salarial reservou surpresas agradáveis para nós do movimento sindical. Quem está um pouco mais atento ao comportamento da economia brasileira sabe que todas as categorias do país tiveram perdas salariais decorrentes da inflação. Recentemente, foi divulgado pelo IBGE e pelo Dieese que a queda na renda do trabalhador nos últimos 12 meses foi de 12,9%. Em nenhum dos nossos acordos, tivemos reajustes abaixo dos índices inflacionários. Isso é uma grande vitória para o sindicalismo marítimo brasileiro, já que outras categorias lutam para manter postos de trabalho, reduzindo suas jornadas e a remuneração dos trabalhadores. A cada ano que passa, além de assinarmos acordos com um número maior de empresas, os níveis salariais também estão avançando significativamente. Em 2003, algumas empresas que pagavam salários inferiores aos praticados pelo mercado buscaram compensar esta diferença, concedendo reajustes bem superiores à inflação. Não atingimos ainda um patamar que possa ser considerado ideal, porém a avaliação é positiva, levando-se em conta o nível dos salários no país.

**Jailson:** No início da década de 1990 o Brasil estava em um momento de abertura, foi o *boom* econômico, porém no setor *off shore* havia uma recessão dramática. Buscou-se manter os níveis salariais, já que muitas empresas estavam fechando. Entretanto, no fim dos anos 90 e meados de 2000 a situação se inverteu e o setor, hoje, está em plena expansão. Este ano, conseguimos fechar acordos com média de 33% de reajuste salarial. Esse percentual supera todos os índices de inflação divulgados. Porém, esse aumento ainda não é suficiente para repor todas as perdas do início da década passada. Ou seja, mesmo com índices elevados para o mercado, os salários ainda não estão no nível em que deveriam estar. Acredito que nas negociações dos ACTs 2004/2005, iremos evoluir neste aspecto, principal-



### **Jailson Bispo** **Segundo Diretor Financeiro** **do SINDMAR**

*Há 14 anos, um grupo de marítimos visionário e idealista fundou o "Movimento Unificar", plantando as primeiras sementes da unificação dos sindicatos dos Oficiais de Máquinas e de Náutica da Marinha Mercante. Acreditavam aqueles homens do mar que a iniciativa resultaria no fortalecimento da categoria e em uma maior transparência na relação entre dirigentes sindicais, trabalhadores e armadores. Entre as novas lideranças que surgiam, estava o Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo. Conhecido pela firmeza e habilidade com que conduz as negociações coletivas, Jailson vem contribuindo decisivamente para as recentes conquistas obtidas pelos trabalhadores celebradas nos acordos assinados com as companhias de navegação, especialmente aquelas que atuam no off shore. Dono de um temperamento forte e de uma determinação sem limites, sua atuação é marcada pela franqueza com que se comunica, mas, com grande disposição para o diálogo com os representados. "Acho importante manter um contato pessoal com as tripulações. Sentir de perto suas necessidades. Escutar suas posições, para poder me municiar para as negociações coletivas", conta.*



mente na ABEAM (Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo). Havia um discurso na Associação de que suas embarcações eram afretadas a um valor muito baixo pela Petrobras, algo em torno de US\$ 5 mil. No entanto, nos últimos 3 (três) anos, as empresas da ABEAM vêm renovando sua frota, adquirindo embarcações pelas quais cobra US\$ 12 mil dólares por dia. No próximo ano, haverá embarcações com diárias de até US\$ 30 mil. O problema é que a ABEAM, infelizmente, quer manter os salários no mesmo patamar. Já deixamos bem claro que não vamos aceitar essa política. Faz-se necessário um realinhamento salarial proporcional ao valor pago pela embarcação. E vamos lutar por isso.

**Quais as empresas que mais se destacam nos procedimentos negociais e quais as que têm criado dificuldades para a concretização de acordos coletivos?**

**Válido:** Podemos citar um conjunto de empresas que mostram boa vontade na hora de discutir um acordo conosco. Entre elas, estão Flumar, Aliança, Norsul e Elcano, que é uma empresa relativamente nova, mas que vem agindo de forma transparente com os sindicatos. Já empresas, como a Metalnave, oferecem maior resistência na mesa de negociações. O fato de ter uma administração concentrada nas mãos de algumas pessoas faz com que as

***“O SINDMAR trouxe maior credibilidade ao movimento sindical marítimo, promovendo uma aproximação efetiva do oficial e do electricista com a sua representação.”***  
**Jailson Bispo**

negociações sejam complexas e demoradas. Às vezes, levamos dois meses, simplesmente, para assinar um ACT, cujo texto já havia sido aprovado tanto pelas entidades sindicais, como pela empresa.

**Jailson:** No que se refere à negociação propriamente dita, a ABEAM é um 'calo' em nossos pés. Prevejo para o próximo ano uma discussão mais delicada pelas razões que já expliquei. Por outro lado, diversas empresas têm uma visão séria, de respeito com os nossos representantes. Uma delas é a BOS, que desde a sua criação (1999) vem renovando os acordos conosco sem criar obstáculos. Também destaco a Alfanave, a Pan Marine e a Norskan. Mas, evidentemente, existem outras companhias que agem com seriedade na mesa de negociações.

**Quais os principais obstáculos que têm se entropostado na etapa de negociação coletiva?**

**Válido:** Uma coisa nos surpreende. Em toda reunião inicial com qualquer empresa de navegação, na maioria dos casos, elas nos apresentam um balanço financeiro e administrativo. Se a empresa tiver um rendimento financeiro negativo, então, esse é o primeiro obstáculo enfrentado. Outra questão é a capacidade de entendimento da própria base. Ou seja, se ela tiver como reivindicação itens que fogem da realidade, fica muito difícil para quem a representa negociar um acordo vantajoso. Por isso nós preferimos trabalhar com os "pés no chão", requerendo benefícios factíveis. Ressalto que um Acordo Coletivo de Trabalho nunca encerra e nem contempla todos os anseios dos trabalhadores. Ele é um processo

contínuo de conquista. Por isso, as entidades sindicais precisam gozar de um conceito de credibilidade muito bom junto ao patronato. Mas, não há dúvida de que os itens mais difíceis de negociar são salários e repouso. O aumento do período de repouso é uma reivindicação mais do que justa diante da reclusão penosa a que se submete o marítimo a bordo de uma embarcação. Isso fica ainda mais evidente se observarmos que nos últimos anos houve reduções drásticas no número de tripulantes e um aumento proporcional da carga de trabalho, tornando a atividade a bordo quase insuportável. Por isso, precisamos avançar cada vez mais no item repouso. É quase impossível um marítimo passar quatro meses a bordo.

**Jailson:** Além das questões salariais já mencionadas, há cláusulas que emperram um processo de negociação. Esse ano, por exemplo, nós não renovamos o Acordo Coletivo com a Maersk, que se recusou a mudar o critério de remuneração, que atualmente, leva em conta a categoria e não a função do tripulante. A empresa simplesmente deixou de cumprir uma promessa feita durante a assinatura do ACT 2002-2003, demonstrando uma total insensibilidade a essa questão. De todas as companhias com as quais negociamos, a Maersk foi a única a ignorar nossa reivindicação. Além disso, ela não aceitou incluir o item relativo ao auxílio funeral. Esse é um assunto delicado para ser discutido em uma negociação, mas é necessário. Quando propusemos a sua inclusão, constatamos que houve uma boa aceitação por parte da maioria das empresas. Essa cláusula diz respeito a uma remuneração diferente da do seguro. A partir do momento em que acontece um falecimento, é natural que haja um desnorteamento por parte do cônjuge, que se vê obrigado a arcar com custos imediatos, não podendo esperar pelo dinheiro do seguro. Em alguns casos, o familiar do nosso representado tem que se deslocar para estar mais próximo possível da situação. Por isso, criamos esse benefício que nada mais é do que uma remuneração oferecida ao cônjuge para que

este não tenha que esperar a liberação dos recursos do seguro. A Maersk foi uma das poucas empresas a questionar esse item. Não há explicação para esta atitude, até porque ninguém precisou utilizar esta cláusula até hoje. Isso foi uma prova da falta de visão da empresa, que costuma pregar outro tipo de procedimento em seu discurso.

**Como tem sido a relação entre os Sindicatos Marítimos nestes processos?**

**Válido:** Nos orgulha muito o fato do SINDMAR ter conseguido se aproximar bastante dos outros sindicatos marítimos envolvidos nos processos negociais. Estamos conseguindo trabalhar com unidade e um alto nível de profissionalismo. Todos os outros sindicatos do setor discutem, participam e negociam junto conosco. Nem sempre conseguimos a unanimidade, mas na maioria das vezes, temos tido decisões quase que consensuais. Saímos do amadorismo para o profissionalismo e isso pode ser observado até no fato de termos assessorias para nos dar suporte na preparação dos processos negociais. Queremos nos aperfeiçoar cada vez mais.

**“Acho que tivemos o mérito de incutir uma cultura mais participativa e hoje, posso afirmar que muitas das conquistas obtidas são reflexo de um grau de envolvimento maior por parte da categoria”**

**José Válido**



**Jailson:** O relacionamento entre os sindicatos co-irmãos sempre foi, e assim deve continuar, de uma total franqueza e seriedade no trabalho. Nós sempre buscamos o caminho do diálogo em nossa federação, nas questões relativas aos acordos coletivos em vigor.

**Quais as perspectivas de relacionamento com o setor de recursos humanos das companhias?**

**Válido:** Entendemos que o nosso relacionamento com o setor de recursos humanos é primordial, já que este departamento é responsável direto pela empregabilidade do nosso pessoal. É comum as empresas nos solicitarem a indicação de Oficiais e Eletricistas aptos para embarcar. Insisto que isso é reflexo do alto grau de profissionalismo que atingimos. Os Oficiais e Eletricistas sabem disso e também procuram o SINDMAR, para pesquisar as melhores empresas do mercado de navegação. Tal fato nos permite criar um rico banco de dados que alimenta o mercado com informações sobre o perfil dos nossos representados. Acredito que todos saem ganhando com esse mecanismo. As empresas, por exemplo, reduziram, e muito, a probabilidade de cometerem erro na contratação de marítimos. E os associados vêem no SINDMAR o caminho mais curto para uma boa colocação no mercado.

**Jailson:** De um modo geral, as empresas com as quais assinamos contrato coletivo aplicam tudo aquilo que é acordado. Com isso, elas nos facilitam e muito. Nós contactamos o setor de recursos humanos da empresa quando há dúvidas decorrentes de alguns itens do acordo. Mas acredito que essas dúvidas tendem a diminuir, pois, de uma maneira geral, os ACTs estão sendo renovados naturalmente ano a ano.

**Como está o mercado de trabalho para o marítimo que está ingressando nos setores de cabotagem e longo curso?**

**Válido:** Para os que estão ingressando na Marinha Mercante tradicional, de uma

forma geral, o mercado está excelente em termos de empregabilidade. As empresas estão sempre em busca de Oficiais e Eletricistas. Existe mercado para todos os segmentos, algumas pessoas se adaptam melhor ao setor *off shore* atraídos por salários e regime de repouso melhores. Mas há outras que preferem a Marinha Mercante tradicional em função da possibilidade de ascensão na carreira e de conhecer estados e países diferentes. Este ano, as empresas que atuam na navegação de cabotagem e de longo curso estão adequando suas remunerações e períodos de repouso ao mercado de navegação. Um exemplo disso é dado pela Elcano que antes operava com um regime 11 por um (11 meses de trabalho e um de repouso) e, hoje, atua com o regime quatro por um (quatro meses de trabalho e um de folga). Outro exemplo a ser citado é o da Norsul, que no ano passado, impôs um regime de repouso sete por um e, no último acordo assinado, mudou para cinco por um. São avanços significativos que estão sendo conquistados através da força da base sindical e da concorrência de mercado.

**Como está o mercado de trabalho para o Oficial que está ingressando no setor off shore?**

**Jailson:** Ao contrário dos anos anteriores (como em fins da década de 1980 e início da década de 1990) o mercado de trabalho hoje para os recém-formados está muito bom. É um setor atraente para o representado porque oferece possibilidade de ascensão rápida na carreira, e é de fácil adaptação por causa do regime de trabalho 1/1 (1 mês de folga para cada mês de embarque). Atualmente, um Oficial que sai da escola de formação costuma levar de 10 a 15 anos para chegar ao comando ou chefia de uma embarcação pelos trâmites tradicionais. No *off shore*, esse tempo é reduzido à metade, ou até a menos. Por essa razão, os mais jovens tendem a procurar esse mercado naturalmente. Quando temos oportunidade de fazer palestras tanto no CIAGA quanto no CIABA, expomos de maneira bem clara aos alunos o leque de oportunidades de trabalho neste segmento.

# Companheiro Severino Almeida é convidado a integrar o CNDRT

No último dia 13 de outubro, o Ministro do Trabalho e do Emprego, Jaques Wagner, instalou a Comissão Nacional de Direito e Relações de Trabalho (CNDRT) instituída através da Portaria nº 1.150. A instância vai auxiliar as atividades do Fórum Nacional do Trabalho nas questões relativas às reformas sindical e trabalhista e discutir e avaliar temas referentes às relações de trabalho que, por sua relevância, exijam a formulação de proposições ou ações do Ministério do Trabalho e do Emprego. Além disso, compete à CNDRT relatar ao MTE o andamento das discussões nos meios acadêmicos e nas instituições judiciárias acerca de assuntos trabalhistas.

Segundo a portaria, publicada no **Diário Oficial da União**, no dia 10 de outubro, caberá à Comissão a apreciação de projetos de lei e de emenda cons-

titucional em tramitação no Congresso Nacional com o objetivo de aprimorar seu contexto na técnica legislativa além de examinar o teor de tratados, convenções e recomendações internacionais de trabalho de modo a orientar a postura governamental diante de tais instrumentos. A CNDRT também deverá confeccionar relatórios destinados a Organização Internacional do Trabalho (OIT), informando sobre o cumprimento, em âmbito nacional, das obrigações decorrentes da Constituição da OIT e ainda, sobre a compatibilização da legislação brasileira com os tratados e convenções ratificados pelo país.

Ao todo, 34 membros compõem a comissão. O Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Severino

Almeida Filho, foi convidado e aceitou integrar a comissão. Em sua primeira reunião, logo após a cerimônia de posse, presidida pelo Ministro Jaques Wagner, o grupo escolheu como primeiros temas para discussão o funcionamento das Comissões de Conciliação Prévia, a terceirização da mão-de-obra e cooperativas, os fundamentos do Direito Coletivo do Trabalho e os Direitos Fundamentais do Trabalho.

Integram também a CNDRT o Presidente do DIAP, Celso Napolitano, além de juristas e membros de entidades da área de relações do trabalho, como Arnaldo Sussekind, um dos elaboradores da CLT e eleito presidente de honra da Comissão, o advogado José Francisco Siqueira Neto, e o juiz Grijalbo Fernandes Coutinho, Presidente da Associação Brasileira de Magistrados Trabalhistas – ANAMATRA.

*O lugar mais bonito do Rio para a sua festa.*



# Bom senso à deriva



## Delba Marítima insiste em política contraditória

Prestes a colocar efetivamente em operação a primeira de suas embarcações AHTS (manuseio de âncoras), a Delba Marítima Navegações volta a causar apreensão à comunidade marítima. Apesar de adotar um discurso no qual prega a modernização e expansão de suas atividades, a Companhia continua praticando uma política salarial não condizente com os tipos de embarcações com os quais está atuando, utilizando uma mão-de-obra sem preparo adequado para atuar em navios deste tipo.

A organização sindical marítima combate esta prática, alertando que uma manobra feita de forma incorreta em embarcações de alta potência, impõe riscos ao meio ambiente e à vida humana, ocasionando também prejuízos materiais de valores incalculáveis. De acordo com o Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, empresas sérias que vão lançar seus AHTSs ao mar no final de 2004 estão treinando seus marítimos há mais de um ano. Jailson reiterou que incluirá na pauta de negociações do próximo acordo coletivo com a ABEAM, da qual a empresa faz parte, uma proposta de realinhamento salarial da categoria, já que o custo do afretamento dessas embarcações pela Petrobras será mais elevado.

“É inadmissível que a Delba continue aplicando tabela salarial de embarcações de pequeno porte em navios de alta tecnologia e que exigem um nível de capacitação maior por parte das tripulações”, advertiu.

O empreendimento da Delba Marítima corresponde a uma encomenda de US\$ 95 milhões para a construção de três embarcações AHTS (cerca de R\$ 90 milhões cada). No último dia 27 de julho, foi lançada ao mar mais uma unidade deste tipo construída pelo estaleiro Brasfels, subsidiário do grupo Fels Setal.

A CONTTMAF apóia e aplaude a iniciativa das empresas brasileiras de investir em embarcações específicas para o setor *off shore*. Contudo, não pactua com o comportamento gerencial de qualquer companhia que se mostre insensível aos reclamos por mais segurança operacional. “Exigimos respeito às exigências quanto à qualificação profissional que novas tecnologias, aliadas a maior potência destes barcos, nos impõem. Romper a mentalidade desenvolvida ao longo de décadas no gerenciamento de embarcações de menor grau de sofisticação, que usam como referência de potência 2400 BHP, é necessário e urgente”, ressaltou o Presidente da entidade, Severino Almeida.

Você faz a **UNIFICAR**.  
Critique,  
opine,  
sugira!



O SINDMAR quer que você, associado, continue colaborando na elaboração da sua revista. Esta saudável interação nos dá a certeza de que produzimos um veículo cada vez mais conceituado e voltado fundamentalmente para seus os interesses.

As sugestões  
devem ser enviadas  
para o e-mail  
[imprensa@sindmar.org.br](mailto:imprensa@sindmar.org.br).

# Saúde começa pela boca



Hábitos saudáveis de higiene bucal contribuem para a boa convivência a bordo

**A**o passar muitos dias embarcado, absorto em um ritmo frenético de trabalho, o marítimo acaba ficando sem tempo para cuidar de aspectos importantes para a manutenção da saúde, entre eles, a higiene bucal. Tal procedimento pode acarretar o surgimento de infecções e doenças que poderiam ser evitadas com uma dieta balanceada e livre do excesso de açúcar, tido como o principal alimento causador de tártaro e placas bacterianas. Seguindo essa receita, deve-se evitar, sempre que for possível, a ingestão de balas, chocolates e outros produtos que contenham este ingrediente em demasia. Se o consumo for inevitável, deve-se escovar os dentes logo após a ingestão destes alimentos.

As frutas cítricas, refrigerantes e demais alimentos ácidos também devem ser consumidos com moderação. O ácido alimentar, quando ingerido continuamente, pode desmineralizar o esmalte dos dentes, resultando na hipersensibilidade dolorosa e incômoda da arcada dentária. Para neutralizar os efeitos ácidos na cavidade bucal, recomenda-se o bochecho com água pura sempre após a ingestão de alimentos cítricos.

Por outro lado, alguns alimentos podem e devem ser consumidos em abundância. Vegetais, frutas e proteínas são considerados alimentos não cariogênicos – não causadores de cárie – e possuem papel fundamental na manutenção da saúde. Tão saudáveis como estes, os chamados alimentos detergentes – maçã, laranja pêra e cenoura – permitem eliminar resíduos de outros alimentos ingeridos que se aderem à superfície bucal durante a mastigação.

Inimigo da boa saúde bucal e da autoestima é o mau hálito que pode causar constrangimentos e inibições além de di-

ficultar a convivência com outras pessoas, prejudicando as relações de trabalho. De acordo com a cirurgiã-dentista, Elenice A. Nogueira Gonçalves, “existem muitos fatores que prejudicam o processo de higienização bucal, como a falta de uma orientação básica para garantir a limpeza dos dentes”.

Elenice explica que a halitose é causada, principalmente, pelo *stress*, períodos de longo jejum e correria do dia-a-dia, que aliados a higienização inadequada da boca provocam aumento da produção de adrenalina no organismo e queda na produção da saliva. Tais fatores, combinados, resultam na formação de uma cobertura branca ou amarela na língua, ocasionando o desagradável “gosto de guarda-chuva velho” na boca. Para evitá-lo, faz-se necessária a ingestão abundante de líquidos e a higienização correta da cavidade bucal. Dados estatísticos provam que de 20% a 30% das pessoas sofrem de halitose crônica.

É freqüente também o aparecimento de enfermidades relacionadas à má escovação dentária. Um exemplo é a doença periodontal que atinge os tecidos em torno dos dentes, e, em muitos casos, é indolor, o que dificulta sua percepção. A doença se manifesta quando a placa bacteriana se acumula sobre a superfície do esmalte dentário e na gengiva, favorecendo a multiplicação de bactérias. Estas depositam produtos tóxicos no sulco gengival inflamando-o e formando uma bolsa. O problema pode levar a perda dos dentes se não for tratado imediatamente. Assim como a doença periodontal, a gengivite agride a gengiva deixando-a inchada e causando sangramento. Porém quando detectado a tempo, o processo é reversível. 

## Confira abaixo algumas dicas da “Unificar” para garantir uma boa higiene bucal

- Não deixe sua saliva num estado ácido por períodos prolongados de tempo. Evite ingerir alimentos que fiquem por muito tempo na cavidade bucal, como balas, pastilhas e chicles (que podem permanecer por mais de 10 min na boca). Se a vontade de ingerir um doce for incontornável, opte por um bombom ou qualquer outro doce que fique na sua boca só enquanto você mastiga.
- Evite a ingestão de doces e guloseimas entre as refeições, procure ingeri-los como sobremesa, assim a saliva conseguirá efetivar o seu *efeito-tampão*.
- Escove seus dentes e use fio dental logo após as refeições. Dessa forma você estará impedindo que as bactérias se aproveitem dos resíduos alimentares e facilitando o *efeito-tampão* da saliva, já que os cremes dentais contêm minerais que podem ser utilizados pelos dentes, além de neutralizar a acidez na cavidade bucal.
- Quando estiver num local que impossibilite sua higienização, logo após a refeição coma um vegetal ou uma fruta crua e de consistência dura (cenoura, maçã). O atrito dos dentes com esse tipo de alimento remove, em parte, os resíduos da alimentação, mas em hipótese alguma substitua a escova e o fio dental.
- Procure seu dentista. Ele irá orientá-lo sobre o uso de escova, fio dental, flúor e cremes dentais, além de verificar a existência de cáries.

# Há força na união



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES  
EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS

**Há 67 anos organizando trabalhadores e  
buscando a unidade no sindicalismo aquaviário.**

Filiada à





# O que muda com o ISPS Code

**E**m virtude dos atentados de 11 de setembro de 2001, o mundo acordou para as conseqüências de um ataque terrorista. Como a ameaça pode vir por terra, ar e mar, sendo este último bastante vulnerável, em novembro do mesmo ano, na 22ª sessão da Assembleia da IMO, foi decidido que novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias seriam desenvolvidas. Os governos signatários da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 se comprometeram a adotar essas medidas em dezembro de 2002. Assim nasceu o ISPS Code (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, que compõe o Capítulo XI-2 da SOLAS, cujos objetivos são:

- Estabelecer regras internacionais envolvendo a cooperação e responsabilidade dos Governos e das Indústrias Portuárias e Marítimas.
- Garantir a coleta e troca de informações relativas a proteção.
- Prover métodos de avaliação dos níveis de proteção para permitir o desenvolvimento de planos e procedimentos que respondam às alterações nestes níveis e assegurem a implementação de medidas proporcionais e adequadas aos mesmos.

Este código é aplicado aos navios de passageiros (incluindo os de alta velocidade) e aos de carga a partir de 500 dwt envolvidos em viagens internacionais; às unidades móveis de perfuração ao largo da costa e às instalações portuárias que servem os navios envolvidos em viagens internacionais.

As decisões dos governos signatários em relação à aplicação deste código nas instalações portuárias deverão ser baseadas em avaliações de proteção de modo que não comprometam o nível de segu-

rança almejado pelo código. Este último não se aplica a navios de guerra ou outros não utilizados comercialmente. O ISPS Code está dividido em duas partes, sendo a primeira composta pelos requisitos obrigatórios e a segunda, por um conjunto de diretrizes para sua implementação.

O ISPS determina que os governos signatários são responsáveis pelo estabelecimento dos níveis de proteção que devem ser aplicados em um determinado tempo variando de acordo com a ameaça à proteção, sendo o nível 1 o de operação normal do navio e das instalações portuárias e o nível 3, o mais elevado, que deve ser usado por um curto período, ou seja, enquanto durar e for eminente o risco de um incidente. Também, estão entre suas atribuições, aprovar os planos de Proteção do Navio e das Instalações Portuárias, assim como suas emendas; emitir o Certificado Internacional de Proteção do Navio; aprovar a Avaliação de Proteção das Instalações Portuárias; exercer medidas para o teste e o controle de cumprimento dos Planos aprovados, além de transmitir informações à IMO e à Indústria Marítima e Portuária.

## Funcionários de Proteção

As Companhias de Navegação, dependendo da quantidade ou dos tipos de navio que operam, devem designar ao menos um CSO (Funcionário de Proteção da Companhia). Entre seus deveres estão: aconselhar sobre os níveis de ameaças a que o navio está sujeito, assegurar a execução das avaliações de proteção dos navios, elaborar planos de proteção para os navios, organizar auditorias internas e revisões das atividades de proteção, entre outros. Se for mais de um, é preciso que esteja claramente identifi-

cado por quais navios cada pessoa é responsável. Cada embarcação deverá ter seu SSO (Oficial de Proteção do Navio), que tem como função, manter e supervisionar a implementação do plano de proteção do navio e suas emendas, propor alterações ao plano, assegurar que o pessoal de bordo receba treinamento adequado, entre outros.

Todos os navios envolvidos em viagens internacionais devem ter a bordo um plano de proteção do navio, o SSP (Ship Security Plan), aprovado pela administração da bandeira. Este plano deve conter medidas para os três níveis de proteção já mencionados e devem ser escritos no idioma ou idiomas de trabalho do navio. Caso o navio não trabalhe com Inglês, Francês ou Espanhol, deverá incluir uma tradução em um destes idiomas. Uma Organização de Proteção Reconhecida (RSO) poderá elaborar o plano de proteção do navio, fazer a avaliação e aprovação do mesmo desde que autorizada pela administração da bandeira. Por uma questão ética, a organização que elaborar o plano não poderá participar da avaliação e/ou aprovação do mesmo.

A emissão do Certificado Internacional de Proteção do Navio (International Ship Security Certificate) comprova que o navio está cumprindo o ISPS Code e sua validade não poderá ultrapassar cinco anos. Caso a administração exija somente uma verificação intermediária, ela deverá ocorrer entre o segundo e o terceiro ano de aniversário do certificado. Os registros de treinamento, ameaças à proteção, alteração de nível de proteção, auditorias etc. devem ser mantidos a bordo pelo período determinado pela administração.

A Proteção das Instalações Portuárias deve ser feita com a adoção de medidas estabelecidas e/ou aprovadas pelo

governo signatário em cujo território estejam localizados os portos e de acordo com o nível de proteção. Portanto, é necessário que seja feita uma avaliação da proteção das instalações portuárias para que sejam identificadas as de possíveis ameaças a bens móveis e à infra-estrutura, além da probabilidade de sua ocorrência. Um plano de Proteção das Instalações Portuárias (PFSP), adequado para a interface navio/porto, deverá ser elaborado e mantido, com base na avaliação acima mencionada, e aprovado pelo governo signatário. Este plano, a critério da Administração, poderá cobrir mais de uma instalação, caso sejam semelhantes o operador, a localização, a operação, os equipamentos e/ou os projetos das instalações. Um Funcionário de Proteção das Instalações Portuárias (PFSO) deverá ser designado para uma ou mais instalações portuárias. Cumpridas as medidas acima mencionadas, o governo signatário em cujo território esteja localizada uma instalação portuária poderá emitir uma Declaração de Cumprimento de uma Instalação Portuária (SoCPF), cuja validade e os procedimentos para inspecioná-la ou auditorá-la à continuidade do PFSP também devem ser estabelecidos pelo governo signatário. A fim de garantir a implementação eficaz do PFSO deverá ser feito pelo menos uma vez a cada três meses, exer-

cícios testando elementos individuais do plano. Vale lembrar também que o Código recomenda um exercício em conjunto com porto, navios e autoridades, sendo que o intervalo entre um exercício e outro é de no máximo 18 meses.

Além do Código acima resumido, outras medidas visando a proteção devem ser implementadas tais como: a instalação do Sistema de Identificação Automática (AIS), a marcação do número de identificação do navio em local visível e a instalação do Sistema de Alerta de Proteção do Navio. Este último deverá ser instalado de modo a ser acionado do passadiço e de um outro lugar de bordo. Seu alarme será recebido pela autoridade designada pela Administração e, dependendo das circunstâncias, pela Companhia, não devendo ser enviado para outro navio e nem percebido a bordo. O alarme deve conter uma mensagem de alerta com a identificação do navio e sua localização.

Finalizando, nada no ISPS Code deverá ser interpretado ou aplicado de maneira inconsistente, mas com o respeito adequado aos direitos e liberdades previstos em instrumentos internacionais, especialmente os direitos relativos a trabalhadores marítimos, incluindo a Declaração de Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho da OIT, bem como padrões internacionais para trabalhadores marítimos e portuários.

## Portaria da DPC assegura ascensão de categoria para Oficiais Mercantes

Os Oficiais Mercantes amparados pela portaria 74, de 10 de dezembro de 2001, assinada pela Diretoria de Portos e Costas, já podem requerer a ascensão da categoria de ION para Capitão de Cabotagem (CCB), desde que comprovem tempo de embarque no exercício de comando ou imediate de navios com AB igual ou superior a 500, na navegação marítima, por período igual ou superior a dois anos. A garantia foi dada pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo, através do Ofício 1.288/2003-DPC, encaminhado ao Presidente do SINDMAR, Severino Almeida. A portaria atende os portadores de certificados de competência com enquadramento da Regra II/2 da Convenção STCW 78, emendada em 1995.

Os interessados poderão solicitar a ascensão de categoria junto à Capitania/Delegacia/Agência mais próxima de seu domicílio, anexando a documentação necessária à comprovação do tempo de embarque. A DPC esclarece ainda que não haverá alteração no Certificado de Competência (mod. DPC-1031), sendo, portanto, mantida a mesma competência.

# Novo Código ISPS:

**SINDMAR se prepara para capacitar seus associados**

A partir de 1º de julho de 2004, os navios e instalações portuárias deverão dispor de um "Certificado de Proteção", o que requer o emprego de pessoal especializado na fiscalização de produtos e pessoas que trabalham no transporte aquaviário. Com o objetivo de capacitar seu quadro de associados, o Sindicato está cadastrando interessados em participar de cursos, no início de 2004, para as seguintes funções:

- Oficial de Proteção de Navio.
- Oficial de Proteção da Companhia.
- Oficial de Proteção de Instalações Portuárias.

**Os interessados poderão inscrever-se na sede do SINDMAR, pelo e-mail [sindmar@sindmar.org.br](mailto:sindmar@sindmar.org.br), ou ainda pelo fax (21) 22534524.**

\*A inscrição só será válida com a confirmação pelo Sindmar.



# Marinheiro impede destruição de cidade

**DOIS DE FEVEREIRO DE 1965.** O pacato bairro de Cordeiros, em Itajaí, região sul do país, nunca vira nada igual: alarde, gritaria, todo um povo deixando suas casas às pressas. Labaredas podiam ser vistas a quilômetros de distância. O navio gaseiro "Petrobras Norte", da Fronape, estava em chamas e a destruição de toda a cidade era iminente. A tragédia só não se concretizou em função da intervenção de um marinheiro destemido, Odílio Garcia, bombeador dos navios da Companhia.

A embarcação havia aportado no terminal marítimo da Heliogás para realizar os procedimentos de descarga de aproximadamente 400 toneladas de gás liquefeito de petróleo quando uma das mangueiras que ligavam os tanques do navio aos tanques

em terra cedeu. Graças a pressão, uma junção se rompeu, dando início a um violento vazamento de gás que culminou na explosão.

No momento do acidente, Odílio Garcia estava fora do navio, no trapiche, cuidando da descarga de gás. Ao perceber a gravidade do que ocorria, o tripulante entrou na embarcação e tentou segurar o mangote que serpenteava espalhando gás pelo convés. Após a explosão, Garcia ficou com o corpo em chamas, e, ainda assim, fechou as válvulas de bombeamento de gás antes de cair nas águas do rio Itajaí-açu. Ele morreu no hospital da cidade tendo 95% do corpo queimado. Outros quatro tripulantes da embarcação também perderam suas vidas no incêndio ocorrido em uma região com diversos terminais petrolíferos. A tragédia poderia ter tido consequências incalculáveis sem o ato heróico de Garcia.



## A trajetória de um herói

Odílio Garcia nasceu no dia 25 de julho de 1930, no Sertão de Santa Luzia, no município de Porto Belo (SC). Viveu uma infância pobre, tendo sido obrigado a trabalhar desde os 12 anos. Concluiu apenas os estudos do ciclo primário, mas era visto como um autodidata. Compensava a pouca escolaridade com a paixão pela leitura, sendo a política o seu tema preferido. Em setembro de 1949, foi contratado como segundo condutor motorista em embarcações da empresa santista Christiani-Nielsen Engenheiros e Construtores, cargo que ocupou até janeiro de 1950. Em Itajaí, atuou na Fundação Hoffmann e em um escritório de advocacia. Trabalhou ainda por 17 anos nos navios da Fronape / Petrobras. Idealista, Garcia engajou-se em diversos movimentos classistas no Rio de Janeiro, opondo-se com veemência a política norte-americana e sua influência sobre o Brasil. Defendeu as ações modernizantes do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) e apoiou as medidas mais radicais do governo João Goulart (1961-1964). Foi também um ferrenho defensor da Reforma Agrária. No dia 2 de fevereiro de 1965, sua vida foi tragicamente interrompida no incêndio do navio "Petrobras Norte", atracado em Itajaí. Odílio Garcia era solteiro e não deixou filhos.

---

Mais detalhes sobre a tragédia com o navio "Petrobras Norte" podem ser encontrados no livro "Itajaí em Chamas", escrito pelo jornalista e professor de sociologia da UNIVALI, Magru Floriano, editora Alternativa. Informações pelo telefone: (47) 9987-4613 ou pelo e-mail: magrufloriano@bol.com.br.



Todo apoio à  
unicidade sindical

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



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

Investindo  
em *pe*soas

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

Filiado a



SINDMAR



# Galeria Maldita

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

## **Luiz Antonio de Medeiros**

- Metalúrgico e torneiro mecânico
- Empregou-se em uma metalúrgica e passou a freqüentar o Sindicato da categoria em São Paulo (1978)
- Integrou a chapa vencedora da diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos de SP como primeiro secretário (1981)
- Foi eleito presidente da entidade (1987), conquistando um segundo mandato em 1990
- Fundou a Força Sindical (1991)
- Deputado Federal pelo PL-SP (2º mandato)
- É titular da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar fatos relacionados à pirataria de produtos industrializados e sonegação fiscal

- 
- Fundou a Central Força Sindical articulado com o Presidente Fernando Collor e empresários.
  - Votou a favor da Reforma da Previdência do governo FHC, criando o fator previdenciário e ampliando o nosso tempo de serviço para a aposentadoria.
  - Votou a favor da Reforma da Previdência do governo Lula, retirando direitos dos servidores públicos.
  - Aprovou a proposta de flexibilização da CLT, que altera o artigo 618, estabelecendo a prevalência de convenção ou acordo coletivo de trabalho sobre a legislação infraconstitucional.
  - Votou a favor do Regime Jurídico Único (RJU), instituindo a contratação pela CLT no serviço público, sem direito à negociação, estabilidade ou aposentadoria integral.
  - Votou a favor da conciliação dos trabalhadores na empresa, restringindo, assim, o acesso destes à Justiça do Trabalho, forçando a conciliação na empresa.
  - Apóia a Responsabilidade Fiscal, que privilegia o pagamento de juros em detrimento às despesas com pessoal, custeio, investimento em infra-estrutura e nas áreas sociais.

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

Acompanhe em nosso site ([www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br)) a composição desta lamentável galeria.