

unificar



Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - ANO V - Nº 18 - Maio/2004

Abandonados NO FIM DO MUNDO

Frio, fome e descaso assolam tripulantes do navio da NEPTUNIA fundeado em Ushuaia, o porto mais longínquo das Américas

Leia também nesta edição:

- A vez das mulheres na Marinha Mercante
- Manifestação reúne 30 mil em BSB, pela unicidade sindical
- O golpe de 64 e a tortura sobre as lideranças marítimas
- Acordo Coletivo histórico com a TRANSPETRO/PETROBRAS

Todo apoio à
Unicidade
Sindical

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





Navegar é Preciso II

Severino Almeida Filho*

No que pese a má fase que atravessa o governo Lula, há que destacarmos que no setor da Indústria Marítima, ele está em um momento muito especial, em que poderá lançá-lo tanto à história, quanto à total quebra de expectativas positivas para um setor tão estratégico e gerador de empregos, como o nosso.

A edição da tão esperada e desejada Medida Provisória, para aperfeiçoar a legislação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, foi publicada no último dia 26 de março, e levou o número 177. Foi, sem dúvida, uma forte sinalização de que há esperanças de verdadeiro soerguimento da Indústria Marítima Brasileira, muito embora entendêssemos que as deficiências desta MP deveriam ter sido sanadas antes de sua publicação.

Esta MP foi fruto de quase um ano de discussões entre os diversos segmentos deste setor e principalmente da determinação, digna de elogios, do atual Diretor do Departamento do Fundo de Marinha Mercante, Dr. Sérgio Bacci, em tornar concreto, os consensos obtidos.

Apesar dos esforços, a área econômica do governo Lula limitou, consideravelmente, a eficácia da MP, cometendo equívocos, dos quais destacaríamos a eliminação de subsídios fundamentais aos atuais navios, limitando-os aos que vierem a serem construídos.

Este equívoco natural para quem não possui uma ampla visão do setor e provavelmente não releva ou desconhece que os investimentos em subsídios viabilizados pelo Fundo de Marinha Mercante – FMM, principalmente, retornam ao próprio Fundo, gerando empregos e riquezas. O estabelecimento de dois pesos e medidas entre navios novos e usados não promoverá em curto prazo o crescimento da tonelagem própria da armação, haja vista que o diferencial de competitividade entre novos e usados levarão naturalmente a substituição dos últimos pelos primeiros. Isto certamente ocorrerá, independentemente, da

constatação de que os navios, ora no tráfego, podem ter bons anos de utilização no mar. Além de não gerarem novos empregos na Marinha Mercante, tal medida, caso não seja corrigida não aliviará a nossa conta do serviço de fretes e reduzirá a demanda por uma indústria naval de reparos.

Outro aspecto que realçamos é o necessário condicionamento de obtenção de subsídios pela armação nacional, a uma contrapartida social de geração de empregos através da utilização de tripulação nacional. Numa atividade globalizada tal preocupação é natural e necessária para que possamos manter uma autêntica Marinha Mercante Nacional, com tripulação, empresas e navios brasileiros. Subsidiar empregos para estrangeiros é inaceitável sob qualquer ponto de vista.

Contudo, cada um dos aspectos não solucionados pela MP 177, poderá vir a ser corrigido antes de sua aprovação pelo Congresso Nacional, o que deverá ocorrer antes do final de maio. Dependerá tão-somente do convencimento do governo Lula, de que, embora o texto atual represente avanços, não atenderá as expectativas de crescimento da Indústria Marítima, para que gere empregos com todo potencial que possui, e reduza, não apenas os gastos em dólares pelo serviço de fretes, mas também, promova um crescimento de tonelagem da frota nacional, reduzindo a nossa atual dependência externa.

Não restam dúvidas de que disposição para promovermos este convencimento, já demonstramos que temos. Resta-nos saber, se o governo Lula decidirá pelo caminho que o fará fazer História, ou trilhará o costumeiro caminho tão em voga nestas últimas décadas para este setor, que nos levaria mais uma vez às frustrações próprias de um novo programa do tipo “Navega Brasil”.

Mais do que nunca, navegar é preciso.

Tão preciso quanto necessárias são as correções que estamos defendendo. 🇧🇷

* Severino Almeida Filho é presidente do SINDMAR e da CONTMAF

18 **Acordos Coletivos**

Norsul, Noble, Docenave e Norskan asseguram proteção laboral dos trabalhadores marítimos.



Regime de repouso histórico 22

Acordo coletivo assinado entre os sindicatos marítimos e a Petrobras/Transpetro apresenta a melhor relação de embarque e repouso da história da companhia.

A vez das moças na Marinha Mercante

38 *Mulheres driblam preconceito e conquistam espaço na indústria marítima*



Abandonados no fim do mundo 42

Brasileiros vivem drama eterno a bordo do N/T Neptunia Mediterrâneo fundeado na cidade mais longínqua do continente sul-americano.



50 **Fiscalização portuária reforçada em Cabedelo**

Delegacia da CONTTMAF e do SINDMAR integra força-tarefa de combate aos armadores que exploram trabalhadores do setor pesqueiro.

Fórum Sindical dos Trabalhadores 52

Em demonstração de força da Organização Sindical, cerca de 30 mil pessoas tomam as ruas de Brasília em defesa da unicidade sindical e dos direitos trabalhistas.

72 **Golpe Militar de 64**

Tomada do poder pelos generais das Forças Armadas marca o início da mais implacável perseguição às lideranças sindicais brasileiras.



Entrevistas: Enilson Pires e Marco Aurélio 78

Diretor de Previdência Social e Novo Diretor Procurador do SINDMAR avaliam trabalho implementado pelo Departamento Jurídico após a unificação e falam de suas perspectivas nos cargos que assumem.

Petrobras/Transpetro

"Até quando vamos viver esta situação absurda de ficarmos sem um 2ON nos navios gaseiros? Queremos a manutenção de dois BBDs ou a volta de um segundo oficial da náutica para este tipo de embarcação."

"Queremos reajuste do adicional noturno para o CMT e para o CFM na mesma proporção dos demais, já que o trabalho dos mesmos não se restringe ao horário das 7 da manhã às 4 da tarde. Os comandantes sempre estão a postos tanto no passadiço quanto no CCC, como determinam as normas. E ainda são responsáveis pelas manobras de entrada e saída de portos, além da navegação em canais e rios."

Flumar

"Por uma questão de segurança, entendemos ser necessário o retorno do auxiliar de saúde para os navios."

"Por que cargas-d'água não recebemos o pagamento de horas extras por serviços de manutenção tais como descarbonização de cilindros de MCP, MCAs e outros ajustes. Só faremos os reparos se o navio receber autorização do terminal, quando estiver atracado ou se o navio receber aval da autoridade portuária quando estiver fundeado. Caso contrário, a operadora do navio deve assumir a responsabilidade e contratar uma oficina para execução dos serviços."

"Entendemos como necessária e indispensável a presença dos representantes do Sindicato a bordo para que tenham participação nas reivindicações e nos dêem as devidas orientações."

"É nosso desejo que seja criado um fundo de pensão para os tripulantes."

"A empresa quer lucro, mas na hora de dividir o bolo ficamos a ver navios. Por que até hoje não temos direito de receber uma bonificação sobre os lucros da companhia ou prêmio de performance por navio?"

Docenave

"Chega de discriminação! Não aceitamos que a diferença salarial existente entre tripulantes embarcados e desembarcados chegue a cerca de 50%, pois quando estamos em terra precisamos dar assistência a nossas famílias e gostaríamos de ter suporte financeiro para podermos desfrutar de raros momentos de tranquilidade."

"Entendemos que o pagamento do pró-labore que era uma praxe nos navios desta empresa e que foi considerado condição *si ne qua non* para a assinatura do primeiro ACT da Docenave, deve constar formalmente no ACT 2003/2004."

Maersk

"Nos preocupa o fato de estar vencendo a data para a negociação do ACT deste ano e ainda não se tem idéia do que virá pela frente. Então os empregados ficam sem a cobertura da lei, já que o acordo de 2002 já venceu há mais de um ano! Aqui pra nós, já me considero numa empresa *pirangueira!*"

Maré Alta

Conquista inédita

Para a Petrobras e a Transpetro/Fronape, que com a assinatura dos ACTs 2003-2004, asseguram aos seus funcionários marítimos o melhor regime de repouso já praticado em seus 54 anos de existência. Com isso, cresce a expectativa de que as empresas poderão atrair e fixar seus empregados marítimos, que a partir de 1º de junho passarão a desfrutar o desembarque a cada quatro meses com um dia de repouso/férias para cada 2,2 dias de trabalho a bordo.

Aposta na Esperança

Para a assunção do ex-deputado Federal Haroldo Lima (PC do B/BA) ao cargo de Diretor da Agência Nacional do Petróleo (ANP) no dia 19 de janeiro. Segundo parecer do Senador Valdir Raupp (PMDB/RO), a ampla experiência profissional de Lima aliada à sua formação técnica e acadêmica o credenciaram ao posto. Haroldo Lima foi ao longo de 8 mandatos como deputado federal um excepcional parlamentar, coerente e corajoso na defesa dos legítimos interesses do país e de seus trabalhadores.

Circuito em alta

Para o CIAGA e as companhias de navegação que empregaram toda a turma de eletricitas oriundos de escolas técnicas, o que nos leva a crer que estamos no caminho certo.

Toda a força avante

Para as empresas de Navegação Aliança e Global, que estão envidando esforços para aumentarem suas frotas com embarcações de bandeira e tripulação brasileiras.

Luta ferrenha

Para a CONTTMAF, FNTTAA, SINDMAR e demais sindicatos marítimos e entidades representativas dos mais diversos segmentos laborais, que participaram ativamente de uma grande manifestação no último dia 25 de março, em Brasília, que reuniu cerca de 30 mil pessoas em defesa da unicidade sindical e pela preservação dos direitos dos trabalhadores brasileiros.

Sonho que pode virar realidade

Para a Transpetro, que por intermédio de seu presidente, Sergio Machado, anunciou na primeira semana de março que vai encomendar somente este ano 52 navios petroleiros em um investimento da ordem de US\$ 3 bilhões. Segundo Machado, as novas unidades vão propiciar, a médio prazo, alívio de cerca de US\$ 200 milhões anuais na balança comercial brasileira.

Rumo certo

Para ANTAQ que, segundo seu Diretor-Geral, Carlos Alberto Nóbrega, criou novas regras de afretamento de embarcações estrangeiras que atuam na cabotagem do Brasil, aumentando o nível de exigência para a utilização das mesmas, o que, possivelmente, fomentará o incremento da frota mercante nacional empregada no segmento.

Maré Baixa

Insistindo no erro

Para a Companhia de Navegação Neptunia, proprietária do navio Neptunia Mediterrâneo, que em 2002 esteve envolvida em episódios estarrecedores de abandono de tripulação nos Estados Unidos, submetendo seus trabalhadores a situações vexatórias e que, no ano passado, retornou às manchetes com o recente caso em Ushuaia, na Argentina. Mais uma vez, os principais prejudicados foram os marítimos que sofreram constrangimentos diversos.

Primeiro de Abril

Para a empresa Libra, que em 2003 prometeu reajustar os salários de seus funcionários marítimos, porém até o início de abril deste ano ainda não havia concedido o aumento.

Empurrando com a barriga

Para as empresas de dragagem, SDC e Dragaport, que ainda não renovaram os ACT's, vencidos em 31 de agosto de 2003 e, para a empresa Bandeirantes Dragagem que deixou de cumprir algumas cláusulas do ACT 2003/2004.

Contra a correnteza

Para as empresas de navegação tradicionais, Transrool, Mansur, Sanave, entre outras, que não conseguem entender as vantagens de se ter Acordo Coletivo de Trabalho assinado com as entidades sindicais marítimas e que apregoam terem dificuldades para atrair pessoal para suas embarcações.

Fazendo água

Para as empresas da ABEAM, entre elas, a Astromarítima Navegação, a CBO, e a DSNB Consub, que a despeito do notório crescimento da atividade *off shore*, insistem em propor às entidades sindicais acordos coletivos de trabalho com remunerações aviltantes.

Na contramão

Para a Maersk, que em vez de pagar anúncios em jornais de grande circulação, deveria oferecer melhores condições salariais e sociais para os seus trabalhadores. Com certeza, haveria economia nos gastos com anúncios.

Fantástico, incrível, extraordinário

Para a insignificante participação da frota própria mercante brasileira na conta-frete, o que nos leva a pagar cerca de US\$ 6 bilhões por ano a armadores estrangeiros. Segundo o Presidente da Transpetro, Sergio Machado, este valor corresponde ao último empréstimo do FMI ao País, fato que se traduz em efetivo prejuízo à nação brasileira.

Dissonância

Para a Metalnave, cujo presidente, o megaempresário Frank Wlasek, foi reconhecido como o "Senhor dos mares brasileiros" em uma reportagem de capa da revista "Isto é dinheiro". Porém, sua companhia de navegação adota uma das menores remunerações no segmento da cabotagem.

**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 / David Vignolli

Revisão

Elisa Sankuevitz / Maria Zilma Barbosa

Produção

Rower Gráfica



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

José Nilson Silva Serra

SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO

Jailson Bispo Ferreira

DIRETOR DE COMUNICAÇÃO

Francisco José Pinto Moreda

DIRETOR PROCURADOR

Marco Aurélio Lucas da Silva

**DIRETOR DE EDUCAÇÃO E
FORMAÇÃO PROFISSIONAL**

Nelson Nunes

DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Darlei Santos Pinheiro

DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL

Enilson Pires dos Santos

**Curso**

"Meus agradecimentos à Diretoria do SINDMAR pelo apoio e oportunidade de participar do curso de formação de auditor interno. É digna de elogio a atuação dos Instrutores da DNV, Srs. Jorge Chaves, Rogério Finelli e Arthur Biagioni Jr. Ressalto também o apoio da equipe do Centro Educacional do SINDMAR. Grato."

Pedro Martins – OSM

Unificar I

"Venho através desta saudar e felicitar este nosso sindicato, pelo alto empenho laboral em favor de nossa classe, alavancamento de novas delegacias regionais e o comprometimento real marinho. Outrossim, agradeço em nome de todos os oficiais embarcados na COMAB – Transporte Marítimo da Bahia, pelo contínuo envio desta briosa e relevante revista que nos mantém sempre atualizados em relação às relevantes questões envolvendo o nosso setor."

Dilton – ION

Unificar II

Analiso a revista do SINDMAR há 12 meses e (...) como engenheiro / vistoriador naval e professor sempre me depauro com o inusitado. Dado o rico teor das informações contidas nesse periódico, desejaria recebê-lo caso fosse possível.

Atenciosamente

Alexandre Batista de Souza

Gerente de Embarcações em Construção

Investindo em pessoas

"Venho agradecer a todos por tudo que fizeram para colaborar com meu desempenho profissional, durante todos esses anos de luta. Parabéns pela nova formatação da revista **Unificar**. Está de primeira. Também agradeço ótimo serviço prestado pelas recepcionistas e por todo o pessoal de apoio. (...)"

Mauro do Valle

Visita a Navios

No dia 28 de fevereiro de 2004, no Porto de Santos, compareceu a bordo do N/M Frota Rio o Sr. Enilson Pires dos Santos, representante do SINDMAR, onde reuniu-se com toda a tripulação, informando e esclarecendo todo o processo de negociações do Acordo Coletivo, referente a outubro de 2003 com a Docenave. (...) A visita do representante sindical foi de elevada importância, pois nos deixou confiantes quanto ao empenho e seriedade com que este Sindicato vem conduzindo as negociações (...). A tripulação agradece a visita do SINDMAR.

Saudações

CMT João / Frota Rio

Profissionalismo

"É com muita satisfação que venho acompanhando, através da Revista Unificar, a evolução do nosso Sindicato, que, com profissionalismo crescente, vem conseguindo resultados importantes para a categoria. Apesar de não estar mais navegando, fico muito feliz em saber de cada conquista para nossos colegas de mar."

José Maciel (CIAGA-1984)
Engenheiro de Planta
El Paso O&M do Brasil
Usina Termelétrica de Macaé

Conquistas do Acordo Coletivo I

"Fui favorável à assinatura do ACT nas condições apresentadas na mensagem 01/2004 do SINDMAR, bem como à antecipação da PLR. Aproveito a oportunidade para manifestar minha satisfação com a estratégia de atuação e com a transparência e competência da diretoria do SINDMAR, que têm resultado em recuperação das condições de trabalho e remuneração oferecidos pela Transpetro. Parabéns!"

Carlos Augusto Muller – CCB/Imediato
Transpetro

Conquistas do Acordo Coletivo II

Quero parabenizar todos que participaram ativamente desta batalha que foi a negociação do ACT 2003/04. Considero muito bem-sucedida mais esta etapa. Sei que os companheiros engajados nesta batalha sabem que a guerra ainda continua, temos ainda que vencer a batalha da quebra do paradigma para os marítimos do E&P entre tantas outras que ainda estão por vir. Que possamos manter este espírito de luta e companheirismo para nossas próximas batalhas.

Atenciosamente

Manoel Dutra Vidal – 20M
FPSO Cairu – P-32

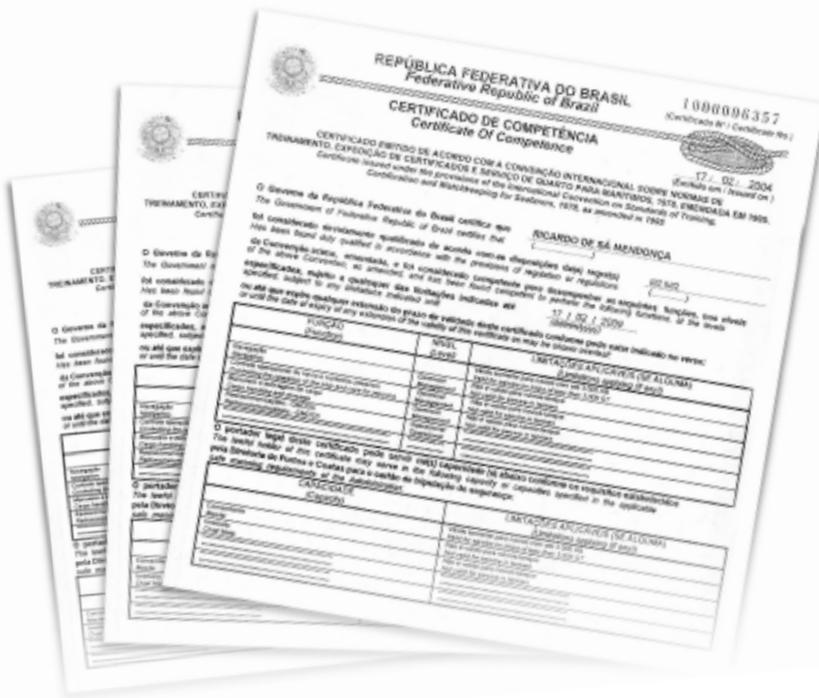
ERRATA

- A Revista "Unificar" retifica uma informação veiculada na página 80 da última edição, na Galeria Maldita. O deputado Luiz Antonio de Medeiros (PL-SP) votou contra a manutenção do Regime Jurídico Único e não a favor do RJU, como foi publicado.
- Na Seção "Aviso aos Navegantes, a nota com o título "Encontro dos Oficiais Mercantes em Fortaleza" (página 8) informa o endereço errado do restaurante em que são realizados os encontros. O estabelecimento fica na Av. Desembargador Leite Albuquerque, nº 358. Na nota do Clube dos Empregados da Petrobras no Ceará, há um erro no telefone de contato. O número correto do CEPE-Ceará é 224-6134 e não 264-3164, como foi publicado.

O lugar mais bonito do Rio para a sua festa.



Aviso aos Navegantes



SINDMAR e DPC viabilizam ascensão de categoria para oficiais de máquinas

Os oficiais de máquinas, portadores de certificados de competência com enquadramento na Regra III/2 da Convenção STCW 78, emendada em 1995, já podem requerer a ascensão da categoria de 2OM para 1OM, desde que comprovem que o tempo de embarque na navegação marítima como 2OM foi igual ou superior a quatro anos. No exercício da chefia ou subchefia de máquinas de navios com KW igual ou superior a 750, o período de embarque deve ser igual ou superior a dois anos. A concessão é fruto de intensas negociações entre a diretoria do SINDMAR e a Superintendência de Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

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 que não haverá alteração no Certificado de Competência (mod. DPC-1031), sendo, portanto, mantida a mesma qualificação.

SINDMAR e Magistrab: parceria que beneficia profissionais interessados em Direito

A Magistrab – Cursos Jurídicos, em parceria com o SINDMAR, oferece cursos de formação, atualização e reciclagem de profissionais na área do Direito no Centro Educacional do Sindicato. Os cursos regulares de Magistratura e Procuradoria do Trabalho e de Magistratura, Ministério Público e Defensoria do Estado estão sendo disponibilizados juntamente com os cursos de formação de Oficial de Justiça- TRT, Auditor Fiscal do Trabalho e o Curso Preparatório para exame da OAB.

O objetivo da parceria é promover a formação de profissionais na área de Direito desde a etapa preparatória de estudantes de ensino médio para concurso até a qualificação adicional de bacharéis, mediante a atualização dos conhecimentos jurídico-teóricos, do domínio da técnica jurídica e da interiorização dos princípios éticos.

Para tanto, a equipe docente, coordenada pela Juíza do Trabalho Gisela Ávila Lutz, titular da Sétima Vara do Trabalho e profunda conhecedora das causas trabalhistas, conta com Advogados, Juízes, um Defensor Público e uma Procuradora Federal.

Serão oferecidas 10 bolsas para associados (confira os critérios para se candidatar, no *site* do SINDMAR). Mais informações podem ser obtidas na Secretaria do Centro Educacional do SINDMAR através do telefone: 2233-7068.

SINDMAR e DET Norsk Veritas oferecem Curso de Formação para Auditores Internos

O SINDMAR, em parceria com a Det Norsk Veritas (DNV), realizará em sua sede no Centro do Rio, de 14 a 18 de junho o Curso de Formação de Auditores Internos (AUD 01 02-2004). O objetivo é capacitar não somente os quadros técnicos constituídos por oficiais da Marinha Mercante, mas também atender empresas ligadas ao ramo da navegação que necessitem fornecer a seus funcionários uma ferramenta a mais para a atuação no mercado. O valor do investimento é de R\$ 800,00 e inclui o fornecimento de material didático. Os certificados de formação de auditores internos (ISM CODE, ISO 9001, ISO 14000, BS 8800) serão emitidos pela DNV. As empresas que contribuem para o Fundo Educativo do Sindicato terão 20% de desconto. Mais informações podem ser obtidas com o Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra, através do telefone (21) 2518-2164 ou pelo e-mail joseserra@sindmar.org.br.

DPC abre vagas para curso de atualização profissional

O Departamento de Ensino à Distância do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) promoverá o segundo "Curso Especial Básico de Automação" (CEBA 2), na modalidade de ensino à distância (EAD) via Internet, utilizando o "e-learning", com o emprego da plataforma TelEduc, no período de 5 de julho a 5 de setembro de 2004.

O curso será conduzido em conformidade com as normas aprovadas pela Portaria 233/2002 do Diretor de Ensino da Marinha e seu conteúdo corresponde a uma disciplina integrante dos cursos de adaptação, aperfeiçoamento e atualização para oficiais da Marinha Mercante. Os participantes ganharão crédito nos cursos citados, que compõem o Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM).

O CEBA 2 é destinado aos aqüaviários com mais de dois anos de embarque na categoria e proporciona, ainda, a atualização técnico-profissional dos demais interessados. A avaliação da aprendizagem se dará por meio do cumprimento das atividades programadas ao longo do curso, bem como pela freqüência de acesso ao material de ensino, e pela realização de provas presenciais nas Capitânias dos Portos e Delegacias. As inscrições poderão ser feitas entre 17 de maio e 21 de junho, através do endereço <http://www.ciaga.mar.mil.br>. O interessado deve selecionar a opção "cursos on line", na qual estarão disponíveis dados sobre o aluno e a inscrição. Após a confirmação da matrícula, os participantes receberão a senha de acesso, bem como instruções iniciais para utilização do ambiente virtual. Outras informações podem ser obtidas através do e-mail eadciaga@unisis.com.br ou pelo telefone (21) 2260-2949, com o CMG (RM1) Leite ou com a pedagoga Denise.

SINDMAR e Universidade Veiga de Almeida (UVA) promovem cursos a distância

Entre 15 de julho e 15 de novembro, o SINDMAR em parceria com a UVA estará oferecendo os Cursos de Extensão a Distância de Filosofia, Empreendedorismo, Ciência Ambiental, Comunicação Oral e Escrita e Direito Ambiental. Os cursos são destinadas aos marítimos embarcados, que não têm tempo disponível para freqüentar salas de aula. A inscrição poderá ser feita mediante o pagamento de uma taxa de R\$ 240,00, que pode ser parcelada em até quatro vezes. Mais informações podem ser obtidas com a professora Ilene Pessoa pelo telefone (21) 2574-8983.



Atenção técnico eletricista!

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



Formação de formadores

A renovação do corpo docente de uma escola tanto deve fazer parte de seu próprio projeto político-pedagógico como deve ser incentivada, tornando-se uma das metas dessa mesma escola. Ainda mais, quando essa escola é de formação de profissionais *diferenciados*, cujo exercício do labor obriga a longos períodos de ausência do seio da família, situação de comprovada tensão psicológica, como é o caso do pessoal da Marinha Mercante. Tal dificuldade pode levar o ser humano, quando mal preparado, a situações de extrema sensibilidade que podem ser observadas, por exemplo, mesmo que em pequena escala e com consideráveis compensações, nos *Reality Shows* televisivos. É por isso que, entre outras causas, o jovem, no auge de sua transformação física e mental, ao iniciar a carreira de oficial mercante, já o faz pensando na necessidade de abandoná-la. Muitos não chegam a cumprir, na profissão, um período que justifique, economicamente, o investimento que o povo, através de seus impostos, fez nas suas formações. Isso torna comum o abandono prematuro dessa atividade, muito antes da aquisição, por parte do profissional do mar, de uma experiência que poderia ser canalizada para a formação de mais e melhores profissionais marítimos. É preciso corrigir com urgência o problema histórico e cultural de negligenciar a formação de futuros docentes.

São os alunos mais aplicados no período escolar aqueles que devem, naturalmente, ser mais incentivados a abraçar, quando oportuno for e experiência já não lhes faltar, a carreira docente. Se não for assim, para que classificá-los, durante o período escolar, se a separação, por navios e companhias diferentes, após seus embarques já como pro-

fissionais, anula tal classificação? Que esperança tem o jovem oficial mercante de ver o sacrifício de uma vida embarcado, a esmerar-se em adquirir conhecimentos e experiências, ser reconhecido e recompensado quando deixar o navio? Ele, já durante o seu período escolar, deduz facilmente, pelo pouco reconhecimento do valor do professor na própria Escola que o formou, que sua única saída é outra profissão. São raros e tenazes aqueles que conseguem chegar ao tempo de uma aposentadoria, como marítimo, que lhes complementa a renda de professor. Além disso, que tipo de **aprendizagem significativa** pode o jovem levar de uma classe docente desvalorizada e não reconhecida? Que perspectivas ele pode levar se não vale a pena ter o professor como espelho? É por isso que muitos dos jovens alunos têm como meta principal, ainda na Escola, chegar a tenente ou prático.

Hoje, no Brasil, é raro encontrar profissionais mercantes com comprovada experiência, adquirida ao longo dos anos no mar, de contatos íntimos com os mais diferentes povos, costumes, mercados, religiões e desenvolvimentos, em cargos gerenciais da própria Marinha Mercante e mesmo do Sistema de Ensino Profissional Marítimo. Também está se tornando cada vez mais raro encontrar bons, dedicados e idealistas professores (ou instrutores) oficiais mercantes. Se o motivo é falta de preparo, a falha é da escola. Se há o preparo, quem está falhando é o Sistema, do qual a escola faz parte. Em qualquer dos casos, em nome do desenvolvimento, cuja origem é a boa escola; em nome da razão, que nos sugere ser a grandeza do litoral brasileiro e a vocação de seu povo, paradoxalmente opostos à conta que pagamos pelo atual déficit eco-

Que tipo de aprendizagem, significativa, pode o jovem levar de uma classe docente desvalorizada e não reconhecida?

Que perspectivas ele pode levar se não vale a pena ter o professor como espelho?

nômico no transporte e em nome da consciência nacionalista que nos leva a pensar em pessoas certas para cargos certos, temos o dever cívico e moral de consertar tais distorções para que a História não nos venha a condenar, mais tarde, pelas conseqüências das nossas omissões. Omissões que nos fecham os olhos para os problemas. 🌐

* O Capitão de Longo Curso José Vivekananda é Delegado Regional do SINDMAR, em Belém (PA).

SINDMAR prestigia cerimônia de passagem de cargo da DPC

foto: Márcio Roberto



“Tenho grande expectativa em trabalhar novamente com a Marinha Mercante brasileira, responsável pelo transporte diário de nossas riquezas (...).”

Vice-Almirante Aurélio Ribeiro

Em seu primeiro discurso a frente da DPC, o Vice-Almirante Aurélio Ribeiro prometeu construir uma relação harmoniosa com os segmentos aquaviários.

Transmitiu o comando da Diretoria de Portos e Costas (DPC), no dia 17 de dezembro de 2003, o Vice-Almirante Napoleão Bonaparte em solenidade ocorrida no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro. Assumiu o cargo também o Vice-Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho, que estava afastado das atividades marítimas desde 1993, quando atuava como Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul.

Em seu discurso de posse, Aurélio Ribeiro assumiu o compromisso de dar continuidade ao trabalho que vinha sendo desenvolvido pela DPC voltado para a orientação, controle e qualificação do pessoal da Marinha Mercante, a segurança do tráfego aquaviário, a prevenção da poluição hídrica por parte das embarcações além da fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e águas interiores. "Tenho grande expectativa em trabalhar novamente com a Marinha Mer-

cante brasileira, responsável pelo transporte diário das nossas riquezas, buscando um relacionamento harmonioso, para juntos contornarmos as dificuldades que afetam o segmento marítimo, decorrentes da conjuntura econômica desfavorável do País", declarou o novo diretor.

Despedindo-se do cargo, após exercê-lo pelo período de um ano e nove meses, o Vice-Almirante Napoleão Bonaparte enfatizou sua atuação junto à Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, na elaboração de estudos e pareceres apresentados àquele Órgão, bem como seu trabalho como Secretário-Geral da ROCRAM, organismo que congrega os países da América do Sul e do Caribe. "Exerci a autoridade e tomei decisões sempre com a disposição de ouvir os interlocutores e tentar chegar a soluções que pudessem beneficiar as partes envolvidas. A parceria foi sempre a palavra de ordem, em relação

às Instituições e Empresas das Comunidades Marítima e Portuária", ressaltou o ex-diretor.

No período em que esteve à frente da DPC, Bonaparte deu prosseguimento ao aperfeiçoamento das normas técnicas ambientais para as organizações militares da Marinha, a implementação do Código de Segurança para Navios e Instalações Portuárias e a implantação do ensino a distância, via Internet, no Ensino Profissional Marítimo. Foram assinados ou renovados convênios e acordos de cooperação técnica destinados à identificação de necessidades e de controle do tráfego aquaviário e para o monitoramento e controle de poluição ambiental.

Na cerimônia de passagem do cargo, o SINDMAR esteve representado pelo Segundo Presidente José Válido e pelo Diretor José Serra. Compareceram também diversas autoridades civis e militares e representantes do segmento sindical aquaviário e da armação nacional. 

Previdência é tema de palestra do SINDMAR para trabalhadores da Elcano



N/M Castillo de Guadalupe, da Elcano

A Assessora de Previdência Social do SINDMAR, Ana Rosa, esteve, nos dias 6 e 7 de novembro de 2003, na sede da Empresa de Navegação Elcano S.A. no Rio de Janeiro para ministrar palestras para os trabalhadores de terra da companhia. Durante a visita, foram abordados diversos aspectos relacionados a aposentadoria, como os direitos e deveres do segurado do Sistema da Previdência Social. "As palestras ajudam o funcionário a sentir mais segurança para programar sua aposentadoria", destaca a assessora, lembrando que o SINDMAR está elaborando uma cartilha a ser distribuída a seus associados para consulta sobre o conteúdo exposto.

Entre os dias 14 e 17 do mesmo mês, dando continuidade ao Projeto "Previdência a bordo" a assessora visitou o navio "Castillo de Guadalupe", da Elcano,

atracado na Praia Mole, em Vitória (ES) para esclarecer dúvidas aos tripulantes da embarcação. Apesar da dificuldade em reunir todos os marítimos para as palestras devido a agitada rotina de bordo, Ana Rosa avaliou como positivo o trabalho realizado, ressaltando o alto grau de interesse demonstrado pelos empregados da companhia. "É uma questão que afeta diretamente o futuro de todo o tripulante e, por isso, merece ser tratada com toda a atenção possível", adverte.

Com o objetivo de atender aos trabalhadores que não puderam assistir às palestras, os tripulantes sugeriram a assessora que fosse agendada uma nova visita ao "Castillo de Guadalupe", possivelmente, quando o navio estiver atracado no Porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro, onde o período de estadia costuma ser mais longo. 

"As palestras ajudam o funcionário a sentir mais segurança para programar sua aposentadoria"

Cerimônia solene marca passagem de comando da Emgepron



Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, saúda o novo Presidente da Emgepron

Foi realizada no último dia 18 de dezembro a cerimônia de transmissão de comando da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), no 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes assumiu a presidência da companhia em substituição ao Contra-Almirante Robério da Cunha Coutinho.

Em seu discurso, Napoleão Bonaparte enfatizou a importância da captação de re-

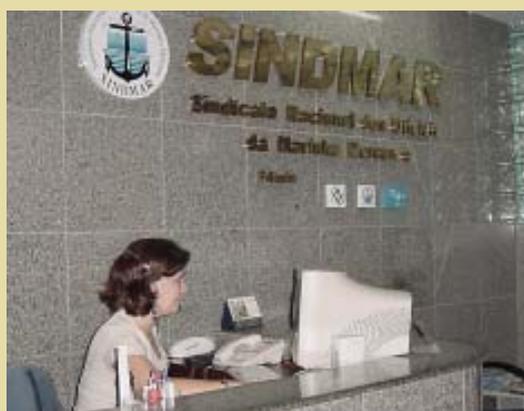
ursos externos à área militar para o desenvolvimento do setor: "É necessário que a Emgepron busque cada vez mais ampliar o seu leque na produção e comercialização de unidades e sistemas navais, no gerenciamento de projetos, na integração de sistemas e demais serviços ligados à operação, manutenção e emprego de meios navais bem como a intermediação da captação de financiamentos ligados à obtenção de produtos e serviços de inte-

resse, não só da Marinha, como das demais Forças", salientou Bonaparte.

Ainda na solenidade, presidida pelo Diretor-Geral da Marinha e também presidente do Conselho de Administração da empresa, o Almirante-de-Esquadra, Euclides Duncan Janot de Matos, foi empossado como Diretor Administrativo-Financeiro da empresa o Contra-Almirante Marcio Menezes de Mendonça.

O SINDMAR marcou presença no evento, sendo representado por seu Segundo Presidente José Válido e pelo Diretor de Educação e Formação Profissional, José Serra. Também compareceram o Secretário Estadual de Energia, Indústria Naval e do Petróleo, Wagner Victor, o presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro José de Almeida, além de diversas autoridades do setor naval, do Exército, da Marinha e da Força Aérea brasileiras.

A Emgepron foi criada em 1982 sendo uma empresa pública, de direito privado, vinculada ao Ministério da Defesa, através do Comando da Marinha do Brasil. A empresa busca desenvolver a indústria militar naval brasileira, além de suprir o mercado externo com produtos e serviços oriundos da captação científico-tecnológica da Marinha e dos parques industriais brasileiros. 



Em razão de seus embarques ou do local de sua residência **é difícil sua visita ao SINDMAR, para atualizar seu cadastro?**

Não importa. Utilize e-mail, fax, carta ou ainda se preferir, contate por **telefone** nosso companheiro Diretor-Secretário Odilon Braga.



SINDMAR a bordo

O primeiro trimestre deste ano foi marcado pelas visitas da diretoria do SINDMAR a diversas embarcações mercantes. No dia 26 de janeiro, o segundo Diretor Financeiro da entidade, Jailson Bispo esteve a bordo dos rebocadores CBO Vitória e CBO Rio que estavam atracados nos multiterminais do Rio de Janeiro. Na ocasião, Jailson esclareceu dúvidas das tripulações acerca dos principais termos da proposta para a renovação do acordo coletivo de trabalho com a Companhia Brasileira de Off Shore. Durante a visita, os trabalhadores solicitaram ao dirigente que as negociações transcorram sem a intermediação da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM), da qual a CBO faz parte. "O documento trará avanços significativos em relação ao ACT anterior. Acredito que, este ano, poderemos agilizar o processo negocial, pois vamos tratar da renovação em condições mais favoráveis diretamente com a CBO", ressaltou Jailson.

A assinatura do ACT 2003/2004 com a Petrobras e a Transpetro le-

vou a Diretoria do SINDMAR a decidir pela visitação de navios das companhias para aferição do sentimento das tripulações a bordo em relação ao acordo alcançado. Esta tarefa coube ao Segundo Presidente do Sindicato, José Válido e aos Diretores Enilson Pires e Marco Aurélio que, em conjunto ou isoladamente, estiveram a bordo dos navios Lorena e Candiota, atracados na primeira semana de fevereiro no porto de Salvador. De acordo com eles, a grande maioria dos marítimos embarcados reconheceu que, apesar do acordo coletivo não ter atendido a todos os anseios da categoria, houve um efetivo progresso nas relações laborais com a implantação de um regime de embarque e desembarque inédito no País.

Os sindicalistas foram ainda ao porto de Fortaleza para visitar as embarcações "Aliança Leblon" e "Mansur Espírito Santo". E visando a renovação do ACT com a Docenave, os dirigentes estiveram a bordo do "Frota Belém", também atracado em Fortaleza, e das outras quatro embarcações afretadas pela companhia. Após a rodada de visitas, os sindicatos marítimos renovaram o contrato coletivo com a Docenave, assegurando a proteção laboral dos seus trabalhadores por mais um ano." 





5



10



11



6

1: Tripulantes do "Frota Manaus", da Docenave, recebem a Diretoria do SINDMAR.

2: Diretoria do SINDMAR em visita ao "Frota Rio", da Docenave.

3: Representante da CONTTMAF em Cabedelo, ouve sugestões para renovação do ACT feitas pelos tripulantes do Metaltanque II, da Metalnave, atracado no Porto de Suape (PE).

4: Diretores do SINDMAR são recebidos pela tripulação do NT Lorena, da Transpetro.

5: SINDMAR em visita ao "Frota Santos", da Docenave.



12



7

6: Dirigente da CONTTMAF, em Cabedelo, (à esquerda) conversa com o comando do N/T Diva, da Transpetro, atracado no Porto de Cabedelo (PB).

7: Dirigentes sindicais no NV Jutai, da Flumar.

8: Em visita a Draga Copacabana, dirigentes do SINDMAR ouviram sugestões dos tripulantes para as negociações coletivas com a Bandeirantes Dragagem.



13

9: CMT Abílio, do Frota Belém, estuda proposta final de renovação do ACT com a Docenave entregue pela diretoria do SINDMAR.

10: SINDMAR vai a bordo do "Frota Macau", da Docenave.

11: Dirigentes do SINDMAR visitam N/T Marta, da Transpetro, atracado no Porto de Miramar, em Belém.

12: Dirigentes dos sindicatos marítimos visitam navio Metaltanque III, da Metalnave, no Terminal de Aratu (BA).

13: Diretoria do SINDMAR informa aos marítimos do Milan Tide, da Pan Marine, o andamento das negociações para renovação de ACT.

14: Diretoria do SINDMAR esclarece dúvidas a tripulação do Norskan Leblon sobre o novo ACT.

15: Dirigente do SINDMAR discute pontos do acordo coletivo com tripulação do navio Alamoia, da Global, no terminal de Aratu (BA).



14



8



9



15



Flashes

16



17



19



16: Diretoria do SINDMAR esclarece dúvidas sobre o acordo coletivo assinado com a Transpetro aos tripulantes do N/T Rodeio, atracado no Porto de Miramar, em Belém.

18



17: Dirigentes sindicais marítimos a bordo do N/T Lily, da Aliança.

18: SINDMAR em visita ao navio Araucária, da Flumar.

19: Diretoria do SINDMAR é recebida por tripulantes do "Angelim", da Flumar.

20: Dirigentes dos sindicatos marítimos a bordo do OWL Trader, da Flumar.

21: Dirigentes sindicais e tripulantes do Frota Belém celebram assinatura do ACT com a Docenave.

22: Diretoria do SINDMAR comenta andamento das negociações coletivas com tripulantes do Metaltanque III, da Metalnave.

23: Diretor do SINDMAR em visita ao Empurrador Norsul Caravelas, atracado no Porto Cel, no Espírito Santo.

24: Diretor do SINDMAR visita tripulação do N/T Ataulfo Alves, da Transpetro, no Porto de São Sebastião (SP).

25: Representantes do SINDMAR e da CONTTMAF são recebidos pela tripulação do N/T Cartola, da Transpetro.

20



22



21



23



24



25



SINDMAR participa de lançamento ao mar do Sealion Amazônia



Foi lançado ao mar, em 25 de novembro de 2003, em Itajaí (SC), o casco da embarcação "Sealion Amazônia", encomendado pela BOS Navegação Ltda., sediada em Macaé (RJ). A unidade, destinada ao suporte às atividades de intervenção submarina foi financiada em 90% com recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) do Ministério dos Transportes e teve um custo total de R\$ 78,5 milhões.

Na cerimônia de entrega da embarcação, esteve presente, representando o SINDMAR, o segundo Diretor Financeiro Jailson Bispo, que elogiou a iniciativa da empresa de construir o navio no país, estimulando a indústria naval brasileira e, conseqüentemente, ampliando

o campo de trabalho para os marítimos nacionais. As obras geraram cerca de 300 empregos diretos e provocaram economia de divisas ao País, já que o navio substituirá uma unidade de bandeira estrangeira que atualmente presta esse serviço à Petrobras na Bacia de Campos (RJ).

Estima-se que a embarcação inicie suas operações no terceiro semestre deste ano. O FMM financia ainda no estaleiro Itajaí a construção de outras três embarcações orçadas num total de R\$ 165,9 milhões. O "Sealion Amazônica" foi o segundo navio lançado no ano passado pelo estaleiro. Em julho, o "Itajaí" já havia entregue o gaseiro Metaltanque VI, da Metalnave. 🌐

“As obras geraram cerca de 300 empregos diretos e provocaram economia de divisas ao País, já que o navio substituirá uma unidade de bandeira estrangeira (...)”

Docenave firma novo ACT com Sindicatos Marítimos



Representantes dos sindicatos marítimos e da Docenave celebram assinatura de novo acordo coletivo

Após um breve período de negociação, as entidades sindicais marítimas e a Navegação Vale do Rio Doce S.A. – Docenave – renovaram o Acordo Coletivo de Trabalho no último dia 18 de março. A assinatura ocorreu durante uma reunião na sede da companhia, no Rio de Janeiro, e contou com a presença de diversos dirigentes sindicais, além de representantes da companhia, como a Diretora Cristiane de Marsillac, responsável pela área de carga geral e de contêineres, o Gerente Administrativo, Fernando Mascarenhas, e o Consultor de Recursos Humanos, André Teixeira.

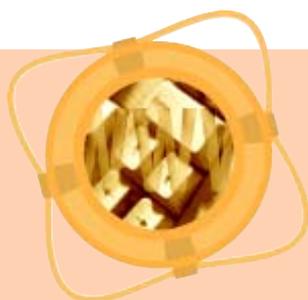
De acordo com o Diretor para Assuntos Marítimos da FNTTAA, José Válido, que coordenou o processo negocial, o novo ACT traz avanços em relação ao

contrato anterior, o que reforça a confiança depositada por dirigentes das categorias na diretriz traçada pela empresa que prevê o aperfeiçoamento contínuo das relações laborais de seus empregados. "Ainda não atingimos o patamar ideal, mas não podemos deixar de ressaltar que a empresa tem sido correta, cumprindo suas promessas. Visitamos todas as embarcações, algumas foram até revisitadas e pudemos observar que o espírito de corpo Docenave já está implantado nas tripulações desses navios. Esse é um sentimento bom e a gente espera que isso melhore com o passar do tempo", observou Válido.

A diretora da empresa, Cristina de Marsillac, esclareceu que a mudança na modalidade de afretamento de *time charter*

party para bare boat, em 2002, se deu com o objetivo de alavancar os serviços de cabotagem e permitir a empresa adquirir o controle operacional dos navios. "Concluímos toda a etapa de reestruturação e agora é hora de consolidarmos a gestão, a interface com as tripulações. A idéia é integrarmos cada vez mais as equipes de mar e de terra em todos os processos, em toda a realidade política e cultural da empresa. E essa nova configuração do serviço está tendo uma aceitação muito boa", enfatizou Marsillac, confirmando que até 2004, a Docenave irá investir no aumento da capacidade de transporte marítimo. Só não foi definido ainda o modelo a ser adotado. "Estamos avaliando três caminhos. Podemos comprar embarcações de outros armadores, afretá-las em *bare boat*, ou, então construirmos unidades novas", explicou. Atualmente, a Docenave atua na cabotagem com cinco embarcações afretadas da Frota Oceânica.

O Gerente Administrativo da empresa, Fernando Mascarenhas, por sua vez, destacou que o bom entendimento da empresa com os sindicatos tem sido fundamental para o bem-estar dos trabalhadores. "A renovação de acordo é motivo de celebração porque ele consolida essa nossa visão e resgata a dignidade, as condições de trabalho e o bem-estar desse grupo de empregados, que estavam sob uma administração que passava por dificuldades", disse Mascarenhas. O novo contrato tem validade de um ano e seus efeitos retroagem a 1º de outubro do ano passado. 



Navegue conosco!

www.sindmar.org.br

Navegue com quem está sempre conectado a você.

SINDMAR e Norskan renovam Acordo Coletivo

Oficiais mercantes da Norskan Off shore Ltda. vão continuar embarcando tranquilos e sob proteção laboral. Foi renovado no último dia 15 de março em reunião na sede da empresa, no Rio de Janeiro, o acordo coletivo de trabalho do SINDMAR com a companhia de apoio marítimo.

A assinatura contou com a participação do presidente da entidade sindical e da CONTTMAF, Severino Almeida, que destacou a rapidez e transparência com que transcorreram as negociações. "Existem hoje no mercado poucas empresas capazes de seduzir os trabalhadores marítimos, oferecendo condições de trabalho e salários em níveis satisfatórios. Uma delas é a Norskan, que vem mostrando disposição para o diálogo com os representantes da categoria e, com isso, con-

seguindo atrair alguns dos melhores profissionais do mercado", salientou.

Para o segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, que intermediou o processo negocial, a aprovação do documento por unanimidade é um indicativo do reconhecimento pelos tripulantes das conquistas obtidas nos últimos anos.

A Norskan opera atualmente no Brasil com cinco embarcações, sendo três de bandeira nacional (Norskan Flamengo, Norskan Leblon e Normand Hunter) e duas de bandeira norueguesa. Uma nova unidade (Norskan Copacabana), do tipo AHTS, está sendo construída no Estaleiro Promar, em Niterói, o que revela a intenção da companhia de continuar ampliando seu campo de atuação no País.

No encontro na sede da empresa, também esteve presente o Assessor para Acordos Trabalhistas, Edemir Silva, além do Gerente Geral da empresa, Hans Falnes Ellinger, e o Controller, Marcos Ruffier. O ACT é retroativo a 1º de fevereiro deste ano, com validade até 31 de janeiro de 2005. 

▶ O Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, explica aos tripulantes do Norskan Leblon detalhes do novo ACT assinado.

Da esquerda para a direita: Hans Falnes Ellinger, Marcos Ruffier, Edemir Silva, Severino Almeida e Jailson Bispo.

SINDMAR renova ACT com a Noble



Gerente de RH da Noble, Cláudio Cordeiro (à esquerda) e Diretor do SINDMAR, Jailson Bispo, assinam ACT 2003-2004.

Foi assinado no último dia 6 de fevereiro na sede do SINDMAR, o novo acordo coletivo entre a entidade e a Noble do Brasil S/C Ltda., contemplando o quadro de oficiais mercantes e técnicos eletricitistas da companhia. O processo de renovação foi conduzido pelo segundo Diretor Financeiro da entidade, Jailson Bispo, que destacou o clima de cordialidade que predominou durante as negociações. "O mais importante é que estamos gradativamente obtendo avanços para a categoria. O alto índice de aprovação do contrato pelos navios nos dá a certeza de que estamos no caminho certo", afirmou.

Na assinatura do documento, a empresa foi representada pelo Gerente de Recursos Humanos, Cláudio Cordeiro. Os efeitos do ACT retroagem a 1º de setembro de 2003 e sua vigência termina em 31 de agosto de 2004. 



Marítimos dos Empurradores da Norsul ganham proteção laboral

As entidades sindicais marítimas e a Companhia de Navegação Norsul assinaram no dia 6 de abril Acordo Coletivo de Trabalho, regularizando a relação laboral dos tripulantes do empurrador "Caravelas". A celebração do ACT ocorreu na sede da empresa, no Rio de Janeiro, e contou com a presença do segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo e do Assessor para Acordos Trabalhistas, Edemir Silva, além de dirigentes dos demais sindicatos das categorias. Pela Norsul, participaram da reunião final o Diretor Administrativo e Financeiro, Bruno Lima Rocha, o Diretor Luiz Philippe de Figueiredo e o Gerente de Recursos Humanos, Vicente Ramos Filho. A vigência do ACT vai até 30 de setembro de 2004 e seus efeitos retroagem a 1º de outubro do ano passado.

A diretoria da empresa aproveitou a ocasião para anunciar que vai incorporar a sua frota até o mês de maio mais um empurrador, encomendado ao Estaleiro Promar no Rio de Janeiro. A embarcação será utilizada no Projeto da Aracruz Celulose, da qual a Norsul é acionária, transportando mais de três milhões de toneladas de toras de eucalipto do sul da Bahia para o Espírito Santo.

Até 2006, outros três empurradores serão entregues a companhia, o que representará a geração de 5,2 mil empregos diretos e indiretos. Somente entre as categorias marítimas, serão contratados cerca de 88 trabalhadores.

A Norsul foi a primeira empresa brasileira privada de navegação a operar no sistema empurrador/barcaça em mar aberto. Atualmente, atua também em parceria com a Companhia Siderúrgica de Tubarão-Vega do Sul e a Veracel em dois projetos. A empresa investirá cerca de US\$ 100 milhões na construção de todas as embarcações e terá uma estrutura operacional com capacidade para transportar cerca de 5,3 toneladas ao ano. 



Representantes dos sindicatos marítimos e da Norsul assinam ACT, contemplando tripulantes dos empurradores da companhia



Empurrador Norsul Caravelas, atracado no Porto Cel, no Espírito Santo

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

**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.**

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

CHEGOU O CARTÃO ASSOCIADO SINDMAR

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

* 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.

** O acesso aos convênios será exclusivo para os portadores do CARTÃO ASSOCIADO SINDMAR.

Um marco histórico no regime de repouso

A Petrobras e Transpetro celebram com os Sindicatos Marítimos Acordo Coletivo com regime de repouso inédito para as suas tripulações

A partir de primeiro de junho deste ano, os tripulantes com vínculo empregatício por prazo indeterminado com a Petrobras e sua subsidiária Transpetro passarão a ter um regime de embarque e desembarque padrão, de 120 dias a bordo, com 54 dias de repouso. "É a primeira vez que conquistamos um regime como este, em mais de meio século de história dos marítimos a bordo dos navios no sistema Petrobras", comentou com indisfarçável satisfação o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, que nos últimos seis



Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, (à esquerda) e Presidente da Transpetro, Sergio Machado firmam acordo com avanços significativos para os trabalhadores marítimos

"É a primeira vez que conquistamos um regime como este, em mais de meio século de história dos marítimos a bordo dos navios no sistema Petrobras"

anos, vem coordenando as negociações. "Tivemos no passado e temos no presente, navios da Petrobras/Transpetro, com suas tripulações em regime correspondendo a proporção de 2 x 1 mais vantajoso do que o acordado. Eram e são pontuais, sazonais ou específicos de determinada fase na companhia ou de determinado tipo de navio. Nunca uma regra geral. Agora com este regime pactuado que corresponde a proporção de 2,2 x 1, estamos a seis dias de distância, na relação de embarque e desembarque, da obtenção do regime 2 x 1, que é o que há de melhor praticado hoje na Indústria Marítima, no setor de transporte de óleo cru e derivados", afirmou Severino.

A lógica aplicada no processo negociado defendida por todos os Sindicatos é que urgia-se uma solução imediata na relação embarque/desembarque e nos salários no sentido de estimular as tripulações a se efetivarem naquelas empresas, reduzindo a elevada rotatividade que imperou no sistema Petrobras, desde que a companhia iniciou uma política suicida de contratação por prazo determinado, gerando o tipo de tripulante que ficou conhecido como interino e dificultando o gerenciamento das embarcações. "Muito embora estes companheiros possam ser treinados e obtenham um índice de qualidade nos serviços de bordo, tão alto como o dos efetivos, é inquestionável



Severino Almeida discursa durante a assinatura do ACT, observado pelo Presidente da Petrobras, José Eduardo Dutra, (à esquerda) e pelo Presidente da Transpetro, Sérgio Machado (à direita)

que a rotatividade inerente a este sistema não contribui para a adequada manutenção das embarcações”, alerta o companheiro José Válido, Diretor para Assuntos Marítimos da FNTTAA, com a experiência adquirida em mais de uma dezena de anos como Chefe de Máquinas deste tipo de embarcação.

O Presidente da Federação, Ricardo Ponzi, por sua vez, destaca que “como

de hábito a disciplina, coerência e mobilização dos Sindicatos Marítimos, antes e durante o processo negocial, continua sendo um forte instrumento para convencer a Petrobras/Transpetro da necessidade de atender às reivindicações das categorias”.

Apesar da Petrobras, na segunda metade da década passada, não ter sido eficaz em sua política de recursos huma-

“Esta é uma exigência dos tempos atuais, que alia uma brutal redução do número de tripulantes, com cada vez mais complexas e cansativas tarefas a bordo, na busca de maior controle e segurança operacional. O ser humano tem limites que exigem sua observância. Não é justo o respeito apenas a estes limites, pois é um tremendo equívoco pensar que o marítimo ao embarcar, abdica de seu direito à vida pessoal. Este momento de lazer, de aumento de cultura e até mesmo de sonho não pode deixar de ser considerado. A vida a bordo não pode ser confundida com a morte em vida”

NÚMEROS HISTÓRICOS

Percentuais comparativos desde o primeiro acordo com a Transpetro. Os salários nominais desta subsidiária que eram mais baixos, já ultrapassaram os da Petrobras, embora as condições sociais oferecidas aos vinculados diretamente à Petrobras continuem melhores, equilibrando, no conjunto, ambas as relações de trabalho.

Reajuste salarial médio acumulado entre os ACTs de 1999 a 2003 = **76,97 %**

Inflação acumulada medida pelo IPCA = **46,1 %**

Ganho real médio comparativo ao IPCA acumulado desde 1999 = **66,97 %**

Aumento médio real de salário sobre o índice de inflação do IPCA = **21,3 %**

Reajuste médio obtido com o ACT 2003/2004 = **23,92 %**

Perda da massa salarial nacional, no último ano, medida pelo IBGE = **-13,0 %**

Ganho médio do último ACT comparado à média nacional = **36,92 %**

nos para com os marítimos, é inegável que ela ainda é forte referência para todo o setor de pessoal da Indústria Marítima. Este significativo avanço traz também perspectivas de futuras conquistas nas relações de trabalho das companhias, que até o passado recente, resistiam em mexer no regime de repouso. "Esta é uma exigência dos tempos atuais, que alia uma brutal redução do número de tripulan-

tes, com cada vez mais complexas e cansativas tarefas a bordo, na busca de maior controle e segurança operacional. O ser humano tem limites que exigem sua observância. Não é justo o respeito apenas a estes limites, pois é um tremendo equívoco pensar que o marítimo ao embarcar, abdica de seu direito à vida pessoal. Este momento de lazer, de aumento de cultura e até mesmo de

sonho não pode deixar de ser considerado. A vida a bordo não pode ser confundida com a morte em vida", ressaltou Severino Almeida.

Os marítimos com vínculo com a Petrobras/Transpetro não têm apenas a melhoria do regime para comemorar. Conquistou-se também, nestes últimos cinco anos, um dos melhores índices de aumento salarial praticados no País, conforme demonstra os gráficos que ilustram esta matéria.

"Não tenho dúvidas em afirmar, que muito particularmente neste último Acordo, tivemos além da inequívoca disposição dos companheiros em apoiarem seus Sindicatos no processo negocial, e da unidade do movimento sindical marítimo, uma visível percepção da presidência da Transpetro, através do Senador Sérgio Machado, da premente necessidade de encontrarmos saídas satisfatórias entre os limites da Companhia, imposto por uma política de governo para com as companhias estatais, e as justas reivindicações dos empregados marítimos. Este foi o grande desafio, vencido por todos, e sem dúvida, o comprometimento da presidência da Transpetro, em colaborar, foi de suma importância no processo negocial", finalizou o presidente da CONTTMAF.

Demonstrativo da Redução no Período de Embarque ao Longo dos ACTs

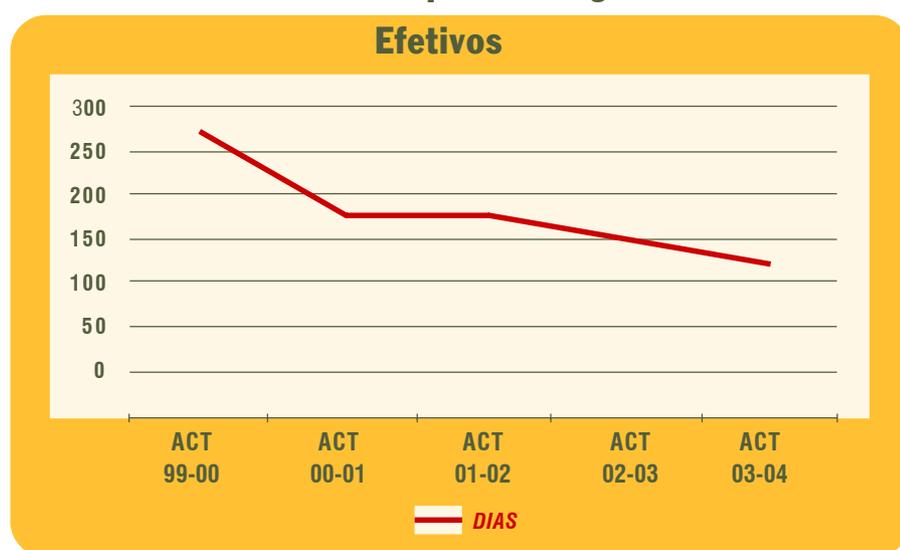


foto: Márcio Roberto



Para fechar o acordo histórico, representantes dos sindicatos marítimos e a diretoria da Petrobras/Transpetro precisaram negociar durante três meses.



Diretoria do SINDMAR reúne-se com marítimos da Petrobras para tratar do Plano de Cargos e Salários

Marítimos da Petrobras se mobilizam

Com a criação da subsidiária Transpetro, iniciou-se um novo ciclo para os marítimos com vínculo direto com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras).

A política voltada ao transporte marítimo, dutos e terminais, centrada em sua nova subsidiária, acrescida ao fato de que a Companhia já utiliza centenas de marítimos fora do seu tradicional ambiente de trabalho geraram nos últimos anos um problema concreto que necessita de rápida solução. **Qual o futuro dos marítimos, tanto embarcados, quanto em terra, diante da política de recursos humanos da Companhia aplicada aos demais empregados?**

É notório que o atual Plano de Cargos e Salários (PCS), além de já não atender às expectativas do presente e futuro dos marítimos embarcados, não atende aos marítimos que exercem funções fora dos navios da Transpetro. Em verdade, para estes últimos, o atual PCS, nunca atendeu expectativas e nem sequer para eles foi criado.

Tal situação implica que se busque um novo PCS que reflita a realidade atual dos marítimos da Companhia e que lhes dê futuro em torno do crescimento, em termos de níveis de PCS, mas, também que ofereça compensações para os diversos companheiros que estão prejudicados, por estarem sendo mantidos no mesmo

nível há anos, por dificuldades ou mesmo impossibilidade de ascensão profissional.

Em recente reunião na sede do SINDMAR, entre diretoria e representantes, empregados da Petrobras, concluiu-se que há necessidade de se dar início a uma campanha pública e principalmente no interior da Companhia pela valorização do trabalho do empregado marítimo no sistema Petrobras.

Neste sentido, todos os presentes à reunião manifestaram concordância na necessidade de todos os seus empregados marítimos engajarem-se na campanha. Todos concordaram que devemos combater o entendimento (e sentimento) que existe no interior da Companhia, segundo o qual, os empregados marítimos estariam em processo de encolhimento e desaparecimento, haja vista que não há processo de novas contratações, e porque, a cada dia, mais e mais marítimos com vínculo direto com a Petrobras, afastam-se de seus quadros, por diversos motivos, tais como, aposentadoria, ou por distração, passando a ter, ou não, vínculo com a Transpetro.

Em relação aos companheiros que estão trabalhando fora dos navios, o equivocado entendimento é que sejam lá quais forem suas condições, estas são menos penosas do que a bordo e que por causa disso, tudo devem suportar, em nome da manutenção de tal "privilegio". Nunca é

demais ressaltarmos que, ao contrário do que ocorreu no passado, quando o marítimo podia passar para o quadro de terra, através de concurso interno, hoje a transferência nestes termos é proibida por lei. O empregado marítimo interessado em ocupar uma posição em terra terá que encarar um concurso público e começar sua carreira do nível inicial, no enquadramento para o tipo de função previsto no concurso realizado. As visões geradas por estes perniciosos entendimentos levam pessoas com competência de decisão sobre estas questões a não valorizarem a necessidade de oferecer aos marítimos uma política de cargos e salários apontando para o futuro. Além do grave erro, por ser um entendimento baseado em premissas que não consideram a realidade atual do marítimo na Petrobras, mas, em conceitos pré-formados, tal visão dificulta a correção de situações injustas e, principalmente, de um futuro incerto. O fato é que a Companhia está testemunhando na prática que as qualidades inerentes a profissionais com a formação do marítimo, podem e dão enormes contribuições nas mais variadas áreas da Companhia. O SINDMAR está convencido de que, muito especialmente, aqueles que atuam nas áreas operacionais da E&P ou que trabalham diretamente com ações ligadas ao *shipping*, terão, no futuro, seu número ampliado por contratações para suprirem as necessidades da Petrobras. 

* Severino Almeida Filho é presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

Diário de BORDO

Palestra sobre a importância da IMO marca aula magna no CIAGA

Foi realizada no último dia 18 de fevereiro, no CIAGA, a aula inaugural da EFOMM, proferida pelo Almirante-de-Esquadra e ex-Ministro da Marinha, Mauro César Rodrigues Pereira, sobre o tema "A importância da IMO para a Marinha Mercante".



Durante o evento, Mauro César pregou a união de trabalhadores, construtores navais, armadores e exportadores para que o País possa propor e aprovar ações efetivas de seu interesse voltadas para a indústria marítima. O almirante atuou até março do ano passado como representante permanente do Brasil na Organização Marítima Internacional. Compareceram a aula magna, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, o Diretor para Assuntos Marítimos da FNTTAA, José Válido e o diretor do SINDMAR, José Serra, além de representantes da armação nacional e autoridades da Marinha do Brasil.

SINDMAR prestigia tripulação do Metaltanque V

A diretoria do SINDMAR esteve presente a cerimônia de entrega do navio gaseiro Metaltanque V, da Metalnave Navegação S.A., ocorrida no dia 18 de março, no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o segundo Presidente da entidade, José Válido, e o Diretor Marco Aurélio saudaram o Comandante Maia e toda a tripulação.



SINDMAR prestigia lançamento de livro

Uma cerimônia solene realizada no Espaço Cultural da Marinha, no último dia 4 de fevereiro marcou o lançamento do livro **Educação Ambiental: uma introdução à gestão ambiental portuária**, editado pela DPC. A publicação servirá para orientação de alunos participantes do curso a distância de educação ambiental.

O evento foi presidido pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho. Prestigiaram

a cerimônia dirigentes sindicais marítimos e portuários, entre eles, o segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, e os diretores Odilon Braga, Enilson Pires e Marco Aurélio. Também compareceram o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, CMG Eduardo Leal Ferreira, o Comandante do Ciaga, CMG José Maria Hipólito, além de membros da Comunidade Acadêmica e representantes da Companhia Docas, DPC, OGMIO, e diversos segmentos da sociedade.





FNTTAA vai a posse de diretoria sindical em Rio Grande

O Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, compareceu no dia 3 de março a solenidade de posse da nova diretoria do Sindicato dos Marítimos do Porto do Rio Grande (RS). Ponzi felicitou o presidente eleito, Gilmar Terres de Souza, desejando-lhe sucesso no comando da entidade. Prestigiaram o evento diversas autoridades da Marinha do Brasil e do Poder Judiciário, além de líderes sindicais dos segmentos marítimo e portuário.



SINDMAR garante presença entre os finalistas do Campeonato de Futebol Society

No mês de dezembro o SINDMAR participou do Campeonato de Futebol Society realizado na sede campestre do Clube dos Empregados da Petrobras (CEPE-Rio). Na disputa entre os finalistas, a equipe do sindicato jogou contra o CEPE-Fundão, terminando a competição em quarto lugar. "O SINDMAR ganhou nome e respeito como um time de chegada. Todos queriam se destacar desta forma, a competição se tornou muito mais difícil. Mais uma vez estivemos perto da grande final, mas não tivemos muita sorte", concluiu o Diretor de Educação e Formação Profissional José Serra que também integra a equipe. Foi o terceiro ano consecutivo em que a entidade esteve presente à competição, tendo alcançado logo no primeiro ano o segundo lugar na classificação geral. "As inscrições para os companheiros que queiram se habilitar a jogar o campeonato de 2004 estão abertas para testes", lembrou Serra, em tom jocoso. A campeã de 2003 foi a equipe do Manguá.



ASSINE HOJE MESMO

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

Marinha Mercante de luto pela morte de Hélio Demaria

A família marítima perdeu no dia 22 de dezembro de 2003 uma das maiores referências para os profissionais da Marinha Mercante brasileira. Morreu em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, aos 73 anos, o Chefe-de-Máquinas aposentado Hélio José Demaria, vítima de infarto no miocárdio.



No sepultamento, ocorrido no Cemitério do Maruim, no município fluminense, parentes, amigos, e companheiros de jornadas no mar, como o condutor Valdir de Souza, enalteceram o caráter idôneo e a honestidade de Hélio Demaria, que em sua trajetória profissional desempenhou com competência e altivez seu ofício a bordo dos navios da Petrobras, do Loyd Brasileiro, e da Aliança Navegação. O OSM Hélio Demaria era irmão do maior líder sindical dos marítimos e patrono do SINDMAR, o Comandante Emílio Bonfante Demaria, falecido em 1999. Deixou 3 filhos do seu primeiro casamento e uma filha de sua união com Maria da Glória Espírito Santo, com quem viveu nos últimos anos.

Audidores fiscais mortos são homenageados em ato ecumênico no TRT-RJ

Foi realizado no último dia 3 de fevereiro, no hall do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (TRT-RJ), um ato ecumênico celebrado por um padre católico e um pastor luterano pela memória dos três auditores fiscais mortos na cidade de Unaí, no noroeste de Minas Gerais. José da Silva, João Batista Soares Lage e Eratóstenes de Almeida Gonçalves faziam uma inspeção de rotina de direitos trabalhistas em fazendas da região e foram brutalmente assassinados.

A diretoria do SINDMAR esteve presente ao evento através do segundo Presidente José Válido, e dos diretores Odilon Braga e Enilson Pires que levaram solidariedade e co-

locaram a entidade à disposição da equipe de auditores do Ministério do Trabalho. "Esse ato de violência não atinge somente os auditores fiscais e o Estado. Afeta toda a sociedade brasileira, o que torna necessária uma pronta e enérgica reação por parte dos órgãos competentes com o objetivo de proteger a sociedade e impingir duras sanções àqueles que tentam com o uso da força solapar o Estado de Direito que todos almejamos", declarou Válido. Também estiveram presentes ao ato representantes de diversas entidades sindicais e estudantis, associações, além de autoridades eclesásticas e do presidente do TRT do Rio de Janeiro, Nelson Tomaz Braga.

Comunidade marítima dá último adeus ao companheiro Salviano



No último dia 21 de janeiro, o Capitão de Longo Curso e Juiz Civil do Tribunal Marítimo, Luís Carlos de Araújo Salviano, de 56 anos, morreu no condomínio onde residia na Barra da Tijuca, zona oeste do Rio de Janeiro, em decorrência de uma forte pancada na cabeça. Salviano assistia a uma partida de futebol e se prontificou a buscar a bola de jogo que havia caído no meio da vegetação do condomínio. A câmara do circuito interno de TV registrou apenas a entrada do magistrado na área. A hipótese de morte acidental está sendo investigada pela polícia.

O juiz, entre outros casos, trabalhou no inquérito do naufrágio do Bateau Moche e no acidente com o iatista Lars Grael, o sepultamento foi no Cemitério Jardim da Saudade.

Movimento Sindical marítimo se despede de José Maria



Morreu no dia 15 de março, aos 57 anos de idade, o dirigente sindical José Maria de Matos Guedes, vítima de infarto. Paraense de Belém, José Maria

estava aposentado e cumpria o segundo mandato como primeiro Secretário do Sindicato Nacional dos Marinheiros e Moços de Convés. "Ele era um dos primeiros a chegar ao sindicato, extremamente dedicado, organizado e exigente consigo mesmo. Sempre demonstrou preocupação com os interesses e necessidades dos nossos representados", lembrou, consternado, o Presidente da entidade, José Tavares de Lima. Durante sua carreira, o marinheiro atuou em embarcações do Lloyd Brasileiro, da Libra, e da Trans Ocean.

No velório no Cemitério de Mesquita, no Rio de Janeiro, o SINDMAR foi representado pelo Diretor de Comunicação, Francisco Moreda, e pela Assessora de Previdência Social, Ana Rosa.



O Capitão de Mar-e-Guerra, Péricles Vieira Filho (em pé, à esquerda do diretor José Serra), participou da aula de abertura do curso SPRS I/II, na sede do SINDMAR

Cursos Extras do Prepom 2003 no SINDMAR terminam com saldo positivo

De 27 de novembro a 23 de dezembro de 2003, o SINDMAR promoveu cinco cursos em sua sede e no Centro Educacional da entidade, ambos no Rio de Janeiro. Os cursos, que tiveram o reconhecimento da Autoridade Marítima, visavam capacitar os marítimos no que se refere às exigências do STCW-78/95 (Standards of Training Certification and Watch keeping).

O Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra, lembrou que o resultado extremamente satisfatório ao término desse período se deu devido a cooperação dos profissionais envolvidos e também em decorrência da boa receptividade na realização desse projeto experimental: "Este resultado certamente nos permitirá conquistar novos credenciamentos junto à Diretoria Especializada da DPC, contribuindo, significativamente, para a melhoria na formação de nossos representados", ressaltou.

Nesse período, foram ministrados os cursos Especial de Familiarização em Navios Tanques (EFNT-I/II), Especial Básico de Primeiros Socorros (EBPS- I/II), Especial de Cuidados Médicos (ESCM-I/II), Segurança Pessoal e Responsabilidade Social (SPRS- I/II) e Especial de Sobrevivência Pessoal (ESPE- I/II). O índice de frequência nos cursos atingiu os 98%, sendo o nível de reprovação inferior a 10%. No total, foram matriculados e treinados 251 alunos.



Vice-Almirante José Antônio de Castro Leal

Quarto Distrito Naval tem novo Comandante

No último dia 17 de março, o Vice-Almirante José Antônio de Castro Leal (à esquerda) transmitiu o comando do 4º Distrito Naval para o também Vice-Almirante Marcus Vinícius de Oliveira Santos (à direita), em cerimônia realizada no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA). O delegado regional do SINDMAR em Belém, José Vivekananda e o representante da CONTTMAF na Organização Marítima Internacional, CMT Darlei Pinheiro, prestigiaram o evento. Marcus Vinícius exerceu em 1994 o cargo de Comandante da Capitania dos Portos do Pará e do Amapá.



Vice-Almirante Marcus Vinícius de Oliveira Santos

Autoridades propõem política Nacional de Gestão de Terminais Pesqueiros

Representantes da Delegacia da CONTTMAF em Cabedelo (PB) vêm participando de uma série de reuniões, envolvendo autoridades ligadas à pesca oceânica. A última delas ocorreu no dia 6 de abril na Secretaria de Aqüicultura e Pesca do Estado da Paraíba com as presenças do Delegado Regional Rosivando Viana, do Coordenador de Infra-Estrutura Logística do governo federal, José Lescaut, do Prefeito de Cabedelo, José Ribeiro Farias Júnior, e de diversos técnicos do Poder Executivo, visando à discussão de Política Nacional de Gestão de Terminais e Entrepostos Pesqueiros.



A CONTTMAF se posicionou claramente a favor do modelo de administração compartilhada para o terminal pesqueiro por entender ser esta a melhor forma de envolver trabalhadores, armadores e governo em um projeto que trará benefícios para a economia da região. Antes deste encontro, Rosivando já havia debatido o tema com representantes do setor na Prefeitura Municipal de Cabedelo, na Companhia Docas da Paraíba, nos terminais portuários, e na própria SEAP-PB. Entre os participantes, estavam o Subsecretário do Ministério da Pesca, Célio Antônio, o Diretor Presidente da Companhia Docas da Paraíba, Paulo Monteiro, a Deputada Estadual Giannina Lombardi, a Delegada Substituta da DRT-PB, Francisca de Oliveira, o Presidente do Sindicato dos Armadores de Pesca, José Williams e o Presidente da Colônia de Pescadores de Cabedelo, Paulo Ferreira.



Dirigentes sindicais visitam o CIABA

O Comandante do CIABA, o CMG José Fernando Reis da Costa, recebeu no último dia 10 de março nas dependências da instituição o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, o Segundo Diretor Financeiro da entidade, Jailson Bispo e o Delegado Regional do Sindicato em Belém, José Vivekananda. Durante a visita de cortesia, os dirigentes sindicais puderam conferir o andamento dos trabalhos no Centro de Instrução. Neste encontro, também foi firmado um convênio entre o SINDMAR e o CIABA que resultará na aquisição de uma moderna sala de aula com equipamentos multimídia, visando a uma preparação mais eficaz dos praticantes.

Capitania dos Portos do Rio tem novo comandante

Assumiu o comando da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, no dia 1º de abril, o Capitão de Mar e Guerra, Luciano Fabrício Riquet Filho em substituição ao também CMG Eduardo Leal Ferreira. Prestigiaram a solenidade no Espaço Cultural da Marinha, pelo SINDMAR, os diretores Marco Aurélio e José Serra.

Delegacia de Belém recebe visita de sindicatos aquaviários do Estado

No dia 11 de março, Faustino Pantoja, representante do Sindicato dos Mestres em Transportes Marítimos, Fluviais e Lacustres, Bertino Filho, do Sindicato dos Contramestres, Marinheiros e Moços em Transportes Marítimos e Fluviais, e Carlos Farias, do Sindicato dos Foguistas e Carvoeiros em Transportes Marítimos e Fluviais estiveram na Delegacia Regional do SINDMAR em Belém com o objetivo de fortalecer os laços e promover uma ação sindical integrada na região amazônica.



Todo apoio à
Unicidade
Sindical

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



SINDMAR prestigia passagem de comando no CIABA

Transmitiu o comando do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém (PA) no último dia 29 de janeiro o Capitão-de-Mar-e-Guerra, Gilceu Marques Saliba.

Saliba contabiliza 30 anos de serviços prestados a Marinha do Brasil, na qual ingressou no quadro complementar do Corpo dos Fuzileiros Navais e serviu, principalmente, em Organizações Militares de ensino, ocupando nos dois últimos anos o Comando do CIABA. "Visando preencher uma grande lacuna, conseguimos a nossa mais expressiva realização, com a obtenção de uma embarcação para uso no ensino, o agora *Aviso de Instrução Braz de Aguiar* através do Comando do 4º Distrito Naval e apoio de entidades ligadas ao meio marítimo", enfatizou o comandante, em seu discurso de despedida para, logo depois, concluir, emocionado: "À Marinha Mercante, rendo minhas homenagens, como uma instituição de valor inestimável no cenário nacional. Uma jóia preciosa ainda a ser lapidada e que será certamente de extrema valia para o desenvolvimento do País no futuro, como sempre o foi, no passado e o é no presente (...). No coração, embora leve a saudade, tenho o conforto do sentimento do dever cumprido e o grande amor à Marinha Mercante."

O também CMG José Fernando Reis da Costa que assumiu o comando da instituição, enalteceu a administração do seu antecessor e aproveitou a ocasião para exortar "a todos para que juntos, com dedicação, profissionalismo e trabalho, da Marinha Mercante nas diferentes fases da carreira, continuem cumprindo as tarefas de formar, aperfeiçoar, readaptar e atualizar o pessoal seguindo o lema inscrito no brasão do CIABA 'Educar e navegar'."

A solenidade contou com a participação de diversas autoridades do segmen-



Comandante do CIABA, José Fernando Reis (à esquerda), pausa para foto ao lado do Delegado do SINDMAR em Belém, José Vivekananda

to aquaviário e dos sindicatos marítimos, entre elas, o segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, e o delegado regional do SINDMAR na capital paraense, José Vivekananda, que mostraram o otimismo com a assunção do CMG José Fernando ao comando do CIABA. "A gestão do CMT Saliba foi uma demonstração clara da intenção que a Marinha do Brasil tem de mudar as suas relações

com a educação, isolada que está da Comunidade Acadêmica Brasileira. Ainda hoje constatamos que não é dado o devido valor aos Oficiais Mercantes, que não são reconhecidos como Professores nos CIAGA e CIABA. Esperamos que o CMT Reis tenha êxito e, assim, consiga fazer com que o nosso centro alcance o nível de excelência educativa que o País almeja", concluiu Vivekananda. 🌐

SINDMAR promove em Belém o Curso Especial de Cuidados Médicos



Marítimos participam do primeiro curso ESCM ministrado em Belém

Foi ministrado entre os dias 8 e 19 de março, na Delegacia Regional do SINDMAR, em Belém (PA), o primeiro Curso Especial de Cuidados Médicos

(ESCM), com a chancela da Diretoria de Portos e Costas. A aula inaugural foi proferida pelo Superintendente de Ensino do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar

(CIABA), Hugo Chaves, que também é oficial de máquinas da Marinha Mercante.

Na oportunidade, o Delegado do SINDMAR na capital paraense, Comandante José Vivekananda, enfatizou que há perspectivas de abertura de vagas para outros cursos, como o Especial de Segurança Pessoal e Responsabilidades Sociais (ESRS). "Os oficiais necessitam de constante atualização e nossa atuação está voltada para atender esta demanda", ressaltou. A DPC autorizou a formação de mais uma turma para o curso ESCM no período de 5 a 16 de abril. Vale lembrar que o curso tornou-se obrigatório para tripulantes de embarcações nacionais depois de a Autoridade Marítima ter retirado de bordo os auxiliares de saúde. 

Diretoria do SINDMAR debate fiscalização do trabalho marítimo na DRT/PA

Reunidos na sede da DRT-PA, em 11 de março, o primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e a Delegada Regional do trabalho, Socorro Gomes, discutiram diversos aspectos relativos a fiscalização das condições laborais, de higiene e de alimentação nos navios atracados nos portos e nas empresas de navegação que atuam na região Norte. Também participaram do encontro, o Delegado Regional do SINDMAR em Belém, José Vivekananda, o segundo Diretor Financeiro da entidade, Jailson Bispo, e o diretor suplente Hermes Alves.

Na ocasião, Severino enfatizou a importância da Instrução Normativa Nº 58 do Conselho Nacional de Imigração no ato de fiscalização, que estabelece que todo navio estrangeiro em águas brasileiras tem o prazo de 90 dias para empregar em seu quadro funcional pelo menos um trabalhador brasileiro em cada nível técnico (guarnição, suboficiais e oficiais).

O delegado Vivekananda, por sua



Diretoria do SINDMAR vem estreitando relações com a DRT-PA

vez, informou que desde o dia 20 de janeiro deste ano a representação sindical vem fazendo homologações de oficiais mercantes. Ele ainda aproveitou a

oportunidade para convidar a Delegada Socorro Gomes a conhecer as instalações da entidade em Belém, convite que foi prontamente aceito. 

Diretores do SINDMAR analisam mercado de trabalho em palestra no CIAGA



Para o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida (centro), o mercado de trabalho no setor marítimo continua em franca expansão

“Entre 92% e 95% de todas as mercadorias do planeta são efetivamente transportadas através das águas. Se existe, de fato, um grupo de homens e mulheres extremamente estratégicos no mundo globalizado é justamente aqueles que trabalham em navios mercantes.” Com essas palavras, o primeiro Presidente do SINDMAR Severino Almeida, iniciou sua palestra para os alunos dos terceiro e quarto anos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, no último dia 29 de março, no CIAGA. O encontro também contou com a participação do segundo Presidente da entidade sindical, José Válido, e do segundo Diretor Financeiro, Jailson Bispo.

Severino avaliou o panorama do mercado de trabalho marítimo, revelando as perspectivas, riscos e oportunidades para a futura geração de oficiais. “Atualmente, o conceito do *just in time* faz com que os empresários se preocupem mais com a eficiência do transporte do que com a aplicação de seus recursos financeiros em estoques. As companhias estão preferindo investir esse dinheiro nos mercados financeiros. Por isso, é importante calcularmos com exatidão o tempo que levamos para transportar os produtos, sejam eles básicos ou com alto valor

“Entre 92% e 95% de todas as mercadorias do planeta são efetivamente transportadas através das águas. Se existe, de fato, um grupo de homens e mulheres extremamente estratégicos no mundo globalizado é justamente aqueles que trabalham em navios mercantes”

agregado”, ressaltou, alertando para os efeitos perversos da globalização no setor marítimo, como a oferta abundante de mão-de-obra barata, porém pouco qualificada, nos navios comerciais. “Aqui no Brasil, nós temos conseguido resistir bravamente, assegurando o embarque de tripulantes nacionais e a manutenção da bandeira nacional em nossas embarcações devido a um conjunto de fatores. Em primeiro lugar, contamos seguramente com uma das mais eficientes organizações sindicais brasileiras que vem obtendo vitórias significativas em defesa do nosso mercado. E não podemos deixar de destacar também a atuação da Marinha do Brasil que não vê com bons olhos a eliminação da nossa Marinha Mercante. Há uma absoluta convicção de que haveria uma quebra sensível no nosso poder marítimo”, explicou.

Severino lembrou ainda que a intensa mobilização contra o desmonte do setor nos anos 90 possibilitou ao País entrar no século XXI em posição de destaque no cenário da navegação na América do Sul, atuando com 140 embarcações nacionais, sendo 100 na cabotagem e longo curso, e 40 no *off shore*. As perspectivas, segundo ele, são de crescimento que deverá ser acompanhado pelo pro-

cesso de formação de novos profissionais. O Presidente do SINDMAR chamou a atenção para a necessidade de os estudantes se dedicarem ao aprendizado do idioma inglês, que, de acordo com ele, tornou-se ferramenta fundamental, não apenas para a comunicação entre embarcações, mas também para a própria operação a bordo. "Existe hoje um equilíbrio entre a oferta e a demanda por trabalhadores marítimos. E não nos interessa que haja excesso de mão-de-obra sob pena de assistirmos ao aviltamento das condições laborais. E se a procura for maior que o número de oficiais brasileiros disponíveis, corremos o risco de assistirmos a ocupação dos nossos navios por tripulação estrangeira. Por isso, faço questão de enfatizar a importância do domínio do inglês. Se não investirem tempo nisso, vocês serão, no máximo, profissionais bem informados, porém analfabetos para o mercado", advertiu Severino aos alunos da EFOMM.

Severino finalizou a palestra, aconselhando os futuros oficiais a não esperarem que as condições salariais e laborais no segmento melhorem para que, então



Alunos do 3º e 4º anos do CIAGA assistem atentamente a palestra ministrada pelos diretores do SINDMAR

procurem uma colocação no mercado. "Se vocês têm interesse em ajudar o sindicato e a si mesmos, vocês devem travar essa luta a bordo e não no cais, olhando o navio ser tripulado por estrangeiros. Muitos filipinos, indianos ou chine-

ses aceitariam uma remuneração menor para embarcar em nossos navios graças a escassez do mercado de trabalho em seus países ou com o objetivo de fugir da fome e dos conflitos sociais nessas regiões", concluiu. 🇧🇷

História da IMO é tema de palestra do CLC Darlei Pinheiro aos alunos do CIABA

O representante da CONTTMAF na RPB-IMO, em Londres, CLC Darlei Pinheiro, ministrou palestra no último dia 30 de março no CIABA para cerca de 300 alunos do terceiro e quarto anos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Em sua explanação, Darlei falou sobre a origem da Organização Marítima Internacional (IMO), enfocando os objetivos e a importância do órgão para a navegação mundial. "A IMO cria normas internacionais para disciplinar o setor marítimo, evitando a regulamentação intensa e unilateral feita pelos governos, estabelecendo instrumentos adotados pela maioria dos

países, mantendo a igualdade nos custos, o livre acesso aos mercados, além de cuidar da segurança da navegação com enfoque nas pessoas e no meio ambiente", enfatizou.

O CLC lembrou aos alunos que constam na Convenção da IMO dispositivos que mantêm a igualdade política e econômica entre os países-membros, impedindo assim, a supremacia de um sobre o outro. "Apesar de todo esse cuidado, a IMO não está imune a influência de grupos de interesse que atuam de maneira informal, entre eles o GRULAC (Grupo Latino Americano e Caribenho), a União Européia e os Estados Unidos", concluiu. 🇧🇷



O CLC Darlei Pinheiro explica aos alunos da EFOMM a importância da atuação da IMO no cenário marítimo mundial



SINDMAR e o capital SOCIAL E CULTURAL

“Valorizamos o aumento do quadro associativo decorrente de unificações entre os sindicatos, não apenas porque este fato proporciona aumento de capital financeiro e seus benefícios diretos e indiretos, mas também, porque agrega capital social e cultural, valores que de certa forma foram esquecidos em passado recente (...)”

Um país-continente como o Brasil, não só de princípios e adesões voluntárias vive o SINDMAR. São necessários os mais diferentes recursos, cuja fonte única são os nossos associados ou são ligados a eles de uma forma indireta.

O SINDMAR é um caso indiscutível de sucesso na aplicação corajosa e responsável de recursos financeiros, sociais e culturais. A coragem, tenacidade e firmeza de seus dirigentes na condução da organização sindical resultaram, em curtíssimo prazo, na inauguração de suas delegacias em Belém do Pará – um compromisso moral – e em Cabedelo, na Paraíba – esta última em conjunto com a CONTMAF –, nos trabalhos já em andamento para a inauguração, ainda este ano da Delegacia de Macaé, na aquisição de espaço físico em nossa sede e no início de reestruturação da nossa Colônia de Férias em Miguel Pereira, hoje em condições que impossibilitam o seu aproveitamento. Merece destaque também o crescimento de nossa organização sindical com o somatório altamente positivo produzido pela unificação com os companheiros Técnicos Eletricistas da Marinha Mercante, que traz no seu bojo, novo alento, oferecendo nova injeção de estímulo e apoio à iniciativa de outras categorias neste sentido. Há espaço para todos, repetimos, para todos.

O SINDMAR tem exercido o seu papel de representação, sempre com convicção e fé na recuperação da Marinha Mercante Brasileira, ao mesmo tempo em que procura estimular a auto-estima e a contribuição sociocultural dos nossos representados.

Incitando à adesão desse plano de unificação dos sindicatos marítimos, reiteramos que, só a coesão e a harmonia alimentarão a coragem e a determinação, trazendo a maturidade aos nossos dirigentes sindicais, o que viabilizaria novas

uniões. Valorizamos o aumento do quadro associativo decorrente de unificações entre os sindicatos, não apenas porque este fato proporciona aumento de capital financeiro e de seus benefícios diretos e indiretos, mas também, porque agrega **capital social e cultural**, valores que de certa forma foram esquecidos em passado recente.

Portanto, a agregação de recursos financeiros deve ser vista como conseqüência, e não como causa de nossa evolução. Tais recursos dependem de atitude madura e comportamento de consciência participativa de cada um de nós. Esta participação também nos transforma em multiplicadores e agentes diretos da evolução da Marinha Mercante Brasileira, que não deve atender apenas aos interesses de armadores, indústria naval e de navieças, que produzem milhares de empregos diretos e indiretos, mas antes de tudo, ser boa também para a nação, contribuindo para o progresso que acarretará melhor qualidade de vida para cada um de seus cidadãos e, principalmente, para os trabalhadores marítimos que labutam dia-a-dia em nossas embarcações. Esse é o elo da corrente que está sendo resgatado e que só depende de nós.

Não somos, xenófobos e nem tão pouco xenófilos. Somos o que podemos definir como “otimistas realistas” ao bradar pelos quatro cantos, onde quer que seja, que precisamos e podemos obter uma Marinha Mercante brasileira, com barcos construídos em estaleiros brasileiros, por operários brasileiros e, principalmente tripulados, repetimos, por brasileiros.

Estamos convencidos de que o SINDMAR, através de sua Diretoria, que com orgulho integramos, tem cumprido seu compromisso de promoção do seu potencial de capital social e cultural, sempre levando em conta o diálogo democrático e as decisões emanadas pela grande maioria dos representados. 

Enilson Pires é Diretor de Previdência Social do SINDMAR.

Todo apoio à
Unicidade
Sindical

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



Desbravando mares revoltos

Mulheres descobrem Marinha Mercante e dividem cada vez mais espaço com os marmanjos

Elas representam atualmente menos de 2% de um total de 1,25 milhões de trabalhadores marítimos em todo o mundo. Um índice ainda pequeno, mas que vem crescendo dentro de uma indústria que luta para se adaptar à presença das mulheres em um ambiente ainda predominantemente masculino. Confinamento, animosidades a bordo, distanciamento da família e serviço pesado, nada mais parece intimidar estas profissionais que com competência e determinação extraordinárias vêm conquistando “um lugar ao sol” na Marinha Mercante e redefinindo o mercado de trabalho no segmento.

No Brasil, somente no final dos anos 90, as escolas de formação de oficiais passaram a abrir vagas para as mulheres. Em 2000, o CIABA, em Belém, graduou 40 meninas em ciências náuticas. No ano seguinte, foi a vez do CIAGA admitir a presença feminina. A novidade, se em um primeiro momento foi encarada com reserva pelos armadores, hoje é vista com naturalidade. “As garotas que chegaram lá são extremamente focadas em suas atribuições. Qualquer problema que encontrarem será encarado de frente”, disse um empresário do setor.

Um relatório elaborado pela Organização Internacional do Trabalho baseado em entrevistas com armadores, autoridades e sindicatos marítimos, além de trabalhadoras, realça a fonte de potenciais que as mulheres representam hoje para a indústria, embora alerte para a persistência de estereótipos sexistas, geralmente expressos por pessoas que possuem pouca ou nenhuma experiência em

20N Iohana Sanches



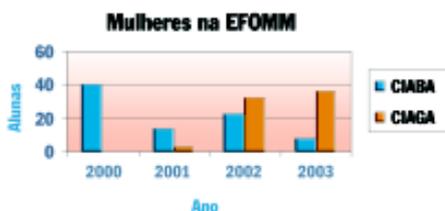
20N Fábria de Carvalho em visita ao SINDMAR

empregar mulheres em suas empresas. Muitas delas ainda têm de se submeter a severas condições de trabalho, enfrentando discriminação e constrangimento sexual a bordo das embarcações. “Frequentemente a mulher tem que provar que é capaz de cumprir uma tarefa. E por mais que você não seja cobrada diretamente, os colegas, às vezes, criam uma certa expectativa. Se determinada tarefa não for cumprida, ou se algo não sair da forma como esperam, ninguém imagina que você pode estar doente ou que ocorreu algum problema que impossibilitou a realização do trabalho. Você simplesmente

“Muitos empresários qualificam o desempenho das mulheres como tão bom quanto de seus colegas masculinos. Em alguns casos, o rendimento delas é até superior”



2OM Flávia de Carvalho, da BOS



te fica rotulada porque é mulher. É a primeira coisa que nos falam quando há algum furo”, desabafou a Segunda Oficial de Náutica, Fábria de Carvalho, da Companhia Brasileira de Off Shore.

Segundo dados cadastrais do SINDMAR, apenas 54% de suas associadas têm vínculo empregatício com alguma companhia de navegação, o que demonstra que as mulheres ainda são um recurso não descoberto. O estudo da OIT recomenda ainda que elas sejam encorajadas a buscar emprego na indústria marítima. “Muitos empresários qualificam o desempenho das mulheres

como tão bom quanto de seus colegas masculinos. Em alguns casos, o rendimento delas é até superior”, revela Mary Thomas, do Centro Internacional de Pesquisa dos Marítimos (SIRC), para quem a boa performance feminina está ligada ao fato de as mulheres terem superado preconceitos e dificuldades durante o treinamento em suas carreiras. “Quando estamos a bordo, temos de ser incisivas e firmes, podendo comportamentos e visões a nosso respeito. No meu caso, por exemplo, eu sou a única mulher em um navio com tripulação estrangeira e lido com culturas diferentes. Vários fatores psicológicos têm que ser trabalhados para conseguirmos levar as coisas de forma equilibrada e fazermos com que a convivência a bordo seja a mais harmoniosa possível”, conta Flávia de Carvalho, Segunda Oficial de Máquinas da BOS, e irmã de Fábria.

Desde o surgimento da primeira turma de oficiais femininos no CIABA, aproximadamente 54 maquinistas se formaram, contrastando com o número de 102 oficiais de náutica. Para a maioria das profissionais entrevistadas, a preferência pela atividade no convés se deve principalmente ao temor das oficiais de não conseguirem uma colocação a bordo, já que um pequeno grupo de companhias

com práticas retrógradas ainda discrimina este tipo de mão-de-obra, partindo do pressuposto de que o uso de força física é fundamental para o serviço a bordo. As guarnições, contudo, tendem, com o passar do tempo, a não somente aceitar e respeitar suas companheiras de trabalho, como também a oferecer ajuda em casos de necessidade. Para a 2OM Maria Cláudia, que vinha embarcando em navios da Transpetro, o conhecimento dos procedimentos a serem adotados é mais importante que a força física. “A gente estuda para pensar. A EFOMM não é uma academia”, ironizou a oficial.

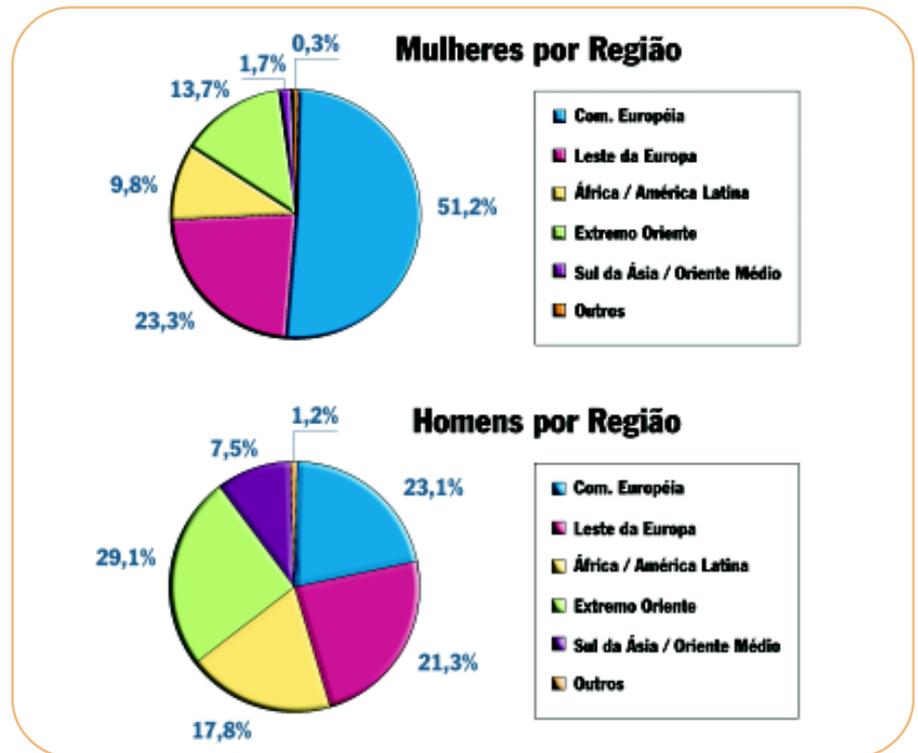
Uma preocupação comum dos empresários, expressa no relatório da OIT é a tendência das mulheres em abandonarem a carreira marítima, antes de seus colegas masculinos, fazendo da mesma um mau investimento. A pesquisadora Mary Thomas esclarece que a evasão é detectada em toda a indústria marítima, não existindo nenhum dado confiável disponível, relativo a diferenças na taxa de perda entre trabalhadores dos sexos masculino e feminino. “Nossos dados sugerem que as mulheres permaneceram no mar por um período significativo. Encontramos exemplos de



2OM Maria Cláudia a bordo do N/T Gurupá, da Transpetro

“A experiência profissional é importante para que a gente possa assumir outros cargos mais adiante. Vou lutar muito até chegar ao posto de comandante.”

20N Iohana Sanches visita as dependências do SINDMAR.



mulheres, combinando casamento e maternidade com uma bem-sucedida carreira no mar”, argumentou.

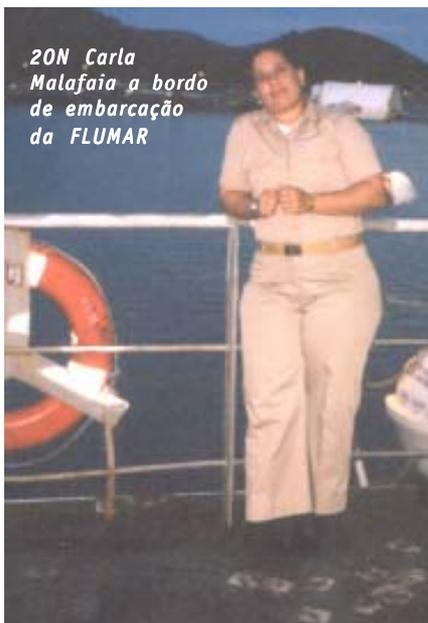
A adaptação da vida pessoal à profissional é uma questão que parece preocupar mais as empresas do que as oficiais. Com muito afincamento elas têm assumido e levado a cabo o desejo de chegar ao posto mais alto de suas categorias e fazer de suas profissões um empreendimento de sucesso. “A experiência profissional é importante para que a gente possa assumir outros cargos mais adiante. Vou lutar muito até chegar ao posto de comandante”, afirmou confiante a 20N Iohana Sanches, da CBO, lembrando que o fator tempo também trará novas lutas e adequações do mercado em relação a mulher. A atuação do SINDMAR também foi destacada por Sanches, que elogiou a sintonia da entidade com as companhias que estão recrutando trabalhadores. “Com o suporte do sindicato, consegui uma colocação na CBO. E vai chegar o momento em que as empresas terão que lidar com questões como licença-maternidade e trabalho de risco para gestantes e o SINDMAR vai ter um papel fundamental nessa briga”, afirmou.

No Brasil ainda não há legislação específica para casos de gravidez de oficiais embarcadas, uma vez que o ingresso de mulheres na EFOMM ainda é um fato recente. Uma alternativa viável seria o remanejamento temporário destas profissionais para cargos em terra “O INSS só concede o benefício nos quatro meses de licença-maternidade. Durante o período de gestação, a mulher precisa de cuidados especiais que inviabilizam o cumprimento da rotina a bordo”, advertiu a Assessora de Previdência Social do SINDMAR, Ana Rosa.

Apesar das dificuldades decorrentes do tratamento estereotipado que recebem, as jovens oficiais vêm com bons olhos a carreira no mar. A possibilidade de conquistar uma rápida ascensão e os rendimentos acima da média no início da carreira chamam a atenção destas profissionais. “As oportunidades estão surgindo e a tendência é que essa diferença no número de oficiais masculinos e femininos seja reduzida aos poucos. Por sermos pioneiras, temos uma grande responsabilidade, e nossa postura permitirá que as portas se abram para outras meninas”, conclui Fábica de Carvalho, que compõe

“Acho que estamos passando por uma fase de renovação. A mulher hoje está mostrando que é capaz de atuar em quase todos os campos. No meu caso, nada é mais prazeroso do que estar ali no passadiço e pilotar um navio”

20N Carla Malafaia



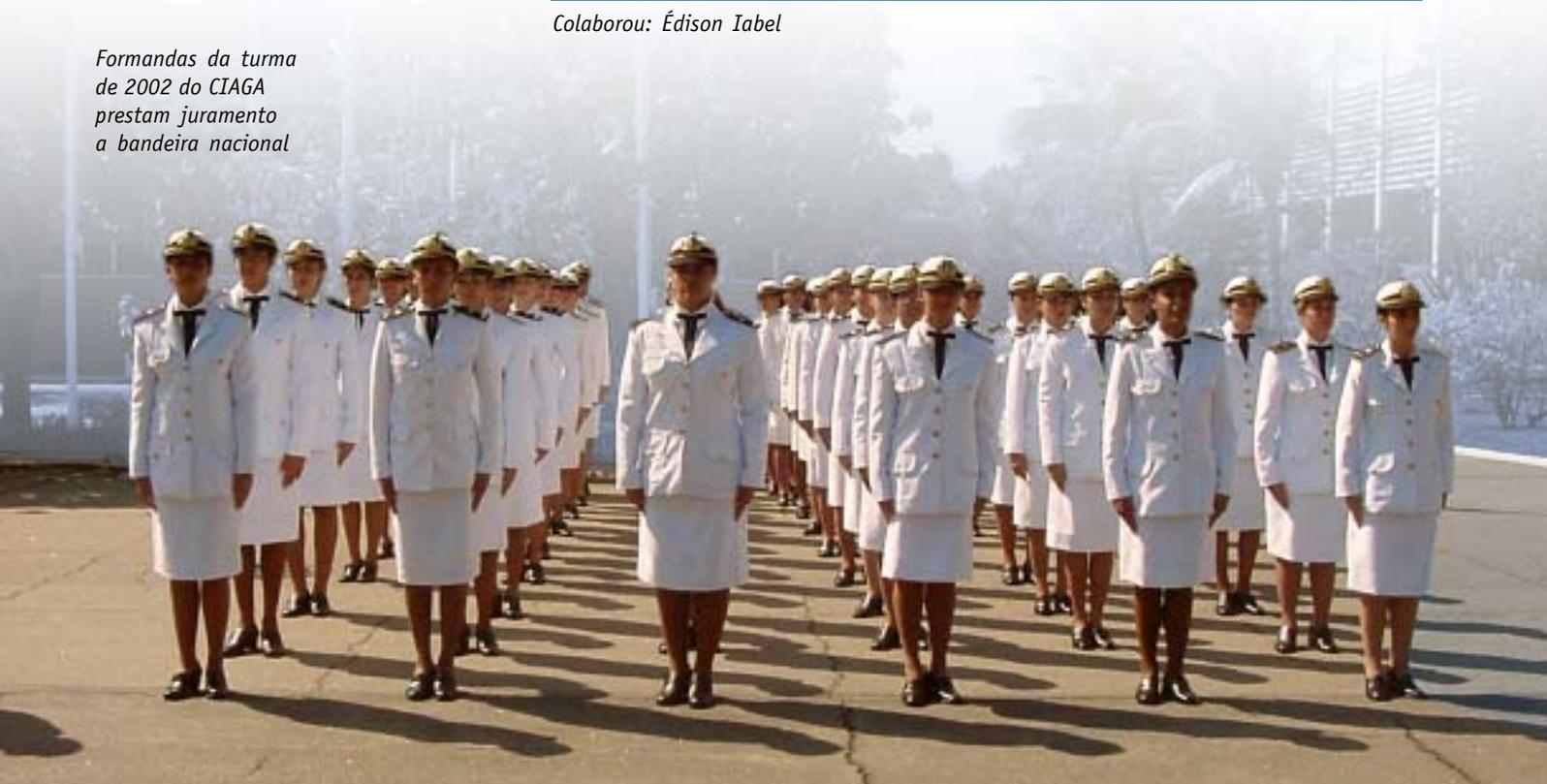
os 1,1% da força de trabalho feminina na indústria marítima brasileira.

O relatório da OIT, contudo, traz uma boa notícia. Em alguns países, as mulheres já estão sendo treinadas para assumir posições mais altas na Marinha Mercante, seja a bordo ou em terra. Um exemplo disso é o número de alunas na World Maritime University (WMU), que cresceu de 8% em 1995 para 21% em 2001, o que

reforça as perspectivas de aumento na demanda feminina pela carreira marítima no Brasil. “Acho que estamos passando por uma fase de renovação. A mulher hoje está mostrando que é capaz de atuar em quase todos os campos. No meu caso, nada é mais prazeroso do que estar ali no passadiço e pilotar um navio. E é gratificante ver o reconhecimento das pessoas, perceber que elas estão investindo em você. Além disso, sabemos que é muito difícil para um recém-formado em qualquer outra profissão ter salários no mesmo patamar que o de um oficial da Marinha Mercante, principalmente aqui no Brasil”, avalia a 20N Carla Malafaia, que acredita que a falta de informação também é um empecilho para o ingresso de mulheres na EFOMM. “Precisamos divulgar mais a atividade. Muitas pessoas confundem a Marinha Mercante com a de Guerra. Os homens costumam procurar mais os cursos pré-militares e acabam tomando conhecimento da escola de oficiais mais cedo”, ressaltou Malafaia, que fez praticagem na Flumar e hoje pilota embarcações da Companhia. Uma prova de que critérios baseados nas diferenças sexuais não são válidos para distinguir profissionais talentosos. 🌐

Colaborou: Édison Iabel

Formandas da turma de 2002 do CIAGA prestam juramento a bandeira nacional



Neptunia Mediterrâneo: Tripulação vive caos na Argentina

A comunidade marítima voltou a ficar estareçada com o vergonhoso quadro de abandono a que estão sendo submetidos os tripulantes do navio cargueiro Neptunia Mediterrâneo, fundeado desde o dia 20 de novembro de 2003 na cidade argentina de Ushuaia, no extremo meridional do continente. Falta de itens fundamentais para alimentação e higiene, navio em péssimo estado de conservação e sem estrutura para navegação, pagamentos de salários atrasados e tripulação reduzida foram apenas alguns dos problemas relatados pelo comando do navio. Acontecimentos deste tipo vêm contribuindo para abalar a imagem do registro brasileiro no cenário marítimo mundial, tendo em vista que os responsáveis pela embarcação continuam impunes, a despeito do histórico de incidentes envolvendo o navio.

Até o fechamento desta edição, 21 trabalhadores – cinco deles amparados por atestado médico – já deixaram o cargueiro. Um clima de insegurança e de tensão se

instalou a bordo diante da inoperância e do descaso da Neptunia Companhia de Navegação, que não estabelece um prazo para o retorno ao Brasil dos nove tripulantes que permanecem na embarcação, arrestada pelos credores da empresa armadora.

O Neptunia cumpriria uma rota, que tinha como ponto de partida a cidade de Buenos Aires. A embarcação seguiria para Santo Antonio, no Chile, passando pelo Estreito de Magalhães, por Callao, no Peru, e finalmente, Guaiquil, no Equador. No entanto, o navio e seus 23 tripulantes não conseguiram alcançar nem o primeiro destino, conforme relato do CLC Milton Afonso Brito da Silva, que atuava como Imediato do Neptunia. “O que causou todo esse caos foram os diversos problemas técnicos que enfrentamos desde que saímos de Buenos Aires, o principal deles com a máquina propulsora. Quando passamos pelo Estreito de Magalhães, a situação se agravou em decorrência das tempestades e condições atmosféricas ruins. Isso atrasou bastan-

Após drama na Costa dos EUA em 2002, trabalhadores mais uma vez são vítimas do descaso do armador

“Estamos ilhados nesta embarcação, sem que possamos ao menos ir a cidade comprar material de higiene, telefonar para as nossas famílias. Conseqüentemente, o nível de estresse a bordo cresce em escala assustadora.”

CLC Renato Barreto



te o nosso trânsito de Buenos Aires à entrada do estreito. Diante de todos esses acontecimentos, as autoridades chilenas ficaram em alerta, o que possivelmente as levou a fazer uma inspeção rigorosa (*Port State Control*) ao chegarmos ao estreito. Foi constatado que o navio estava *substandard*, ficando determinada a nossa proibição de navegar pela região. As autoridades chilenas concluíram que não havia qualquer segurança para o tráfego. Tivemos que sair das águas chilenas no prazo máximo de 24 horas. Nós, então, retornamos para a Argentina, onde aguardaríamos instruções das empresas armadora (Neptunia) e afretadora (Oakseas Shipping Transporte Marítimo/Maruba) para a realização dos reparos técnicos necessários para o prosseguimento da viagem.”

Ainda de acordo com o Imediato, o sistema de aquecimento do navio estava comprometido e, conseqüentemente, a tripulação ficou sem água quente e calefação. A temperatura ambiente estava em torno de zero grau Celsius. Foi reportada também a falta de óleo lubrificante e de óleo diesel, responsável pela geração de energia a bordo do navio. “A cada dia íamos desvanecendo. Não sabíamos o que ia acontecer e não havia mais confiabilidade. Até brincávamos uns com os outros dizendo que quando alguém chegasse para nos retirar de lá estaríamos ‘adorando a um bezerro’ (referência bíblica: *Moisés demorou tanto a retornar do Monte Sinai onde foi receber de Deus as instruções para a conquista da Terra Prometida que acabou encontrando o povo adorando a um bezerro*)”, afirmou Milton Afonso.

Na ocasião, o SINDMAR e a CONTTMAF, já cientes da grave situação, recomendaram aos tripulantes que retivessem a carga a bordo. Temendo os prejuízos decorrentes do atraso

na entrega do material embarcado, a Maruba ingressou na justiça com uma medida cautelar, garantindo a retirada dos 306 contêineres no Porto de Ushuaia, para embarque em outro navio. Em fax enviado a CONTTMAF, 11 dias depois de ancorar na cidade argentina, o Comandante Renato Barreto descreveu o drama vivido pelos trabalhadores: “Nossa condição atual neste fundeadouro é de completo abandono e isolamento, tendo em vista que as nossas necessidades mais urgentes não podem ser concretizadas por falta de um agente portuário constituído que nos assista, ou algo que os substitua à altura. Estamos ilhados nesta embarcação, sem que possamos ao menos ir a cidade comprar material de higiene, telefonar para as nossas famílias. Conseqüentemente, o nível de estresse a bordo cresce em escala assustadora, já que as ações para concretizar os reparos e o nosso retorno ao tráfego ainda nem foram tomadas, o que demonstra total falta de interesse, tanto do armador quanto do afretador.”

A difícil volta para casa

Atendendo a solicitação feita pela CONTTMAF, o Consulado do Brasil em Buenos Aires ofereceu transporte para o País aos marítimos que deixaram o Neptunia Mediterrâneo antes da desatracação em Ushuaia. Segundo a assessoria de imprensa do Itamaraty, os ex-tripulantes seriam levados, por via terrestre, até Uruguaiana, cidade gaúcha situada na fronteira com a Argentina e primeiro ponto do território nacio-



Mecânico Anderson de Araújo (centro), emocionado, no reencontro com os pais Marli Pereira Barroso e Anderson de Araújo Barroso

nal, de onde seguiriam para seus destinos. Contudo, uma liminar da 3ª Vara do Trabalho, em Santos (SP), obtida pela Delegacia Regional do Sindicato dos Marinheiros e Moços de Máquinas em Transportes Marítimos e Fluviais e do Sindicato dos Marinheiros e Moços em Transporte Marítimos, em 19 de dezembro passado, determinou que a empresa assumisse as despesas referentes ao repatriamento dos trabalhadores. A ação judicial se baseou no artigo 4 da Convenção 166 da OIT que sustenta que “caberá ao armador a responsabilidade de organizar a repatriação por meios apropriados e rápidos.”



Os sete brasileiros que inicialmente desembarcaram no dia 5 de dezembro ficaram hospedados em um galpão cedido pelos estivadores do cais do Porto de Ushuaia, sem dinheiro e comunicação com a família, e sofrendo com as baixas temperaturas registradas no município. O Marinheiro de Máquinas, Eloi Bento, revela que ele e seus companheiros foram obrigados a vender alguns pertences pessoais para comprar alimentos. Os trabalhadores também contaram com a ajuda de uma brasileira residente na cidade que regularmente entregava mantimentos para suprir suas necessidades básicas. Bento disse ainda que a Neptunia estaria retendo as carteiras de trabalho dos seus empregados, impedindo-os de serem contratados por outra Companhia.

Como se não bastasse todo o desgaste e tensão a bordo, os tripulantes ainda tiveram de enfrentar mais um obstáculo: o retorno ao lar. No dia 5 de fevereiro, o mecânico do navio Anderson Araújo Júnior desembarcou no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, após cumprir seu contrato com a Companhia. Para cobrir as despesas de viagem, Anderson

contou com a ajuda dos seus pais, que desembolsaram cerca de R\$ 1.600,00. Ao reencontrar a família, o mecânico não conseguiu conter a emoção. "Não tivemos um momento sequer de tranquilidade. Quando nevava, ninguém dormia e chegamos a ficar dois dias com o gerador apagado. O desgaste emocional dos tripulantes é grande. Precisamos ajudar os colegas que lá estão porque a empresa tem mostrado que nada fará por eles", desabafou. O mecânico acrescentou, ainda, que os reparos de emergência não vinham sendo feitos e que todo o material usado na embarcação é recondicionado. Além dele, outros quatro tripulantes retornaram ao país com recursos próprios. Já o Comandante Barreto, cujo contrato também havia expirado, teve suas despesas custeadas pela empresa.

Travessia permeada por problemas técnicos

Uma das principais dificuldades apontadas pelos marítimos era que o porto de Ushuaia não oferecia recursos técnicos para o conserto do navio, que apresentava defeito em 2 cilindros do motor principal. Outra questão é que o Inspetor da ITF, na Argentina, designado para prestar assistência à guarnição, só teria condições efetivas de pressionar a Companhia afretadora caso a tripulação impedisse a descarga do navio, paralisando as operações. "O comandante (CLC Renato de Souza Barreto) não tinha outra opção. Havia uma ordem judicial e a Maruba precisava cumprir os prazos para não pagar multa", lembrou o 2OM Ricardo Uruguay, que retornou ao Brasil no dia 12 de dezembro com problemas de saúde. O oficial lembra que a Tamic, agência contratada pela Maruba, deixou de atender o navio depois que houve a quebra do contrato com a Neptunia. "Por causa disso, ficamos sem os serviços de entrega do rancho, de migração e transporte de tripulantes. Tivemos de apelar para a prefeitura naval porque a

foto: Márcio Roberto



2OM Ricardo Uruguay

Neptunia não enviava ninguém para nos socorrer. Se ocorresse alguma emergência a bordo como é que eles iam retirar o tripulante de lá sem ter um helicóptero?", indagou. Atualmente, a tripulação também está sem comunicação via fax e e-mail, e apenas recebe chamadas telefônicas.

Segundo o Chefe de Máquinas José Maia Sanches, o navio estava com uma perda acentuada de óleo lubrificante. A empresa, no entanto, não estava fornecendo o produto em quantidade suficiente para suprir essa perda. "O navio consumia cerca de 800 litros de óleo e o normal é que o volume seja de cerca de 100 litros. E o desgaste aumentava cada vez mais. Adverti a empresa sobre o problema, mas eles me ignoraram e ainda me aconselharam usar óleo hidráulico no motor. Qualquer leigo sabe que se não for usado o óleo adequado, o motor pode torrar. Eu não coloquei, não sou maluco, usei os recursos disponíveis, e, depois, não pude fazer mais nada", lamentou Sanches. O Chefe de máquinas, que desembarcou no dia 17 de dezembro, enalteceu a atuação da tripulação e disse ainda que em 22 anos de profissão nunca havia passado por situações semelhantes.



Ações das autoridades competentes

Contatada pelo representante do Departamento de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais da CONTTMAF, Nilson José Lima, em 2 de dezembro, a diretoria da Neptunia negou todas as denúncias, assegurando que vinha enviando regularmente o rancho da tripulação. A empresa, contudo, se recusou a apresentar os comprovantes do pagamento dos salários dos seus empregados. A confederação também encaminhou um ofício a Diretoria de Portos e Costas (DPC), ao Chefe de Divisão de Assistência Consular do Itamaraty, ao Diretor-Geral da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e ao Cônsul-Adjunto do Brasil em Buenos Aires, no qual ressalta que a empresa é reincidente "em todas estas práticas ilícitas, que colocam em risco a integridade física dos tripulantes, da própria embarcação e do meio ambiente marinho, com fortes conseqüências não só à reputação da navegação comercial brasileira, mas também ao próprio Estado brasileiro". O documento assinado pelo Diretor-Secretário da entidade, Odilon Braga, faz referência ao escandaloso caso de abandono envolvendo a tripulação do Neptunia ocorrido em novembro de 2002 na Costa dos Estados Unidos, denunciado em reportagens da **Unificar** (edições nºs 14 e 16). No último dia 8 de janeiro, a diretoria do SINDMAR oficiou à Unidade Especial de Inspeção

do Trabalho Portuário e Aquaviário (UEITPA), solicitando ao órgão uma diligência na empresa a fim de constatar o caos ocorrido a bordo.

O Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Carlos Alberto Nóbrega, assegurou, através de ofício enviado ao Secretário Geral da CONTTMAF, Odilon Braga no dia 15 de janeiro, que o órgão vai apurar a responsabilidade da Neptunia Cia. de Navegação nos graves incidentes envolvendo a tripulação do navio. O Diretor lembrou ainda que a empresa já havia sido indiciada em Processo Administrativo da agência devido ao caso ocorrido em Tampa, nos EUA. "É impossível não comparar as atitudes das autoridades quando fazem o uso do poder e influência para aplicar ou criar leis, seja de âmbito nacional ou internacional. No caso do NT Prestige (navio de bandeira de conveniência das Bahamas que naufragou na Galícia), a autoridade espanhola levou o Comandante do navio rapidamente para trás das grades por conta da poluição causada na costa da Espanha. Aqui no Brasil, o armador do Neptunia Mediterraneo até o momento não sofreu qualquer punição, mesmo sendo reincidente, o que o deixa pronto para o próximo ato. Até onde vamos chegar?", indagou o Representante da CONTTMAF junto a RPB-IMO, em Londres, o CLC Darlei Pinheiro.

foto: Márcio Roberto



CLC Milton Afonso, que atuou como Imediato do Neptunia



Chefe-de-Máquinas, José Sanches (à direita), e o representante da CONTTMAF, Nilson Lima



Diretor do SINDMAR, Jailson Bispo (primeiro à direita) em conversa com os tripulantes da embarcação

"Precisamos ajudar os colegas que lá estão porque a empresa tem mostrado que nada fará por eles (...). Eu quero esquecer esse pesadelo, perdi parte da minha vida a bordo desse navio".

MEC Anderson Araújo

“(...) a empresa é reincidente em todas estas práticas ilícitas, que colocam em risco a integridade física dos tripulantes, da própria embarcação e do meio ambiente marinho.”

*Odilon Braga,
Diretor Secretário da CONTTMAF*



Carlos Alberto Nóbrega, Diretor-Geral da ANTAQ: inquérito para apurar as causas dos sucessivos incidentes com o Neptunia

Últimas Notícias

O Cozinheiro Celso Leite Marciano foi o último tripulante a deixar o Neptunia Mediterrâneo, regressando ao Brasil no dia 30 de abril com recursos próprios. Ele relatou ao representante da CONTTMAF, Nilson José Lima, que passou dois dias sem se alimentar e foi obrigado a vender objetos pessoais para conseguir custear o traslado de um aeroporto para outro em Buenos Aires e, em seguida, para o Rio de Janeiro. Três dias antes, o MNC Vanderley Barbosa da Silva também havia desembarcado, abrigoando-se em um albergue, no qual ficaria à espera do repatriamento pela Embaixada Brasileira. Informações dão conta de que a tripulação costuma deixar o navio apagado entre 9 da manhã e 5 horas da tarde para economizar óleo diesel, quando este está próximo de terminar, temendo que falte combustível à noite, período em que o frio é mais intenso. Em março, o Gerente Técnico da Aliança Navegação e Logística, Luis Pereira Nunes, esteve a bordo para vistoriar a embarcação.

A Diretoria de Portos e Costas também tomou providências, instaurando um inquérito, tendo como objetivo apurar as causas dos sucessivos incidentes envolvendo a embarcação. O Adido Naval, em Buenos Aires, CMG Julio César, enviou um relatório detalhado a DPC com base nas informações colhidas junto aos tripulantes durante sua visita a embarcação.

O presidente da Neptunia Companhia de Navegação, Adriano Pio Friolli, e o diretor, Waldemar Vilela, já prestaram depoimento a Comandante Enir Pitzer, que está à frente das investigações na DPC.

Em fax enviado a CONTTMAF no dia 8 de janeiro, o segundo Capitão a assumir o comando do Neptunia, Jack Cherman, advertiu que um dos tripulantes permanecia embarcado mesmo com atestado médico, o que é proibido pelas normas internacionais de navegação. Diante desse cenário, o CMT enviou uma carta-protesto à Autoridade Marítima, pedindo que medidas urgentes fossem tomadas para a resolução do impasse. Um mês depois, o próprio CMT desembarcou com problemas de saúde.

O segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, passou quatro dias a bordo do navio, na segunda quinzena de fevereiro, para prestar assistência a tripulação e esclarecer as medidas que vinham sendo tomadas pela entidade. De acordo com ele, as peças para reparo na caldeira do navio e no MCP já estariam à disposição. A Neptunia, contudo, ainda não havia contratado uma firma para realizar os serviços a bordo, alegando estar atravessando dificuldades financeiras. A iniciativa do diretor foi elogi-

ada pelo eletricitista José Carlos Anastácio. "O SINDMAR foi a única entidade que teve pulso firme para ir a bordo. O Jailson ficou lá conosco e mostrou boa vontade em fazer realmente algo pelo pessoal. Todas as outras autoridades que foram ao navio só faziam promessas e nada cumpriam. Ninguém se interessou em vivenciar aquela situação de confinamento, como fez o Jailson", ressaltou o tripulante que desembarcou no último dia 25 de fevereiro.

O panorama vem se deteriorando já que a empresa afretadora (Maruba) e a agência prestadora de serviços (Tamic), cobram dívidas não reconhecidas pelo armador. O comando do navio alerta que, para seguir viagem, o Neptunia deve ser abastecido com óleo diesel, pesado e lubrificante em quantidades satisfatórias. Os sete tripulantes que ainda estão a bordo esperam que a companhia honre seus compromissos com os trabalhadores "A situação mais difícil desse navio está sendo vivida agora, nem a experiência no Estreito de Magalhães foi tão traumática. No estreito, foram 52 dias de angústia, mas agora não há qualquer previsão para o término desta novela. Quem está lá não quer voltar para casa sem receber o salário. Como eles vão retornar sem ter o mínimo para oferecer à família? O pessoal alimenta a esperança de que o dinheiro vai entrar se ficar a bordo. Isso porque se os equipamentos voltarem a funcionar e o navio for afretado, a tripulação pode paralisar as atividades e forçar o pagamento. Eu quero esquecer esse pesadelo, perdi parte da minha vida a bordo desse navio", afirmou, consternado, o mecânico Anderson Araújo Júnior. 📺



SEM DINHEIRO NO EXTERIOR

Sofrimento no sul da Argentina

Nove brasileiros deixam navio e passam fome

■ PATRÍCIA AGUIAR
patricia@terra.net.br

■ Nove brasileiros, ex-tripulantes do navio Neptunia Mediterrâneo, de bandeira nacional, estão na cidade de Ushuaia, no sul da Argentina, sem dinheiro para voltar ao Brasil. Segundo o comandante da embarcação, eles desertaram no último sábado, depois de quatro meses de viagem.

— Na manhã de sábado, estivamos atracados no porto da cidade e, quando nos preparávamos para retomar ao alto-

mar, eles desceram pela escada. Isso é considerado deserção — afirma o comandante Renato de Souza Barreto.

Mas, segundo Rosane Machado, mulher do taifeiro Robson Guimarães Calkas, a história de seu marido e dos outros oito tripulantes do navio não é tão simples. Ela diz que os marinheiros deveriam ter recebido metade do salário das mãos de um agenciador (a outra parte é depositada numa conta bancária no Brasil), mas o homem, identificado apenas como Eric, fugiu.

— Eles não têm como sacar o que foi depositado no Brasil, estão passando fome e frio — disse Rosane.

Robson e seus companheiros vêm recebendo ajuda de três brasileiros que moram na cidade argentina, entre eles Marizete da Silva.

— Eu e meu marido os encontramos na rua, com as malas na mão, e curamos sua história. Conseguimos um galpão para eles dormirem, e estamos tentando dar-lhes o que comer enquanto não encontram uma solução — disse Marizete.

Neptunia:

escândalo chega à mídia

SANTOS, DOMINGO, 13 DE FEVEREIRO DE 2004

A TRIBUNA

É mais brasileiro mesmo assim

A-

Cidades

DRAMA

Marinheiros estão confinados em cargueiro na Argentina

Advogados denunciam situação dramática no navio, que tem tripulantes da região

CARLOS RATTON
Dialstar@uol.com.br

Cerca de 14 marinheiros brasileiros — alguns de Guarujá e região — estão vivendo uma situação dramática na Argentina, praticamente presos, sem comunicação com familiares, sem suprimentos e outras necessidades básicas no navio brasileiro Neptunia Mediterrâneo, a dois quilômetros da costa de Ushuaia. A embarcação pertence à armadora Nepranta Companhia de Navegação, que é recorrente em situações de abandono de tripulação em mares internacionais.

As informações são dos advogados José Henrique Coelho e Paulo César Coelho, representantes de diversos sindicatos li-

gados à categoria, que deverão, nos próximos dias, ingressar com uma ação contra a empresa, exigindo a urgente repatriação dos brasileiros.

Os profissionais estão tentando, junto com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Contunaf), conseguir os nomes dos marinheiros, para poder informar seus familiares e iniciar os processos judiciais.

Conforme os advogados, os 14 marinheiros fazem parte da tripulação mínima exigida pela legislação. O navio está fundeado desde novembro em Ushuaia e já apresenta desgaste em alguns setores. Sua retenção foi motivada pela falta de pagamento de taxas e, além disso, a embarcação enfrenta problemas técnicos e mecânicos.

Conforme os advogados, a tripulação está sem medicamentos e com água e comida racionadas. A empresa não está contratando lanchas para desembarque. A comunicação só é permitida entre o comandante e a empresa e o sistema de aquecimento da embarcação está comprometido. "A temperatura média do local, hoje, é de zero grau. O navio também apresenta problemas de combustível, o que paralisa os aquecedores internos", afirma Paulo César.

Ofício

Cópia de um ofício apresentado pelos advogados, encaminhado ao cônsul adjunto do Brasil em Buenos Aires, Marcelo Dornelles, pelo secretário-geral do Contunaf, Odilon dos Santos Braga, confirma a gravidade da situação. No documento, Braga confirma que a tripulação está abandonada, "em função da falta de subsistência para reparar-

Divulgação



Com vários problemas, o Neptunia Mediterrâneo está fundeado em Ushuaia desde novembro

ASSINE A TRIBUNA

CLUB ASSINANTE

PROPRIETÁRIO: DR. PAULO CÉSAR COELHO
ENDEREÇO: RUA SERRA, 1000 - JARDIM BOA VISTA
3211-7200

Refinaria recebe investimento de R\$ 1,2 bilhão

Cubatão - A-12

Renato Rosa



José Henrique e Paulo César Coelho tentam repatriar os tripulantes

indispensáveis ao sistema propulsor, bem como por falta de arroteio judicial movido pelas ações da armadora brasileira e da armadora argentina Colocas Shipping Transporte Marítimo/Maraba.

Ainda segundo o ofício, "a situação se agravou em face da completa inércia da empresa, que deixou o navio sem combustível para prover a geração de condições de habitabilidade, tais como calefação, indispensável em face das condições climáticas do extremo meridional do continente".

O secretário explica ainda que há racionamento de ração e que, meses atrás, o navio tinha 23 tripulantes, mas alguns consegu-

ram ser repatriados por força de decisão da Justiça Federal do Trabalho, da Correria de Santos. "Serve a presente (carta) repetir que nossa existência ocorre em condições de abandono, promovendo, inclusive, assistência jurídica, para fazer valer os direitos fundamentais constitucionais à vida, à liberdade, à segurança e dignidade, insculpidos na Carta do Brasil (Constituição)".

Ação

O advogado José Henrique Coelho está esperando apenas a ordem do sindicato da categoria para ingressar com uma ação de obrigação de fazer, com pedido de tutela antecipada. "Vamos exigir que a empresa assumam todas as despesas necessárias para repatriação dos embarcados, inclusive passagens aéreas de retorno a Santos", disse o advogado.

Problema semelhante aconteceu em 2002

Conforme os advogados dos sindicatos, essa não é primeira vez que os tripulantes do Neptunia Mediterrâneo sofreram prisões e constrangimentos. Em 2002, os marinheiros passaram 40 dias confinados na embarcação, fundeada na Baía de Tampa, na costa dos Estados Unidos, também em função do não pagamento de taxas portuárias e falta de visto de entrada para os tripulantes.

As precárias condições laborais a que foram submetidos os marinheiros e a escassez de alimentos e de água repercutiram na imprensa americana e brasileira, chamando a atenção de dirigentes das entidades sindicais.

Em novembro último, a embarcação voltou a ficar fundeada, agora em Ushuaia, na Argentina. O Neptunia completaria

uma rota que tinha como porto de partida a cidade de Buenos Aires. A embarcação seguiria para Santo Ambrósio, no Chile, passando pelo Estreito de Magalhães, por Callao, no Peru e, finalmente, Guayaquil, no Equador.

No entanto, o navio não conseguiu alcançar nem o primeiro destino, por vários problemas técnicos, principalmente com a máquina propulsora, em águas chilenas. Tendo problemas, as autoridades daquele país exigiram a saída do cargueiro em 24 horas, quando a embarcação voltou para a Argentina e, ao momento, aguarda repatrios.

Na ocasião, o Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindomar) e do Contunaf recomendaram aos tripulantes que retivessem a carga a bordo. Te-

ndo prejuízos decorrentes do atraso na entrega do material embarcado, a empresa abandonou o caso na Justiça, garantindo a retirada das 306 contêineres no Porto de Ushuaia, para embarque em outro navio.

Na época, o comandante Renato Barreto fez um desabafo, dizendo que a situação de abandono e isolamento, sem poder desembarcar para comprar material de higiene, e nem telefonar, causando um verdadeiro estresse a bordo.

Empresa

Durante toda a manhã de ontem, a Tribuna tentou, via telefone, obter informações de advogados e representantes da Nepranta Companhia de Navegação, mas não conseguiu contato.

Solenidade marca passagem de Comando na Capitania dos Portos da Paraíba

Transmitiu o Comando da Capitania dos Portos da Paraíba, o Capitão-de-Fragata Kleber Pessek, em solenidade ocorrida em 23 de janeiro. Durante o evento, Pessek destacou a importância da realização em parceria com a CONTTMAF do Estágio de Combate a Incêndio e do Curso de Pesca Oceânica, este último promovido pela primeira vez no País. "O Brasil é hoje o vigésimo sétimo colocado na exploração da pesca. O problema de desenvolvimento desta atividade começa a ser solucionado ao ampliar-se o nível educacional de seus pescadores", esclareceu.

Marcello Lima de Oliveira, também Capitão-de-Fragata, assumiu o cargo de Capitão dos Portos do Estado. O Delegado Regional do SINDMAR e da CONTTMAF em Cabedelo, Rosivando Viana, prestigiou a solenidade. 



Da esquerda para a direita: Novo Capitão dos Portos da Paraíba, Marcello Lima de Oliveira, Delegado Regional da CONTTMAF, Rosivando Viana, e ex-Capitão dos Portos, Kleber Pessek

Delegacia de Cabedelo fecha parceria com 3º Distrito Naval para viabilizar curso

O dia 6 de novembro de 2003, Dia dos Amigos da Marinha, o Almirante Afonso Barbosa, do 3º Distrito Naval em Natal (RN), conheceu as dependências da Delegacia do SINDMAR e da CONTTMAF, em Cabedelo, no Estado da Paraíba, atendendo a convite do Delegado Regional Rosivando Viana.

Na ocasião, foi firmada uma parceria entre as entidades, a prefeitura de Cabedelo, a Capitania dos Portos da Paraíba, e o 3º Distrito Naval, visando à realização do primeiro Curso Especial Básico de Combate a Incêndio (ECIN) aos marítimos da região.

O curso foi ministrado entre os dias 1 e 5 de dezembro, na representação sindical em Cabedelo e contou com aulas práticas realizadas no 3º Distrito Naval de Natal. Os diplomas foram en-



Almirante Afonso Barbosa (3º, da direita para a esquerda) visitou as dependências da CONTTMAF e do SINDMAR, em Cabedelo (PB)

tregues no dia 19 de dezembro aos 32 trabalhadores formandos. De acordo com Rosivando, o empenho demonstrado pelo Almirante Barbosa foi fun-

damental no sentido de viabilizar o projeto. "O curso foi promovido com custo zero para os nossos representados", destacou. 



O Delegado Regional da CONTTMAF, Rosivando Viana (3º, da esquerda para a direita) participa da 1ª Conferência Nacional de Aqüicultura e Pesca, realizada no final do ano passado em Luziânia (GO)

Investindo na pesca

Representação da CONTTMAF na Paraíba prepara profissionais para o setor

Cumprindo à risca o lema "Investindo em pessoas", a Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF, em Cabedelo (PB), vem implementando diversas ações de cunho social no segmento pesqueiro, e, desde o dia 5 de novembro do ano passado, promove cursos voltados para trabalhadores do setor. Entre eles, está o Curso de Alfabetização para pescadores da colônia local e seus familiares em parceria com o SESI, uma iniciativa que visa a promoção da cidadania dos marítimos que sobrevivem desta atividade na região. Ministrado na própria representação sindical pela professora Erika do Nascimento Silva, da Secretaria de Educação de Cabedelo, o curso formará 21 alunos até o próximo dia 5 de abril.

Objetivando também a formação de profissionais para atuar na pesca oceânica, foi realizado em janeiro o Curso de "Apetrechos de Pesca", até então inédito no Brasil. As aulas teóricas foram ministradas na Capitania dos Portos da Paraíba, com a participação de 30 alunos. Estão previstos ainda o embarque dos alunos no Barco-escola, em Natal (RN) e um estágio remunerado de 90 dias em navios de bandeira espanhola em datas ainda a serem fixadas. Segundo o Delegado Regional Rosivando Viana, a aproximação das entidades sindicais com importantes representações do setor tem sido fundamental para a qualificação da mão-de-obra local. "Estamos conseguindo realizar um bom trabalho em conjunto e a procura, tanto por parte dos trabalhadores como por parte das autoridades navais tem

sido cada vez maior", enfatizou. Rosivando lembrou que a maioria dos barcos de pesca que atuam em Cabedelo viola a legislação brasileira, segundo a qual 2/3 dos marítimos embarcados em navios nacionais devem ser compostos de brasileiros. "Os armadores alegam que falta mão-de-obra especializada para explorar a pesca oceânica no Estado. Com estes cursos, estaremos abrindo o mercado para os nossos representados", concluiu.

A parceria do SINDMAR e da CONTTMAF com a Capitania dos Portos, endossada pelo Comandante do 3º Distrito Naval e da Base Naval de Natal possibilitou ainda a realização do Estágio de Combate a Incêndio numa demonstração de que não somente é necessário investir no trabalhador, como também isso é possível, quando se tem boa vontade. 

Força-tarefa vai fortalecer fiscalização nos portos da Paraíba



CONTTMAF e SINDMAR integram força-tarefa de combate a pesca ilegal em Cabedelo (PB)

“O que estes órgãos, juntamente com a CONTTMAF, desejam é que nossas leis sejam respeitadas. Esta união de forças demonstra a maturidade das entidades aqui representadas”

A CONTTMAF, o SINDMAR e a Secretaria de Aqüicultura e Pesca do Estado da Paraíba convidaram as autoridades portuárias da região para uma ação conjunta a fim de inibir a atitude de desrespeito a lei de embarcações que atracam e desatracam no cais paraibano diariamente. A proposta foi feita durante uma reunião na Delegacia Regional de Cabedelo, envolvendo entidades governamentais e representantes do setor marítimo e portuário no último dia 17 de março.

A organização sindical prega uma fiscalização mais eficaz nos navios estrangeiros que atuam na pesca oceânica com o objetivo de combater os armadores que insistem em escravizar os trabalhadores. “Todos os órgãos ligados às atividades portuária e pesqueira do Estado foram unânimes em concordar com a formação

desta força-tarefa, que vai proporcionar maior segurança aos trabalhadores e aos próprios empresários do ramo. O que estes órgãos, juntamente com a CONTTMAF, desejam é que nossas leis sejam respeitadas. Esta união de forças demonstra a maturidade das entidades aqui representadas”, enfatizou Severino Almeida, Presidente da CONTTMAF.

Estiveram presentes ao encontro, entre outras autoridades, a Coordenadora de Portos, Aeroportos e Fronteiras, Erna Luiza Smith, a Chefe do Posto Portuário da Vigilância Sanitária, Maria Eudes, a Delegada Substituta da Delegacia Regional do Trabalho, Francisca de Oliveira, o Auditor Fiscal Roberto Sales, o Capitão dos Portos da Paraíba Marcello de Oliveira, o Diretor-Presidente da Companhia Docas da Paraíba, Paulo Monteiro e o Secretário da SEAP-PB, Anísio Maia. 

Setor defende aperfeiçoamento da MP 177



Da esquerda para a direita: Cláudio Decourt, Sérgio Bacci, Aguilar, Alfredo Nascimento, Maurício, Severino Almeida, Jandira Feghali e Alceu Mariano

No último dia 31 de março, o Ministro Alfredo Nascimento reuniu-se com lideranças dos marítimos, metalúrgicos, armadores e Subsecretário de Estado de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Rio de Janeiro, Alceu Mariano para discutir a Medida Provisória do governo, que regulamenta a liberação de recursos para o setor através do Fundo de Marinha Mercante.

Abrindo o diálogo com o Ministro, a Deputada Federal Jandira Feghali, que teve a iniciativa de articular o encontro, fez um relato do histórico que desaguou na MP 177, manifestando a preocupação do setor com as deficiências do texto apresentado pelo Poder Executivo.

O Vice-Presidente do Syndarma, Cláudio Decourt, reafirmou em nome dos Armadores que a MP deve ser aperfeiçoada no sentido de permitir a Armação Nacional responder mais rapidamente a contratação de novos navios. Segundo Decourt, as propostas defendidas consensualmente pelo segmento não implicarão em novos recursos para subsidiar a Marinha Mercante e, sim em uma realocação de recursos do FMM para incentivo e provimento de maior competitividade diante das embarcações estrangeiras.

Falando em nome dos marítimos, o presidente da CONTTMAF, Severino

Almeida, embora tenha ressaltado os avanços contidos na MP e o extraordinário esforço do então Diretor do Fundo de Marinha Mercante e atual Secretário de Fomento para Ações de Transportes, Sérgio Bacci, para a obtenção do texto, destacou a necessidade de ampliação das vantagens oferecidas pela Medida Provisória aos novos navios, de forma a contemplar também as embarcações construídas antes da publicação da MP. Acrescentou ainda que, para os marítimos brasileiros, tais subsídios só fazem sentido com o seu condicionamento a utilização de tripulação brasileira. "É um absurdo, num País com índice de desemprego tão elevado, que se disponha subsídios a qualquer setor sem uma contrapartida social mínima, que é a gera-

ção de empregos para brasileiros", advertiu Severino ao Ministro dos Transportes. "O custo operacional diferenciado entre navios novos e antigos promoverá o natural interesse dos armadores em livrarem-se dos mesmos, o que além de não gerar novos postos de trabalho para marítimos, reduzirá o mercado para os metalúrgicos na indústria de reparos", alegou.

Representando os sindicatos dos metalúrgicos, Aguilar e Maurício concordaram com o Presidente da CONTTMAF, alertando que a categoria necessita de políticas efetivas para a construção naval, que estimulem novos investimentos por parte dos armadores, visando aumento da frota de navios. De acordo com eles, políticas paliativas já não mais entusiasмам os trabalhadores metalúrgicos, tendo em vista as inúmeras decepções que sofreram nas últimas décadas, como o programa "Navega Brasil", do último governo, que não se traduziu em novas encomendas.

O Ministro Alfredo Nascimento, após ouvir e participar ativamente das discussões se disse comprometido em trabalhar por uma política de incentivos ao fomento do setor, tendo em vista, não apenas o seu potencial como gerador de empregos, mas também, a necessidade do País melhor equilibrar sua matriz de transporte, flagrantemente voltada nas últimas décadas para o modal rodoviário. 

Representantes dos segmentos marítimo e metalúrgico e do Governo do Estado do Rio propõem ao Ministro dos Transportes melhorias na MP do Fundo da Marinha Mercante



A Luta continua

O movimento sindical vai às ruas em defesa da Unicidade Sindical

O dia 25 de março de 2004 entrou para a história do movimento sindical brasileiro em sua caminhada pelo aperfeiçoamento do atual modelo sem prejuízo para os trabalhadores. Reafirmando o papel de vanguarda das lutas sociais, representantes de 17 confederações, seis centrais sindicais e centenas de federações e sindicatos, entre eles, a CONTTMAF, a FNTTAA, e o SINDMAR, participaram de uma grande passeata em Brasília na Esplanada dos Ministérios em protesto contra a proposta de Reforma Sindical elaborada pelo Fórum Nacional do Trabalho (FNT). Os cerca de 30 mil manifestantes também condenaram o desemprego, a alta taxa de juros e a submissão do governo brasileiro a política do FMI.

As delegações entregaram ao Senador Paulo Paim (PT-RS), Vice-Presidente do Senado, um documento no qual criticam diversos pontos do projeto do governo, como a quebra da unicidade sindical, a substituição do imposto sindical por contribuição ainda mais cara e danosa para os trabalhadores. A proposta elaborada pela comissão de sistematização do FNT, na prática, fere o artigo 8º da Constituição provocando um racha dentro do movimento sindical, e, conseqüentemente, a perda da força do trabalhador diante do patronato. Do alto de um carro de som parado em frente ao Congresso Nacional, o Senador Paulo Paim, em discurso inflamado, manifestou sua posição de alinhamento ao FST, prometendo lutar para pôr

em votação a PEC 393/01, que prevê a diminuição da jornada de trabalho sem redução salarial, de autoria sua e do Senador Inácio Arruda (PC do B-CE) com o objetivo de gerar empregos no País. O parlamentar também defendeu a aprovação da PLP 33/88, também de sua autoria, que proíbe a demissão imotivada, outra bandeira do fórum.

Em discurso muito aplaudido pelos dirigentes e trabalhadores presentes, a Deputada Federal Jandira Feghali, declarou que a unicidade sindical é um instrumento e conquista avançada da luta do movimento sindical brasileiro e que defenderá este instrumento no Congresso Nacional, diante de todos que pretendem pulverizar a organização sindical dos trabalhadores brasileiros. "Não é dividindo que iremos fortalecer os Sindicatos, e sim promovendo avanços na legislação que garantam uma unicidade com democracia na base, incentivo à formação de representantes sindicais nos locais de trabalho e sustentação financeira com total independência do sindicato a órgão em que o Estado esteja presente", declarou Jandira, para concluir: "Sindicalismo chapa branca não deve interessar aos trabalhadores".

Também, muito aplaudidos, manifestaram-se a favor da unicidade sindical os Deputados Federais Sérgio Miranda e Daniel Almeida em discursos em que declararam seus apoios ao sindicalismo classista, com unicidade na organização,

Cerca de 30 mil sindicalistas se concentraram em frente a Esplanada dos Ministérios em protesto contra a proposta de Reforma Sindical do Governo

independência do Estado e sustentação financeira com distribuição geral e proporcional às entidades sindicais e sem subordinação a estruturas que possam estrangular uma ação sindical soberana.

Sob o aspecto jurídico esta discussão traz ao debate o parecer do Ministro Sepúlveda Pertence, do Supremo Tribunal Federal, segundo o qual, "ao registro das entidades sindicais, inere a função da garantia da unicidade – esta, sim, a mais importante das limitações consti-

democráticos, o texto do FNT mantém firme seu propósito de estabelecer o pluralismo sindical. Ao abolir, por exemplo, a representação por categoria e instituir a organização por ramo de atividade, a proposta oficial "golpeia" as atuais representações profissionais, mas preserva as entidades patronais em um claro sinal de que a reforma segue a cartilha da política neoliberal do governo.

Lembraram os líderes sindicais das mais diversas entidades representativas



tucionais ao princípio da liberdade sindical". No Brasil, a unicidade vem servindo de arma contra a pulverização e a criação artificial de sindicatos a mando de patrões, grupamentos ideológicos ou religiosos, que contrariam a tradição brasileira de representação ampla e por categoria. Estabelece ainda um contrapeso que equilibra as relações entre partes desiguais (trabalhadores e empregadores).

Para os integrantes do Fórum Sindical dos Trabalhadores (FST), criado em julho do ano passado como uma alternativa ao FNT, a experiência estrangeira demonstra que o esvaziamento dos sindicatos facilita a submissão de entidades e trabalhadores ao planejamento estratégico do grande capital. Elaborado à revelia da vontade da maioria dos trabalhadores e na contramão dos fundamentos

das categorias que o FST percorreu ao longo de 2003 todas as regiões do País, realizando plenárias históricas, que resultaram na elaboração de uma proposta de consenso, contendo os verdadeiros interesses da classe trabalhadora. O documento apresenta significativas diferenças em relação ao texto que o governo pretende enviar ao Congresso, já que mantém o sistema confederativo, a base da estrutura atual vigente de custeio, e democratiza de fato os sindicatos de base, fortalecendo a representação do trabalhador, sem retirar a independência política, administrativa e financeira destas organizações. O único ponto comum ao texto do Fórum Nacional do Trabalho foi o estabelecimento da organização por local de trabalho, com a participação direta da entidade de classe de base.

fotos: Luiz Alves





Ainda no Congresso Nacional, os dirigentes sindicais participaram no Plenário do Anexo IV, do lançamento da Frente Parlamentar e Sindical em defesa do emprego e dos direitos trabalhistas, que conta com a adesão de 440 parlamentares de todos os partidos. "A organização sindical brasileira é uma fonte de direito. Se for fragmentada, corremos o risco de perder nossas conquistas. Por isso, alertamos nossos parlamentares, que em última análise tomarão a deci-

são final, dos equívocos de propostas açodadas, que resultariam no desmonte das entidades, instituindo a lei da selva, com plena liberdade para o capital", denunciou Severino Almeida que preside a CONTTMAF, entidade co-fundadora do Fórum Sindical dos Trabalhadores. Em entrevista a **Unificar**, Severino expôs sua preocupação com o projeto do governo, analisando as consequências danosas para a organização sindical brasileira.

"A organização sindical brasileira é uma fonte de direito. Se for fragmentada, corremos o risco de perder nossas conquistas. Por isso, alertamos nossos parlamentares, que em última análise tomarão a decisão final, dos equívocos de propostas açodadas, que resultariam no desmonte das entidades, instituindo a lei da selva, com plena liberdade para o capital"

A Deputada Federal Jandira Feghali enfatiza que sindicalismo chapa branca não interessa aos trabalhadores



Entrevista:

Severino Almeida Filho Presidente da CONTTMAF

UNIFICAR: Por que a CONTTMAF e as suas Federações e Sindicatos filiados são contra a reforma sindical?

Severino: Nós não somos contra uma reforma sindical que venha aperfeiçoar o modelo existente, ou nos ofereça um modelo mais eficiente para fazermos sindicalismo. Somos contra a proposta até agora apresentada pelo Fórum Nacional do Trabalho (FNT).

UNIFICAR: Por quê?

Severino: Porque ela não aperfeiçoa o modelo atual. Pelo contrário, a proposta enfraquece, além de trazer claros prejuízos aos trabalhadores.

UNIFICAR: Por que o enfraqueceria?

Severino: Por que a proposição defendida pelo FNT parte do princípio explícito de fortalecimento das Centrais Sindicais, entregando-lhes a hegemonia e total controle do movimento sindical brasileiro. Não acreditamos neste modelo. Para nós, o que faz

um movimento sindical forte, são sindicatos fortes, que geram Federações fortes, que por sua vez, geram Confederações fortes, que poderiam ou não, aglutinarem-se em Centrais Sindicais.

UNIFICAR: Por que a proposição do modelo defendido pelo FNT parte deste princípio?

Severino: O erro está na origem. No momento em que o governo entrega às Centrais as discussões relativas à representação dos trabalhadores neste fórum, torna-se óbvio que esta representação pense o movimento sindical a partir de seu próprio interesse.

UNIFICAR: Por que o governo cometeu tal erro?

Severino: Do ponto de vista do governo, certamente não foi um erro. Foi uma atitude óbvia em consequência de um atendimento a demanda natural de uma máquina sindical que está extremamente ligada a partidos políticos.

UNIFICAR: E por que vocês da CONTTMAF não concordam com isto? Afinal o atual Presidente da República teve sua origem no movimento sindical.

Severino: Desconheço na história do movimento sindical internacionais exemplos de subordinação de entidade sindical, em qualquer nível, a partido ou governo de plantão que traga benefícios perenes aos trabalhadores. Pelo contrário, a história demonstra que o produto desta vinculação resulta em sindicalismo chapa branca e numa intriga intestina por disputa de poder que transforma as reivindicações e lutas dos trabalhadores em algo secundário e atrelado às necessidades ou conveniências do governo de plantão. A luta e a história do movimento sindical internacional e em especial a nossa história é muito maior do que isto. Governos passam, e a necessidade da defesa de nossos interesses continua.

UNIFICAR: A CONTTMAF é contra a existência das Centrais Sindicais?

Severino: Não somos contra. O papel das Centrais é relevante e para o bem da classe trabalhadora é conveniente que seja preservado. Devemos dar-lhes inclusive, as responsabilidades advindas do papel de representação. Hoje, se você

“É hora mais do que nunca de apoiar o FST – Fórum Sindical dos Trabalhadores”

O Deputado Federal Daniel Almeida (PC do B-BA) apóia o sindicalismo classista com unicidade na organização e independência do Estado

foto: Luiz Alves



Primeira foto: O Senador Paulo Paim manifesta sua posição de alinhamento ao FST

Segunda foto: Da esquerda para a direita: Mário Teixeira (FENCCOVIB), Ricardo Ponzi (FNTTAA) e Abelardo Fernandes (FNE): união contra a proposta de Reforma Sindical governista

fotos: Luiz Alves



considerar que elas não estão previstas por lei em nossa estrutura sindical, as Centrais têm o bônus, mas, não o ônus. O papel da representação e coordenação da ação política sindical poderia ser desempenhado com muitas vantagens por elas. Mas jamais poderemos concordar que lhes entreguem a competência de representação em processos negociais, objetivando a celebração de Acordos ou Convenções Coletivas Nacionais, sob pena dos trabalhadores pagarem um alto preço pela visão e compromissos políticos partidários das Centrais. Tê-las presente nestes processos, como colaboradoras, pode ser positivo, nunca, porém, devemos aceitar que elas sejam o Fórum final de decisão, pelo menos, no que se refere às negociações. Em nosso ponto de vista, este deve continuar sendo um papel intrínseco do Sindicato de base, e na ausência deste, da Federação.

UNIFICAR: Além da busca de hegemonia das Centrais Sindicais, que aspectos negativos você destacaria na proposição gerada pelo FNT?

Severino: Destacaria três. O primeiro refere-se à forma de sustentação financeira da nova organização sindical proposta. Em troca da eliminação do chamado imposto sindical, estão propondo contribuição que, na prática, irá aumentar em quatro vezes, a parte compulsória hoje paga pelos trabalhadores. Isto é um absurdo. E o absurdo torna-se maior quando se defende que, para este recolhimento, deva-se ter previamente um Acordo celebrado entre Empresas e Sindicatos. Ou seja, atrela-se o suporte financeiro compulsório da organização sindical à celebração de Acordo Coletivo de Trabalho. Pode-se imaginar a pressão das entidades superiores pela celebração destes Acordos, mesmo que em prejuízo dos trabalhadores! De outra forma elas poderiam vir à falência financeira. Outro absurdo é a contribuição compulsória às Centrais Sindicais e a um tal de Conselho Nacional de Relações do Trabalho, o qual decidirá em essência se o seu sindicato existe ou não. Quanto às Centrais, se você for filiado a uma delas, o percentual compulsório irá para esta, se não, irá para uma caixinha para distribuição proporcional entre as mesmas. No caso do Conselho, muito embora a classe patronal participe com representantes de suas Confederações, a classe trabalhadora não terá a representação de Confederações. Além do que, o Estado se fará presente a este Conselho, haja vista que ele é tripartite e presidido por ninguém menos do que o Ministro de Estado do Trabalho e Emprego. Às vezes não acredito que num governo de um Partido oriundo da classe trabalhadora possa surgir tal descalabro. O desatrelamento da organização sindical do Estado foi certamente uma das maiores conquistas da classe trabalhadora. Por que agora, devemos entregar esta liberdade de associação, voltando a nos submeter ao Estado? Pelo contrário, devemos trabalhar para termos cada vez mais independência e corrigirmos aspectos que hoje, indevidamente, permite o Estado decidir, fora das instâncias jurídicas, à existência deste ou daquele sindicato. Ao invés de corrigirmos este absurdo, estão tentando aumentar ainda mais o número de amarras à nossa liberdade sindical.

UNIFICAR: Mas este governo não tinha uma posição favorável à ratificação da Convenção 87 da OIT, que preconiza a liberdade ampla de organização sindical?

Severino: Tinha e parece que, pelo menos em discurso, continua tendo. Mas, liberdade sem regras deságua na subordinação do mais fraco ao mais forte. O pior é que, na prática estão tentando ir mais longe do que simplesmente adentrar na lei da selva, onde a liberdade sem regras, garante ao mais forte alimentar-se naturalmente dos mais fracos. Com a atual proposta, pretende-se que os mais fracos entreguem-se compulsoriamente aos mais fortes nas horas das refeições. Se me permitirem usar um tom jocoso para algo de tamanha importância, eu diria que estão na prática extinguindo o exercício da caça. Isto é conveniente demais para a organização que acredita estar atrelada ao poder. É inaceitável. Não vivemos na selva. Além do que, governos passam, e a necessidade e o direito de reivindicar melhorias sempre serão constantes, ao longo dos tempos, para os trabalhadores.

UNIFICAR: Você falou em três aspectos, quais os outros dois?

Severino: O segundo refere-se à extinção da representação por categoria, passando os sindicatos a serem por ramo de atividade. A imposição disto por lei gerará tal conflito no movimento sindical brasileiro que, por anos a fio, as lutas intestinas pela representação, lutas judiciais inclusive, trarão profundo desgaste ao movimento sindical, até porque as empresas com menos compromissos com seus trabalhadores e nenhum respeito aos acordos celebrados, irão usar os conflitos como manobra para o não cumprimento destes acordos. Quando tudo amainar, teremos um sindicalismo limitado à opinião deste ou daquele dirigente de Central Sindical aceito pelo governo de plantão, como legítimo interlocutor dos trabalhadores, no qual opinará sobre o sexo dos anjos, enquanto as legítimas reivindicações dos trabalhadores, nos mais distintos setores, ramos ou categorias não terão como se fazer ouvir.

UNIFICAR: E o terceiro aspecto?

Severino: É o estabelecimento da chamada representação delegada. É um engenhoso artifício de garantir a dupla ou mais representações na mesma base. Funciona da seguinte forma: as Centrais e Confederações que possuírem mais de 22% de filiação entre os trabalhadores empregados poderão criar e manter sindicatos, mesmo que não tenham filiado algum, com a sobra que obtiverem deste percentual mínimo. Imagine-se, numa mesa de negociação, compartilhando com representações sem filiados ou com um mínimo de filiados negociando com determinada Empresa e dispostos a celebrarem o Acordo a qualquer preço para receberem recursos, conforme comentei atrás. Será o pior dos mundos para a direção sindical séria, que busca arrancar do processo negocial, o máximo possível. Os trabalhadores no final pagarão a conta com um crescente processo de aviltamento nas relações de trabalho.

UNIFICAR: Existe diversos outros aspectos negativos na proposta do FNT?

Severino: Inúmeros outros.

UNIFICAR: Nada de positivo?

Severino: A possível organização sindical por local de trabalho é um aspecto positivo da proposição colocada pelo Fórum Nacional do Trabalho. Pena que seja inócua com o desmonte da organização sindical dos trabalhadores brasileiros que ocorrerá, caso no Congresso Nacional, a posição deste FNT seja vitoriosa.

UNIFICAR: Caso a proposta do FNT seja aprovada, qual o futuro da CONTTMAF, suas Federações e Sindicatos filiados?

Severino: Continuaremos lutando pelo que acreditamos, independente do resultado final desta chamada reforma. É hora mais do que nunca do movimento sindical brasileiro, que defende a unicidade sindical, defende o direito de ser ou não atrelado, a esta ou aquela organização, defende o fortalecimento dos Sindicatos de base, como elemento fundamental e insubstituível para uma forte e independente organização sindical, promover e apoiar o outro Fórum, nascido em contraponto ao FNT, que é o nosso FST – Fórum Sindical dos Trabalhadores. Nele temos, não apenas as Confederações, organizadas nacionalmente, mas também suas Federações regionais e algumas Centrais Sindicais que não concordam com a visão do FNT e segmentos de todas as demais, que também não concordam com a posição defendida por suas lideranças, ou pretensas lideranças, que com artifícios ou manobras internas, desrespeitam a vontade da maioria. O nosso futuro estará muito atrelado ao desenvolvimento deste FST. Não somente nas conquistas que acreditamos que obteremos nas discussões no Congresso Nacional, mas, principalmente para aproveitarmos a unidade que está sendo promovida na luta pela defesa de nossa posição. Esta unidade, este despertar, esta disposição de luta que cresce a cada dia. Certamente, é o que de melhor nos legou as propostas absurdas do FNT. A história não nos perdoará se desperdiçarmos este momento, mesmo que seja para mudar o atual comportamento das Centrais com a nossa participação coletiva. 

Primeira foto: O Deputado Federal José Pinotti (PFL- SP) defendeu a manutenção dos direitos trabalhistas

Segunda foto: O Presidente da FNTAA, Ricardo Ponzi, faz discurso inflamado em defesa da unicidade sindical



fotos: Luiz Alves





Documento distribuído pelas FENCCOVID, FNE e FNTTAA, Federações históricas filiadas à CONTTMAF, aos sindicatos filiados

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS CONFERENTES E CONSERTADORES DE CARGA E DESCARGA, VIGIAS PORTUÁRIOS, TRABALHADORES DE BLOCO, ARRUMADORES E AMARRADORES DE NAVIOS, NAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS – FENCCOVID

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES – FNE

Brasília/DF, 24 de março de 2004.

CIRCULAR-CONJUNTA FENCCOVID/FNE

ASSUNTO: MOBILIZAÇÃO DAS CATEGORIAS PROFISSIONAIS REPRESENTADAS PELOS SINDICATOS DO ÂMBITO DA FENCCOVID/FNE.

Companheiro Presidente:

Já estamos no segundo ano do governo que ajudamos a eleger na esperança de avanços ou pelo menos de recuperação de direitos subtraídos durante outros governos. Entretanto a realidade é a seguinte:

1. As dificuldades enfrentadas durante o governo anterior, com a danosa participação do Grupo Executivo para Modernização dos Portos – GEMPO – prosseguem inalteradas não obstante as postulações que vêm sendo feitas pelas federações desde a instalação do governo de transição, quais sejam:

a. continua pendente a adaptação da legislação portuária às normas de interesse dos trabalhadores previstas na Convenção 137, da OIT (como a garantia de renda, a prioridade para o emprego do pessoal inscrito no OGMO, a redefinição de todas atividades do setor como "trabalho portuário" etc.);

b. vem sendo ignorada a diretriz, adotada pela Organização Internacional do Trabalho e implícita na Convenção 137, no sentido de que em todos os processos de outorgas (concessões, permissões etc.) de instalações e áreas portuárias, deve haver a participação permanente das representações dos portuários (antes, durante e após tais processos), mas, ao contrário disso:

i. no porto de Suape: o governo de Pernambuco, não se contentando em apenas arrendá-lo a uma empresa filipina, solicitou e conseguiu liminar da Justiça Federal transformando-o em terminal **fora da área de porto organizado**; e nessas condições estão tentando eliminar totalmente a participação de TPA; e mais: a União federal, ao invés de se defender na Justiça (e por consequência também defender os trabalhadores), pediu sua exclusão do processo deixando apenas a ANTAQ como demandada; ressalte-se, ainda, que há irregularidade quanto ao órgão judiciário competente, pois em se tratando de conflito entre Estado federado e União Federal o fórum seria Brasília e nunca Recife;

ii. no porto de Pecém: o governo do Ceará aprovou regulamento operacional excluindo totalmente o trabalho avulso das operações; e para fortalecer essa intenção propôs e foi aprovada uma lei estadual permitindo que cada usuário seja considerado sócio daquele terminal e, desse modo, operando sempre com sua carga própria (inexiste qualquer caso semelhante no Brasil de operador portuário ter carga própria), e assim desobrigando-se da requisição e contratação de trabalhador inscrito no OGMO;

c. os dois casos acima citados, dentre outros que existem, tratam-se de concessões feitas pelo governo federal o qual não poderia ficar à margem de tais práticas nocivas aos interesses dos trabalhadores;

d. injustificadamente foram ignoradas as diversas reivindicações das signatárias, pedindo a inclusão obrigatória, nos contratos de arrendamento, de Cláusula Social, garantindo a participação dos atuais trabalhadores, nos serviços executados nas dependências e áreas exploradas pelos novos detentores de terminal;

e. o serviço de inspeção do Ministério do Trabalho está ainda mais precário – e o pior: houve redução de verbas para o setor e comenta-se que será desativado o Grupo Móvel de fiscalização, deixando-a à cargo de pessoal das DRTs que são dirigidas majoritariamente por políticos que servem a outros interesses;

f. enquanto isto, operadores e detentores de terminais privativos continuam contratando pessoal com vínculo empregatício fora do OGMO; ou, quando do OGMO, recusam-se a qualquer critério negociado com o respectivo sindicato laboral – fazendo leilão de salário para baixo e criando conflitos entre sindicatos e TPAs;

g. inexistente também – atualmente – qualquer órgão administrativo federal específico encarregado das questões portuárias (a comissão do Ministério do Transportes está desativada, a do Ministério do Trabalho ainda não foi instalada e a da Casa Civil – que deveria substituir o GEMPO – parece que ficou em segundo plano após o caso "Waldomiro Diniz");

- h. não há a quem recorrer para imediata e eficiente solução dos problemas que diariamente ocorrem nos portos brasileiros;
- i. empresários e sindicatos patronais se recusam a negociar com os sindicatos obreiros e não sofrem qualquer pressão governamental;
- j. há inúmeros processos em tramitação na justiça contra a União Federal, por autuações da fiscalização do MTE (pasmese-todas lavradas na vigência do governo FHC) que impõem multas às empresas que contratam trabalhadores de fora do sistema, sobre os quais não se sabe o que pensa o atual governo e quais os procedimentos que vem adotando;

2. Essa ausência de política nacional por parte do executivo (Ministérios do Trabalho, dos Transportes, Casa Civil etc.) e/ou do Ministério Público do Trabalho, é um verdadeiro retrocesso; está sendo deixada nas mãos da Justiça a solução dos conflitos do setor, cujas decisões (ora da Justiça Federal, ora da Justiça do Trabalho ou da Justiça Comum), mormente em primeira instância, na maioria dos casos, têm contrariado a legislação portuária (Leis nº 8.630/93 e 9.719/98 e a Convenção nº 137 da OIT), e ignorado o princípio de proteção do trabalho diante do poder econômico.

3. E, para agravar, o Ministro do Trabalho está apresentando ao Congresso Nacional a proposta final de Reforma Sindical, elaborado pelo chamado Fórum Nacional dos Trabalhadores – verdadeira cópia da proposta governista – que:

- a. se transformada em lei, terá repercussões diretas nas relações de trabalho, principalmente porque:
 - i. haverá sindicatos por operador portuário, por terminal, por partido político, por facção sindical, por central sindical etc.
 - ii. a representação ou o poder de negociação passará ao sindicato que representar os trabalhadores da categoria econômica preponderante (ex.: nos terminais de produtos siderúrgicos, quem negociará é o sindicato dos metalúrgicos etc.);
 - iii. extinguirá a representação por categoria profissional, passando a representação por setor ou ramo de atividade (ex.: desaparecerão os sindicatos da categoria profissional de estivador, de conferente, de arrumadores etc.);
 - iv. eliminará o efeito *erga omnes* das convenções coletivas de trabalho que hoje obriga seu cumprimento por todas as empresas sejam filiadas ou não ao sindicato patronal;
 - v. as convenções passarão a obrigar somente a empresa filiada ao sindicato empresarial – quem não quiser cumprir a CCT basta apenas se desfiliar ou, se for o caso, manter-se desfiliação dessa entidade patronal;
- b. ignora totalmente a posição dos fóruns regionais que deliberaram majoritariamente (por mais de 90%), pela **unicidade sindical**;
- c. regulariza, isto sim, a situação de entidades criadas por centrais sindicais em bases já legitimamente ocupadas de acordo com o princípio da "unicidade" sindical e permite que futuramente as centrais possam criar livremente (de forma vertical) confederações, federações e sindicatos;
- d. contempla basicamente interesses de **lideranças** das maiores centrais sindicais que transformaram o FNT em um organismo "chapa branca" (subserviente e alinhado ao governo), certamente em trocas de favores recíprocos.

Pelas razões expostas, as categorias do âmbito das federações signatárias devem ser mobilizadas e esclarecidas através de assembléias gerais conjuntas, discutindo e deliberando sobre a seguinte pauta prioridade:

1. resistir à exaustão a proposta de imposição da pluralidade sindical;
2. apoiar, valendo-se dos meios possíveis, a luta das federações quanto à criação de órgão governamental tripartite, de âmbito nacional, para dirimir as questões portuárias;
3. adequação das normas insculpidas na Convenção nº 137 da OIT à legislação portuária em vigor;
4. observância geral e uniforme pelos operadores portuários e titulares de instalações portuárias das normas legais e das convenções coletivas de trabalho;
5. recomposição da força de trabalho avulso e adoção do vínculo empregatício a prazo indeterminado desde que submetido e disciplinado previamente em processo negocial com os respectivos sindicatos laborais portuário, nos termos da Constituição Federal e da Convenção nº 98 da OIT;
6. cumprimento da Lei nº 9.719/98, distinguindo a escalação de TPAs registrados e cadastrados; e
7. a inclusão de cláusulas sociais nos contratos de arrendamentos de instalação e áreas portuárias.

Por último, ficam os Sindicatos orientados no sentido de realizarem assembléias gerais conjuntas, para apreciação deste documento e tomada de posição para a concretização dos procedimentos acima sugeridos, informando imediatamente às Federações signatárias sobre as deliberações de cada base.

Fraternalmente


Abelardo Whickam Fernandes
Presidente - FNE


Mário Teixeira
Presidente - FENCCOVIB



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS

Brasília/DF, 24 de março de 2004

C I R C U L A R: Nº 039/04

AOS SINDICATOS AQUAVIÁRIOS E AFINS

Assunto: **Avaliação do Governo Lula e Mobilização dos afiliados**

Para as nossas categorias e, certamente, para a esmagadora maioria do nosso povo, a eleição de Lula representou uma revolução na esperança. A "carga" de legitimidade respaldada pelas urnas e pelo discurso da soberania, desenvolvimento e diálogo social envolveu a nação como um todo e, em especial, a sociedade organizada, particularmente o movimento sindical, ao qual nos incluímos plenamente.

Passado mais de um ano de governo, vemos com apreensão que as obras de infra-estrutura indispensáveis ao alavancamento do nosso desenvolvimento não têm tido prioridade e sequer planejamento. Geração de energia e transporte (através de usinas hidroelétricas com eclusas para a navegação, que potencializariam o que mais temos: rios para navegar e água para gerar energia), irrigação e pesca, ficam imobilizadas pela ação coordenada por questionáveis ONGs, pelo próprio IBAMA, Ministério do Meio Ambiente, Ministério Público Federal, todos paralisados em análises de planejamento, estudos de viabilidades econômica, técnica e ambiental.

Destacariamos três situações em que a ação política do governo consolidaria as nossas categorias, mas, ao contrário, estão atrasando nossos projetos.

– **No setor da pesca**, em que pese a acertada decisão do presidente Lula em criar a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca – com *status* de ministério, promessa de campanha que cumpriu, após receber estudo do segmento pesqueiro – as Conferências Estaduais constituídas para uma discussão final na Conferência Nacional, apresentaram contradições inaceitáveis.

Durante vários meses de debates nas conferências estaduais, a interlocução, embora heterogênea, apresentou-se confusa, sem qualquer critério, agravando-se na própria Conferência Nacional que tinha como objetivo, dentre outros, a criação do Conselho Nacional da Pesca.

No mesmo plano, representações como a da nossa CONTTMAF, da FNTTAA, das Confederações Patronais e dos Sindicatos de Armadores, responsáveis por mais de 70% (setenta por cento) da captura de pescado no País, diluíram-se e confundiram-se com Movimento das Mulheres Trabalhadoras Rurais, Movimento Nacional dos Pescadores, Conselho Pastoral dos Pescadores. E assim se constituiu o Conselho. Seria como colocar-se no Conselho Permanente de Segurança da ONU, lado a lado e com iguais direitos de decisão, Belize e Vanatu com China e EE.UU. O resultado dessa composição desigual é que as decisões importantes a serem adotadas no Conselho Nacional da Pesca, como a construção de uma frota oceânica pesqueira, para assegurar cotas internacionais para o nosso País, estarão prejudicadas. Esperamos, ainda, algumas correções de rumo nesse sentido.

– **No setor da fiscalização e inspeção do trabalho aquaviário e portuário**, tão importante para as nossas categorias em razão das suas peculiaridades – que as diferenciam das demais, tanto que, em décadas passadas, havia até mesmo uma delegacia especial para tratar especificamente do setor – a DTM, extinta em 1989, tendo deixado um vazio no setor que somente voltou a ser preenchido anos mais tarde, com a criação da Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário. Esta conquista ocorreu após magnífico esforço da nossa CONTTMAF, federações e sindicatos feito no plano nacional, com trabalho político junto a ministérios e ao Congresso Nacional, bem como, no plano internacional –, junto à OIT.

A nossa expectativa com a eleição desse governo popular e democrático era a de rápido fortalecimento desse instrumento de fiscalização em nosso setor, através do imediato aumento de seus quadros, para que ampliasse e consolidasse os trabalhos de fiscalização e de normatização, junto às centenas de milhares de trabalhadores pescadores (muitos na informalidade), junto aos mais de 40.000 mil fluviais, operando nas imensas bacias hidrográficas interiores existentes no nosso País, sem prejuízo da fiscalização nos portos, no *off shore* e ainda junto aos trabalhadores embarcados nos navios que atracam em nossos portos e trafegam em nossas águas jurisdicionais.

– **Em relação à reforma sindical proposta pelo governo**, quanto a extinção da contribuição sindical e da pluralidade sindical.

Nossas categorias, organizadas em sindicatos regionais e nacionais (alguns com mais de cem anos de existência), filiados a federações e à confederação (CONTTMAF), com altos índices de sindicalização, articulados entre si, horizontal e verticalmente, ficariam, caso aprovada a proposta com base na Comissão de Sistematização do Fórum Nacional do Trabalho, vulneráveis, diluídas por setor ou ramo de atividade, em claro prejuízo dos trabalhadores representados.

Em relação à pretendida pluralidade sindical, que o governo afirma ser o resultado consensual dos fóruns estaduais, não representa, realmente, a verdadeira manifestação daqueles plenários que, ao contrário, posicionaram-se com uma quase unanimidade em defesa da unicidade sindical.

Da mesma forma, a determinação governamental pelo fim da contribuição sindical, contraria a vontade da esmagadora maioria das entidades sindicais, sujeitando a submissão das entidades sindicais aos administradores dos recursos, como ocorreu no passado, em relação ao FAT e a outros, oriundos do exterior.

Pelo todo o exposto, viemos firmemente recomendar aos nossos sindicatos filiados a manterem-se alertas e mobilizando suas bases, para os riscos dos claros retrocessos propostos, e manterem-se coordenados com os companheiros de todas as categorias de atividades afins, em especial com as categorias portuárias.

Destacamos, finalmente, a necessidade de manterem-se atentos às ações desenvolvidas pelo Fórum Sindical dos Trabalhadores-FST e às orientações da FNTTAA que, juntamente com as demais Federações do nosso âmbito confederativo, participam do FST, através da nossa CONTTMAF.

Fraternalmente.

Ricardo Leite Goulart Ponzi

Presidente da FNTTAA

Todo apoio à
Unidade Sindical

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.

A Cadeia da Segurança Operacional e da Prevenção de Poluição no Transporte Marítimo e nas Operações em Terminais.¹

A visão da OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) quanto ao Afretador/Carregador e o Terminal/Recebedor

A organização multilateral OCIMF foi criada em 1970 como resposta a crescente conscientização do público em geral quanto à poluição marinha causada por óleo, no rastro do maior desastre até então ocorrido no mundo – o encalhe do petroleiro “Torrey Canyon”, em 1967 – que resultou no derramamento de 120.000 toneladas de petróleo cru na costa britânica.

O Fórum congrega hoje 47 membros, além de praticamente todas as grandes companhias de petróleo (*oil majors*). Cabe ao seu Comitê Executivo o estabelecimento das políticas da organização.

A principal crença da OCIMF é a mesma desde 1970, isto é, prover seus membros e todos aqueles engajados no negócio do transporte marítimo de óleo de recomendações de alta qualidade técnica, cobrindo todos os aspectos da operação de navios petroleiros e terminais aquaviários.

Embora os membros da OCIMF não possuam responsabilidades contratuais no que tange ao modo de operação ou ao gerenciamento de muitos dos navios que transportam suas cargas ou cargas de terceiros, é evidente que ainda assim preocupam-se em assegurar que esses navios completarão suas operações de maneira segura. Nenhum membro da OCIMF tomará em afretamento, ou receberá em seus terminais, de forma consciente ou intencional, um navio de algum modo considerado *sub-standard*. Assim, como se assegurar que isso não ocorra? Quais são os riscos e como estes são administrados?

Algumas diretrizes e parâmetros da OCIMF:

- I. O Fórum prove seus membros e outros interessados com informações técnicas factuais e isentas de juízo, para assisti-los nas suas avaliações de risco, sendo a interpretação dessas informações um assunto interno de cada Companhia envolvida; a OCIMF externa seus princípios e posições gerais, não podendo manifestar-se sobre políticas e procedimentos de seus membros.
- II. No que tange ao papel do Afretador/Carregador e do Terminal/Recebedor, cabem comentários acerca de navios considerados *sub-standard* ou “antigos”. A OCIMF enfatiza que não acredita que navios “velhos” e *sub-standard* sejam necessariamente sinônimos. A confiabilidade de um navio e seus equipamentos é função do padrão no qual vem sendo operado e mantido, e não de sua idade isoladamente. Contudo, podem haver casos de navios mais velhos representarem maior risco, dada sua idade, o que necessita ser reconhecido em qualquer avaliação de risco.
- III. Os membros do Fórum são responsáveis pelo manuseio de cerca de 30% do total anual estimado de 2 bilhões de toneladas de óleo transportado pelo mar. É desnecessário dizer que alguns daqueles responsáveis pelo manuseio dos 70% restantes, podem ser menos avessos ao risco

que as companhias que integram a OCIMF, e podem vir a aceitar os riscos advindos de alocar cargas ou de receber em terminais navios de condição incerta ou, até mesmo, *sub-standard*. Enquanto operadores de navios *sub-standard* tiverem permissão para continuar a operar sem a certeza de detecção ou de sanção, sempre haverá algum carregador ou recebedor interessado em usá-los, mesmo que por ignorância.

Com base nos parágrafos acima, a OCIMF apresenta a seguir uma visão geral do que considera ser mais relevante, no que tange a:

- Fatores para a qualidade da Indústria do Transporte Marítimo;
- Fragilidades percebidas no sistema;
- Sugestões para ação dos responsáveis pelo estabelecimento e acompanhamento de padrões na indústria;
- Iniciativas voluntárias do Fórum para o aperfeiçoamento da segurança operacional e prevenção de poluição.

Responsabilidade pelo estabelecimento e acompanhamento de padrões na indústria: a quem cabe?

A moderna indústria do transporte possui normas que são influenciadas por inúmeros interessados: Estaleiros de Construção, Armadores, Sociedades Classificadoras, Seguradores Casco e de Responsabilidade Civil, a Organização Marítima Internacional (IMO), Países de

¹ Tradução e adaptação livre por Ingo Gortz de “A Charterer’s Perspective of the Safety Chain”, de John Hughes, Diretor da OCIMF (abril de 2001).

Bandeira, Estados do Porto e Afretadores. A indústria é governada, ainda, por um grande número de Convenções e Códigos Internacionais, por Regulamentos Nacionais e Regionais, pelas Regras das Sociedades Classificadoras, complementadas por vários códigos de práticas, Recomendações e Orientações.

Em última instância a responsabilidade final pela operação segura reside no **Armador/Operador**. Este tem a liberdade de escolha de Bandeira e de Classe para seu navio, e é responsável pela contratação de seguro, pela contratação e treinamento de tripulações e por desenvolver e implementar procedimentos que assegurem manutenção apropriada e operações seguras. A maioria dos armadores/operadores atua de forma diligente no atendimento dessas obrigações. Mas alguns não atuam da mesma maneira.

Alguns **Países de Bandeira**, carentes de recursos e/ou especialização para cumprir com suas obrigações, delegam inspeções e vistorias a Sociedades Classificadoras e outras entidades. Embora essa prática seja permitida pelas Conven-

ções, as responsabilidades permanecem com os Países de Bandeira. Não haveria problema com isso, desde que as Sociedades Classificadoras ou as outras entidades em questão, conduzissem as vistorias estruturais e dos equipamentos essenciais de bordo de maneira diligente e uniforme. Infelizmente, algumas não procedem assim, e mesmo as grandes Sociedades Classificadoras, incluídas aquelas membros da Associação Internacional de Sociedades Classificadoras (IACS), parecem possuir padrões de desempenho variáveis. Portanto, o fato de um navio estar classificado por uma grande Sociedade Classificadora de reputação, membro da IACS, não garante por si só, um navio de alta qualidade. Mas pode não ser esse o caso.

Ainda no tema **Sociedades Classificadoras**, cabe mencionar a existência de "vácuos" no sistema de classificação de navios, os quais têm sido explorados de forma entusiasmada por alguns armadores/operadores. Um exemplo especial dessa prática é a de troca de Sociedade Classificadora, como forma de evitar reparos necessários. Não se pode afirmar que uma troca de Classe (ou Bandeira) seja necessariamente uma tentativa de contornar as Regras. Mas pode ser esse o caso.

O Controle do Estado do Porto ("Port State Control") é um dos fatores-chave na implementação das normas internacionais. Ele proporciona ao Inspeção do Estado do Porto os meios para a

detenção de um navio, se houver evidências razoáveis de que não apresenta conformidade com as normas. Assim, se a condição de um navio ou de seus equipamentos não corresponde substancialmente ao previsto num determinado certificado, ou se não está em conformidade com o previsto nos regulamentos, o navio deveria ser detido pelo Controle do Estado do Porto. Mas pode não ser esse o caso.

O Afretador/Carregador e o Terminal/Recebedor: do que precisam?

Em uma palavra "convicção". Convicção de que um navio tomado em afretamento ou recebido num terminal atenderá ou excederá as normas mínimas internacionalmente requeridas, evidenciadas pelos certificados e documentação fornecida pelo armador/operador, quer emitidos pela Sociedade Classificadora (classe), quer pelo Estado de Bandeira (estatutários), e pela intenção do Estado do Porto ("Port State Control") em permitir que o navio permaneça no tráfego sem detê-lo. Infelizmente, a experiência tem demonstrado que falta esta convicção, devido a "furos na rede de segurança", que ainda permitem que navios *sub-standard* sobrevivam e operem na indústria.

Imediatamente no rastro de qualquer incidente de maiores proporções, a primeira reação é "propor rapidamente novas legislações", como os casos "Erika" e "Prestige" mais uma vez demonstram. Além disso, surge freqüentemente o sentimento de que o processo regulatório internacional é por demais lento e emperrado, e que mais poderia ser alcançado por iniciativas regionais ou nacionais (caso do "Erika" e "Prestige", novamente). Contu-



do, essas iniciativas trazem consigo o risco de solapar, ao invés de reforçar, todos os regimes internacionais em vigor, e assim, reduzir, ao invés de contribuir, com o grau de convicção desejado.

A OCIMF enfatiza que prevenir acidentes é mais uma questão de implementação competente e do fortalecimento da legislação internacional já existente, do que produzir mais e novas regras.

Onde estão as respostas?

Na Conformidade com as Convenções existentes: a OCIMF apóia as iniciativas no momento em curso na IMO, no sentido de promover a implementação, pelos **Países de Bandeira**, das provisões das Convenções Internacionais aplicáveis, de maneira plena, uniforme e consistente. Em particular, o Fórum estabelecerá padrões básicos aceitáveis para Estados de Bandeira, como forma de determinar quais Estados atendem as obrigações estabelecidas pelas Convenções, e quais são aqueles que se beneficiariam de assistência técnica no aperfeiçoamento de suas práticas. De modo semelhante, a recente publicação da "White List" referente a Convenção STCW sobre marítimos, identifica os Países de Bandeira que atendem aos requisitos estabelecidos nessa Convenção, e identifica também áreas onde a IMO poderia prover assistência técnica para permitir aos Estados de Bandeira aperfeiçoar seu treinamento em certas áreas.

No Fortalecimento dos Controles do Estado do Porto: **A inspeção de Controle pelos Estados dos Portos ("Port State Control Inspections") é um dos fatores-chave para a implementação das normas internacionais, sendo a ferramenta mais poderosa disponível, já que propicia ao Inspetor poderes para detenção de um navio, se houver base razoável para supor que este não está conforme as normas.**

Melhora do desempenho das Sociedades Classificadoras: **A imagem dessas sociedades tem sido afetada em anos recentes; os casos "Erika" e "Prestige" foram certamente o limi-**

te. Se navios são construídos com menos aço ou se sua resistência vem sendo comprometida ao longo do tempo, é algo a ser determinado. O fato é que navios, que têm um 'selo de aprovação' emitido por organizações que são inigualavelmente qualificadas para julgá-lo, tem falhado, e com conseqüências desastrosas.

Mesmo antes dos eventos "Erika" e "Prestige", a OCIMF vinha procurando encorajar os membros da IACS a aperfeiçoar seus padrões, e para que a IACS assumisse o papel preponderante nesse processo.

O Carregador e o Recebedor: Rastreamento, Aceitação e Veto de Navios ("Vetting"). Um dos mais imediatos e irracional comentários que se seguiram ao caso "Erika", foi o de que a sistemática de aceitação ("Vetting") dos tomadores do navio era, na melhor das hipóteses, inadequada ou, na pior delas, totalmente falha.

O sistema SIRE da OCIMF (Ship Inspection Report Programme) foi criticado, talvez de forma injusta, por aqueles que não são membros do Fórum, não utilizam o sistema e não compreendem totalmente sua finalidade, acreditando que o sistema SIRE era o próprio sistema de "Vetting" do tomador do "Erika", e não parte dele.

Após os eventos "Erika" e "Prestige", os membros do Fórum vêm revendo seus sistemas de "Vetting", de forma a extrair as lições aprendidas destes acidentes. Modificações têm sido introduzidas, dados os "furos existentes na rede de segurança". Pelo lado da OCIMF, avanços têm ocorrido no processo de qualificação de inspetores do programa SIRE, através de cursos e exames de acreditação.

O Sistema de "Vetting" de todos os membros do Fórum é uma ferramenta de análise de risco, sendo cada um deles único e diferente em termos de processo, embora extraindo informações em geral das mesmas fontes de dados.

Vale destacar que, a única razão pela qual os membros do Fórum inspecionam navios é que, outros processos de inspeção têm falhado com freqüência. Isso

demonstra o compromisso dos membros, que empregam mais de 400 inspetores acreditados em todo o mundo, e que realizam no seu conjunto mais de 10.000 inspeções por ano.

A OCIMF tem trabalhado e continua a trabalhar com a IMO, com autoridades regionais na medida do necessário, com Sociedades Classificadoras e outros interesses, para assegurar que se tenha sólidos controles sobre todos os aspectos da indústria. O Fórum está comprometido em contribuir com medidas, que permitam assegurar que qualquer modificação nas regras e regulamentos aplicáveis à indústria, focalizem a raiz da causa dos problemas e construam a base para o aperfeiçoamento dos padrões mundiais.

Embora seja compreensível que haja pressões para que medidas locais ou regionais sejam adotadas após um novo incidente, isso se choca com o fato de que a IMO é a organização internacional que estabelece as convenções internacionais e fixa os padrões mundiais que beneficiam a todos.

O verdadeiro esforço deve ser concentrado na implementação apropriada das normas internacionais existentes, de modo a assegurar que navios *sub-standard* não tenham refúgio para se esconder. Qualquer outra abordagem criará desequilíbrios regionais, permitindo que navios *sub-standard* ainda encontrem oportunidade de emprego, possivelmente em áreas onde haja carência de recursos para policiá-los, e para lidar com as conseqüências em caso de incidentes. 📍

Ingo Gortz é Engenheiro Mecânico formado pela UFRJ (1979). Pós-graduado em Engenharia de Sistemas Industriais (UFRJ), Política e Estratégia (ESG) e Administração (Coppead). Atuando na área de Logística de Transporte Marítimo, exerceu funções de staff e gerências diversas na Petrobras e em empresa privada, englobando as áreas de Engenharia e Consultoria, Coordenação de Empreendimentos (Brasil e exterior), Novos Negócios e, em anos mais recentes, Operação de Frota de Navios Petroleiros. Atualmente, é Chefe da Coordenação de Vetting da Transpetro

A União faz a força

Em entrevista a "Unificar", eletricista atesta vantagens advindas da unificação com oficiais mercantes



Eletricista Vilmar Borba, em recente visita ao SINDMAR

"N ão há dúvidas de que os marítimos unidos ficarão mais fortes. E todos poderão se beneficiar com isso." A afirmação é do técnico eletricista Vilmar Pedro Gonçalves Borba, de 50 anos, que filiou-se ao SINDMAR em junho do ano passado, logo após a unificação do Sindicato Nacional dos Técnicos Eletricistas com a representação dos oficiais mercantes.

Funcionário da Petrobras há cerca de 15 anos, 10 deles a bordo do N/T Lobato, Borba viu com bons olhos os termos do novo acordo coletivo assinado entre a empresa e o sindicato. "Em termos de rapidez de comunicação com as tripulações, discussão e aceitação dos termos da proposta negociada, pude observar avanços significativos. Foi boa a proposta salarial, apesar de sempre esperarmos por um pouco mais. Mas, dentro do ce-

nário atual, o aumento foi satisfatório. E a unificação foi fundamental nesse processo, pois trouxe agilidade às negociações, algo que não conseguiríamos se estivéssemos representados por entidades diferentes", opinou Borba, para depois completar: "Além deste aspecto, é bom considerarmos que na navegação internacional o eletricista é considerado oficial mercante. Infelizmente, em nosso país, isso não ocorre. Contudo, o desenvolvimento tecnológico tornará indispensável esta equiparação."

A tão propalada proposta de Reforma Sindical a ser enviada ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo foi alvo de críticas de Borba, que acredita que se o texto for aprovado nos atuais moldes, enfraquecerá a luta dos trabalhadores na defesa de seus interesses, principalmente, pela quebra da unicidade sindical. É

antiga a máxima de que é sempre conveniente dividir para governar. "O SINDMAR, entre as entidades representativas dos marítimos, tem se destacado em sua atuação. É preciso que os companheiros participem cada vez mais e se conscientizem de que já temos uma força atuante e que poderá ser ainda maior se aumentarmos a nossa participação. No meu entendimento, essa é a melhor forma de exigirmos os nossos direitos e de nos inteirarmos sobre o que afeta os trabalhadores e, em especial, a categoria marítima", disse.

O eletricista manifestou ainda esperança de que o êxito dessa união estimule as demais entidades a seguirem o mesmo caminho, possibilitando aos marítimos contarem, num futuro imediato, com uma organização com reduzido número de sindicatos sempre objetivando alcançar o sindicato único. 



As montadoras geram empregos?

“E então, por haver excesso de mercadorias e falta de compradores, as fábricas fecham as portas e a fome açoita as populações operárias com seu chicote de mil lâminas.” Paul Lafargue [1]

Em sua primeira visita à fábrica da Fiat Automóveis, em Betim (MG), em 19 de março, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou que poderá promover novo acordo com as montadoras para aquecer o setor e gerar empregos. “O governo está totalmente aberto para convocar outra vez a indústria automobilística e ver que tipo de política se pode adotar para facilitar não apenas a venda de carros, mas para garantir que as empresas contratem mais trabalhadores”, disse. O anúncio-surpresa agradou à direção da multinacional italiana – que, bondosa, doou “um carro” ao Fome Zero! Lula aventou uma nova redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e sugeriu que os Estados também abram mão de suas receitas tributárias.

Se confirmado, este será o quinto pacote de incentivos fiscais concedido na fase recente ao poderoso setor automobilístico – que é totalmente controlado por firmas estrangeiras. O primeiro foi o plano de estímulo ao carro popular, em 1993; no reinado de FHC, dois acordos de redução do IPI foram firmados; já em agosto passado, sensibilizado com a retomada das demissões, o presidente Lula, ex-metalúrgico do ABC, aprovou um plano de “desencalhe de estoques”. Todos estes acordos, porém, nunca reverteram a retração de vagas no setor; no máximo, impediram temporariamente novos factos. Com a economia estagnada, as vendas oscilaram. No caso do último acordo, elas subiram de 81 mil veículos vendidos em agosto para 139 mil em dezembro e agora voltaram a baixar – 84 mil veículos

comercializados em fevereiro passado.

Já as multinacionais tiveram seus lucros mantidos – seja pelo brutal aumento da produtividade, decorrente da aceleração da automação tecnológica, seja devido às benesses do poder público. Apesar de toda a ladainha neoliberal, os oligopólios adoram mamar nas tetas do Estado. Só no ano passado, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social desembolsou R\$ 2,3 bilhões ao setor em contratos de empréstimos. Deste total, apenas R\$ 126 milhões foram para duas fábricas nacionais de ônibus (Busscar e Marcopolo) – o restante beneficiou as pobres montadoras estrangeiras! E quando o presidente do BNDES, Carlos Lessa, decidiu elevar a taxa de juros de longo prazo para os empréstimos às multinacionais (o TJLP passou para 5,5% ao ano, enquanto para as empresas nacionais a taxa é de, no máximo, 4,5%), elas ainda chiaram!

Poder em Demasia

Antes que o governo Lula renove qualquer acordo de incentivo às montadoras é preciso pensar bem os seus efeitos na economia. Além de remeter altos lucros para o exterior, estas multinacionais há muito não são indutoras de novos empregos. Por outro lado, detêm poder em demasia e cometem uma série de absurdos. Um recente estudo da Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM), feito em parceria com o Dieese, comprova que o Brasil virou um paraíso para as multinacionais dos automóveis [2]. Tanto que a “ditadura do mercado”, imposta pelos neoliberais de plantão, atraiu várias empresas para o País – em 1990

existiam 12 marcas e 17 plantas instaladas; já em 2002, havia 18 montadoras estrangeiras e 27 fábricas instaladas.

Segundo a pesquisa, a implantação destas novas unidades não gerou o prometido *boom* de empregos. As indústrias simplesmente se aproveitaram dos acordos com os governos, no contexto da guerra fiscal, para instalar e transferir os seus parques industriais e obter maiores lucros. Tais acordos “não estabeleceram contrapartidas sólidas e transparentes no tocante às relações de trabalho vigentes no setor”, afirma o texto. Com isso, as empresas reduziram seus custos com a remuneração e retiraram direitos dos trabalhadores. Enquanto um operário do ABC paulista recebia, em média, R\$ 2.609,48 em dezembro de 2001 (somando salário direto e adicionais), o metalúrgico da Iveco/Fiat de Sete Lagoas (MG) ganhava apenas R\$ 583,75.

A acalentada pesquisa confirma que acordos unilaterais não resultarão em “mais e melhores empregos” – conforme o prometido na campanha Lula Presidente. Não é para menos que a CUT e as demais centrais sindicais propõem a retomada do crescimento econômico e o fortalecimento do papel do Estado, inclusive com a adoção de políticas industriais ativas, como fatores decisivos para geração de emprego e renda [3]. Além disso, a CNM insiste na urgência da implementação do contrato coletivo nacional, que “ajudará a impedir a competição entre regiões e plantas industriais, fundamentadas no rebaixamento das condições sociais (*dumping*). Além da jornada e da remuneração, o contrato coletivo possibilitará a

1- **O direito à preguiça.** Paul Lafargue. Editora Hucitec, 1999. 2- **Do holerite às compras.** CNM-CUT, Dieese e Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, junho de 2003. 3- **A pauta do crescimento.** CUT, FS, CGT, CAT e CGTB, setembro de 2003. 4- **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel.** Thomas Gounet. Editora Boitempo, 1999.

regulação de outros elementos como as condições de trabalho, a representação sindical e a reestruturação produtiva”.

Civilização do Automóvel

Neste complexo tema, alguns estudiosos propõem ainda ir mais a fundo na discussão; o buraco seria mais embaixo. Questionam mesmo qualquer incentivo à indústria de veículos. No livro *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*, o belga Thomas Gounet argumenta que este setor já está com sua capacidade de produção esgotada e que não serve mais como alavanca para o desenvolvimento econômico. Com farta documentação, ele comprova que esta indústria atingiu o seu topo, o que explicaria os constantes fechamentos de fábricas nos EUA, Europa e Japão e o violento desemprego no setor. A decisão de investir na periferia do sistema visaria apenas manter seus lucros,

explorando baixos salários e gozando das benesses públicas.

No prefácio da edição brasileira, Gounet antecipava que várias empresas tinham planos de investimentos no Brasil. “Ávidos de lucros e movidos pela concorrência, todos os empresários acorrem a essa região para aí construir fábricas brilhando de novas... Mas quem comprará esses veículos, num país que nunca consumiu mais de 2 milhões de veículos novos por ano, num país onde os salários dos trabalhadores da indústria automobilística, mais bem pagos que seus colegas de outros setores, são quatro vezes inferiores aos dos países europeus?” Para ele, essa contradição seria a expressão da anarquia capitalista. “É a crise de superprodução. E qualquer tentativa de resolver essa crise, reforçando mais as condições de exploração, apenas piora as coisas, visto que amplia mais o diferencial entre a produção e o consumo.” [4]

Ainda segundo o autor belga, a indústria automobilística teria alta capacidade de inovação em métodos e tecnologias poupadores de força de trabalho. Nesse sentido, seria ilusão imaginar este setor como solução para o drama do desemprego. “Foi ela que criou o chamado fordismo. Foi ela que elaborou e desenvolveu os chamados métodos flexíveis de produção.” Na fase atual, da automação microeletrônica e do método toyotista, “a intensificação do trabalho atinge o auge. A mão-de-obra é empregada mais intensamente que antes. Exemplo é a mudança da relação um homem/uma máquina para a relação uma equipe/um sistema (onde cada homem opera em média cinco máquinas)”. Ou seja: faz parte da lógica das montadoras a baixa geração de empregos; portanto, é discutível a intenção do governo de firmar um novo acordo com o setor!

Altamiro Borges é jornalista, membro do Comitê Central do PCdoB, editor da revista Debate Sindical e autor, com Marcio Pochmann, do livro Era FHC: A regressão do trabalho (Editora Anita Garibaldi)

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



Repertório de Recomendações Práticas sobre Proteção, Segurança e Saúde no

Trabalho Portuário

“Proteção, Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. Reunião Tripartite em Genebra, dezembro de 2003”

A Reunião Tripartite de Especialistas em Proteção, Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, ocorreu entre os dias 8 e 17 de dezembro de 2003, na sede da Organização Internacional do Trabalho, em Genebra, Suíça.

O fórum teve como objetivo o exame e a adoção de um Projeto de Repertório de Recomendações Práticas sobre Proteção, Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, conforme decisão da 287ª Reunião do Conselho de Administração da OIT.

A composição da reunião foi feita a partir de especialistas designados pelos governos, por empregados e por empregadores dos 12 países convidados: Alemanha, Austrália, Brasil, Canadá, China, Egito, Espanha, Estados Unidos, Filipinas, Nigéria, Panamá e Reino Unido. Também assistiram como observadores, especialistas dos governos da Finlândia, Itália e Turquia.

O Brasil contou com a presença, como representantes, do Auditor-Fiscal do Trabalho, Daltro de Souza D’Arisbo, Coordenador Regional da Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário da DRT-RS, e o Comandante-de-Longo-Curso, Darlei Santos Pinheiro, representante da CONTTMAF junto a Representação Permanente Brasileira na IMO – Organização Marítima Internacional, em Londres.

No início dos trabalhos foi aprovado por unanimidade adotar, para fins de maior praticidade e agilidade, a divisão dos temas em dois repertórios e dois fóruns paralelos de discussão, um sobre proteção e outro sobre segurança e saúde, bem como a sua publicação em separado.

Quanto à representação brasileira, ficou acordado que o Auditor-Fiscal permanecesse no fórum sobre Segurança e

Saúde, e o Comandante-de-Longo-Curso no grupo de discussão sobre Proteção Portuária.

1. O Repertório de proteção nos portos

Os ataques aéreos às torres do World Trade Center, em 11 de setembro de 2001, envolvidos em processos de transporte e comércio, tornaram alarmante o perigo da utilização destas atividades como armas.

Em decorrência, em 12 de dezembro de 2002, a IMO adotou emendas à Convenção Internacional sobre a Segurança da Vida Humana no Mar, incluindo o ISPC – Código Internacional para a Proteção de Navios e de Instalações Portuárias – o qual deverá entrar em vigor em 1 de julho de 2004.

Por sua parte, a 91ª Sessão da OIT, ocorrida em junho de 2003, em Genebra, adotou o texto da Convenção (Revisada) nº 185 sobre Documento de Identidade de Marítimo, para ratificação pelos Estados-membros, a qual aborda com detalhes as questões relacionadas com a identificação e acesso a terra e ao porto dos marítimos.

O Projeto de Repertório de Recomendações Práticas sobre Proteção nos Portos, centrando-se em um texto-base previamente criado por um grupo conjunto de trabalho IMO/OIT, decidiu ampliar o critério de proteção adiante da zona portuária para abranger todo o porto.

Compatibilizado com as normas do Código PBIP da IMO, o Repertório objetiva, além da disseminação de práticas para a otimização da proteção e vigilância nos portos, estabelecer normas mais abrangentes do que aquele código, o qual

redigiu requisitos exclusivamente para a proteção dos navios e das suas interfaces imediatas com o porto.

Será apresentado em maio de 2004, nas sessões do Comitê de Segurança Marítima (MSC-78), na IMO, um relatório sobre o assunto incluindo avaliação do impacto, benefícios e custos das recomendações, para as considerações dos Estados-membros. Um ponto que deve ser observado, considerando as emendas aprovadas em dezembro de 2002 à Convenção SOLAS-74, é que o respectivo Repertório tem por objetivo, conforme a Resolução Nº 7, reforçar a proteção de navios e instalações portuárias não cobertas pelo Capítulo XI-2, portanto, os códigos ISPS e o Código de Práticas (COP) sobre Proteção Portuária se complementam.

Feita a colocação acima, as atenções a “onda de Security” para justificar a vulnerabilidade da proteção aos cidadãos americanos nas próximas eleições e o apoio de aliados europeus, embora o COP sobre Proteção Portuária tenha caráter recomendatório, as circunstâncias propiciam a possibilidade de torná-lo mandatório, posto que, caso isto aconteça, precisará de mais investimentos no complexo portuário além daqueles já previstos na aplicação do Código ISPS.

2. O Repertório de Segurança e Saúde nos Portos

Os representantes dos países no grupo Segurança e Saúde nos Trabalhos Portuários discutiram um texto anteriormente produzido por pesquisa preparada por assessoramento externo da Organização Internacional do Trabalho.

Em termos históricos, o primeiro Re-

pertório de Recomendações Práticas da OIT sobre Segurança e Saúde nos Trabalhos Portuários foi editado em 1958, como complemento da Convenção de 1932 sobre proteção contra acidentes dos carregadores portuários do cais, a qual substituíra uma anterior, datada em 1928. Os últimos trabalhos da OIT acerca de segurança e saúde portuárias remontam ao Guia de 1976, e ao Repertório de 1977.

Em 1979, surge a Convenção 152 da OIT, Segurança e Higiene nos Trabalhos Portuários, ratificada apenas por 20 países, incluindo o Brasil.¹

Desde então, o desenvolvimento científico proporcionou a introdução de diversos aperfeiçoamentos nas operações de carga e descarga portuárias, deixando obsoletos aqueles manuais.

Nestes 26 anos transcorridos desde o Repertório anterior, tais modificações técnicas modernizaram aqueles processos e injetaram melhoras importantes nos métodos, como, por exemplo, na manipulação de cargas.

Porém, as inovações introduziram

novos riscos, levando a OIT a revisar o Repertório e o Guia, e refundi-los em uma mesma publicação, a fim de facilitar a sua consulta e contribuir para o cumprimento da Convenção 152.

O exame do Projeto de Repertório de Recomendações Práticas sobre Segurança e Saúde nos Portos foi desenvolvido de 8 a 17 de dezembro de 2003, constando de 12 capítulos e 250 páginas, sendo objeto de numerosas discussões e transformações, das quais daremos notícia das mais importantes, a seguir:

2.1 Introdução, âmbito, aplicação e definições

No primeiro capítulo foram colocadas várias definições que figuravam na Convenção 152, para que, na medida do possível, o novo repertório ficasse autônomo, não exigindo consulta a outras fontes.

Uma nova seção, denominada "Inovações nos Portos", propôs que antes de se introduzirem novas técnicas, as quais possam interferir na segurança e saúde dos portuários, deva-se atentar a uma base de

provas e dados, consultas a empregadores e a empregados, ao acatamento da legislação nacional, e a mecanismos para supervisionar uma utilização segura.

A representação dos trabalhadores propôs uma emenda destinada a evitar que, em alguns pontos, restasse a impressão que o Repertório alentasse ou permitisse que a carga fosse manipulada pela própria tripulação, sendo acordado suprimir referências à manipulação de carga por gente do mar.

2.2 Recomendações gerais

Nesta parte, o Repertório alude à organização do trabalho e à segurança, discorrendo sobre empregadores e empregados, gestão e direção, análise de riscos, comitês de segurança e saúde e seus representantes, seleção e formação.

No debate relativo aos representantes de segurança (na legislação brasileira os representantes dos trabalhadores na CIPA Portuária, a CPATP), foi redigido um texto reconhecendo a importância de que os representantes dos trabalhadores fossem



designados por sindicatos reconhecidos, ou por grupos de trabalhadores quando não houvesse entidades sindicais.

2.3 Infra-estrutura, instalações e equipamentos portuários

O capítulo 3 aborda o ambiente portuário, descrevendo sua parte física correlacionada com a segurança, contendo itens como pavimento, tráfego e circulação, proteção contra incêndios, zona de operação portuária, acessos aos navios e terminais, armazéns e depósitos, e equipamentos de proteção.

Examinando a questão dos níveis de iluminação nos portos, o representante do Brasil ressaltou a importância da iluminação nas fainas portuárias, recomendando que estes níveis fossem elevados em relação aos valores mínimos atuais.

A reunião decidiu aumentar os valores de iluminação a um mínimo de 10 lux nas vias de acesso, e 50 lux nas zonas de operação.

Inobstante a reclamação do governo brasileiro quanto à insuficiência do valor de 10 lux, a representação dos empregadores fez notar que os novos níveis representavam um aumento de 100% em relação às normas existentes. Houve aceite da representação obreira, ainda que houvesse preferido maiores níveis.

No item relativo aos equipamentos de proteção individual, este Auditor-Fiscal alertou para que não fossem conduzidos os assuntos de forma a tratá-los como eliminadores ou controladores de riscos ou perigos.

2.4 Equipamentos de içar e acessórios de manipulação

O capítulo 4 discorreu sobre os equipamentos e seus manuais, certificados, provas, cargas máximas de segurança, manutenção e inspeção dos guindastes.

Também enfeixa conhecimentos de segurança sobre empilhadeiras, lingas e fundas, polias e roldanas, cabos metálicos e de fibra, correntes e *pallets*.

Muitos foram os debates sobre as lingas de seção redonda. Como em certos países elas não fossem utilizadas, a reunião aceitou que elas não seriam consideradas.

2.5 Utilização dos equipamentos de içar e seus acessórios

Nesta seção foram discutidos aspectos referentes à planificação das operações, inspeção, e controles diários e semanais dos equipamentos, condições atmosféricas, e o uso de aparelhos de carga e descarga a bordo e de terra, empilhadeiras etc.

O texto incluiu vários itens e diagramas contemplando o tema "carga máxima de segurança".

Foi decidido que sempre é necessário inspecionar as lingas de carga pré-lingada, a fim de verificar a possível deterioração das mesmas, e como devem ser os critérios para a sua retirada de serviço.

2.6 Operações em terra

No início do capítulo 6 foi ressaltado que muitas operações que são levadas a cabo em terra também são efetuadas nos navios, pelo que as recomendações deste capítulo estendem-se às operações nas embarcações.

Foram examinados itens referentes a acessos, manipulação de cargas, equipamentos de proteção individual, embalagens, contêineres, cargas florestais, granel e metais, operações com trens e chatas.

A reunião examinou uma proposta, a qual facultava aos trabalhadores interromper uma operação se a considerassem um risco para a segurança e saúde.

Os representantes dos empregados afirmaram que a expressão "risco importante" causaria problemas, pois parecia implicar que a interrupção só se justificaria quando o perigo fosse iminente, e que a negativa de labor deveria estender-se a muitas outras situações.

Os especialistas representantes do Brasil e da Finlândia declararam necessária a qualificação dos riscos, posto que alguns deles eram inerentes às fainas portuárias, e os empregadores propuseram que uma formação adequada proporcionaria aos trabalhadores melhores oportunidades para identificar e avaliar os riscos.

Por fim, a reunião acordou em torno de um texto onde foi reconhecido o direito dos trabalhadores de interromper as operações que apresentassem riscos.

Sob o título "Ordem e Limpeza" incluiu-se, entre outras matérias, que as perdas de óleo e líquidos devem ser limpas imediatamente.

2.7 Operações a bordo

O capítulo 7 começa tratando dos acessos aos navios, para posteriormente discorrer sobre escadas, escotilhas, trabalhos em conveses e porões.

Examinando a questão do içamento acoplado vertical de contêineres, foi declarado que o Comitê ISO/104 elaborou norma relativa ao içado de até três contêineres agrupados, sujeito a critérios específicos, como o peso bruto máximo de 20 toneladas por unidade. Por solicitação do mesmo Comitê, a Associação Internacional Coordenadora do Manejo de Cargas (ICHCA) adotou aquelas diretrizes em janeiro de 2003.

Os trabalhadores apresentaram uma proposta para suprimir todas as disposições relacionadas com o içado acoplado e incluindo a sua proibição. Argüíram que era aterrador que as empresas tivessem iniciado esta prática ilegal, e divulgaram a preparação de uma campanha mundial contra estas operações. Aludiram ao fato de que inclusive a Administração de Segurança e Saúde Ocupacional dos Estados Unidos – OSHA, não autorizava o acoplado vertical para contêineres com mercadorias perigosas.

A representação patronal rechaçou as emendas, mencionando que tal acoplado era de uso corrente em diversos países, como afirmaram os especialistas dos governos da China, Finlândia e USA.

Como o tema fosse demasiado controverso para alcançar um acordo no Repertório, decidiu-se suprimir vários parágrafos sobre o assunto, levando a matéria para a seção "Inovação nos Portos".

2.8 Mercadorias perigosas

O capítulo contém a classificação de mercadorias perigosas embaladas das Nações Unidas, bem como medidas de prevenção sobre carga a granel sólida, líquida e gasosa, notificação e comprovação, manipulação e estiva.

Foram agregadas referências, por exemplo, quanto ao Código IMDG², quan-

to à incompatibilidade de carga de materiais ao mesmo tempo, e à inspeção de mercadorias perigosas em zona distinta e especialmente designada para este fim.

Foi inserido um parágrafo ilustrativo das Recomendações sobre o Transporte, Manipulação, e o Armazenamento sem Riscos de Substâncias Perigosas em Áreas Portuárias, da IMO.

2.9 Saúde

A reunião decidiu que os trabalhadores portuários expostos a materiais perigosos recebessem fichas de informação e uma formação adequada sobre estas substâncias.

Também foram aceitas e incluídas propostas versando sobre a proteção especial dos trabalhadores envolvidos com cargas pulverulentas e outras especiais, por exemplo, couros ou cargas úmidas.

No que concerne ao ruído, dada a dificuldade para a definição de sua exposição máxima, acordou-se que seria conveniente a sua determinação através das legislações nacionais. Foram incluídas na lista de referências a Convenção 148 de 1977 sobre o Meio Ambiente de Trabalho³, bem como a Recomendação 156 conexa.

Sob o título "Ergonomia" foi incluída a nova secção.

Foi amplamente debatido o problema pessoal e confidencial das informações médicas, com a bancada de empregadores assinalando que a exigência de submeter os trabalhadores a exames médicos periódicos poderia ser considerado como uma violação de seus direitos.

Decidiu-se que conforme os mandamentos da legislação nacional, deve ser implementado um programa de avaliação médica, o qual deverá avaliar os riscos do trabalho, prever um acompanhamento adequado, e respeitar o caráter confidencial das informações entre médico e paciente.

2.10 Serviços de higiene e conforto

No capítulo 10 foram feitas recomendações quanto à existência, à construção, ao dimensionamento e à conservação de sanitários e locais para banho, vestiários, áreas para refeições, salas de espera e de contratação.

2.11 Medidas de emergência

Este capítulo trata dos procedimentos a serem tomados quando da ocorrência de acidentes com danos pessoais ou materiais, vazamento de cargas e incêndios, inclemências do tempo e quedas na água.

Ele inclui medidas como a existência de socorristas, material para salvamento, planos de emergência e responsabilidades.

2.12 Outros assuntos relativos à segurança no trabalho

O último capítulo adiciona ações de ordem geral, tais como sistemas de gestão do meio ambiente, precauções e proteções dos portos, e apresenta os seguintes anexos do Repertório:

- A. provas de aparelhos de içar;
- B. provas de acessórios de manipulação e exame minucioso;
- C. exame minucioso de aparelhos de içar e acessórios de manipulação;
- D. cargas de prova;
- E. coeficiente de segurança;
- F. marcas da classe e qualidade do aço;
- G. tratamento térmico do aço forjado;
- H. sistemas de elevação por roldanas e cabos.

3. Considerações finais

Os volumes do comércio entre os países agigantaram-se. No Brasil, em 2003, o fluxo comercial, soma de importações e exportações, alcançou a fantástica soma de 121,3 bilhões de dólares, num crescimento de 12,8%, em relação ao ano anterior, significando um notável

acréscimo no movimento dos portos e, por conseguinte, na quantidade, valor e especialidade do trabalho portuário.

As necessidades e velocidades na logística dos transportes cresceram na mesma aceleração em que se produziram os avanços tecnológicos. As repercussões na geração de complexos ambientes laborais e a conseqüente inclusão de novos agentes perigosos e crescentes riscos, transformaram completamente os portos.

A edição anterior do Repertório remonta ao ano de 1977, o que significa 26 anos de desencontro entre as inovações e a segurança no trabalho. Neste interregno, por exemplo, equipamentos de içamento ultrapassaram a marca de mil toneladas de capacidade, e consagraram-se o uso de contêineres e o transporte *roll on-roll off*.

O volume final do Repertório, contendo 250 páginas, 12 capítulos e 08 anexos, expressa a quantidade e diversidade de itens do trabalho realizado. Numerosas críticas e proposições, acordos e consensos entre as bancadas de trabalhadores, empregadores e governos estenderam a necessidade, nos oito dias de fórum, de reuniões em três turnos diários, e em alto ritmo, para que fosse cumprida a análise de todo o texto.

Com a aprovação formal dos textos consolidados pelo Conselho de Administração da OIT, o que deverá ocorrer até abril deste ano, e posteriores traduções, a disseminação e a aplicação dos Repertórios de Recomendações irão proporcionar novos meios para a prevenção e redução de acidentes e doenças do trabalho no meio portuário.

O reembasamento de práticas consagradas e a afirmação de modernas medidas demonstram a relevância e a oportunidade expressadas pela Organização Internacional do Trabalho na consolidação de um novo Repertório de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.

Relatório baseado nas reuniões tripartite na OIT para confecção dos novos Repertórios de Proteção, Segurança e Saúde no Trabalho Portuário. Dalro de Souza D'Arísio é Auditor-Fiscal do Trabalho da DRT do Rio Grande do Sul, engenheiro de Segurança do Trabalho e Professor Universitário.

¹ Alemanha, Brasil, Congo, Cuba, Chipre, Dinamarca, Egito, Equador, Espanha, Finlândia, França, Guiné, Holanda, Iraque, Itália, México, Noruega, Peru, Suécia e Tanzânia. No Brasil a Promulgação deu-se pelo Decreto 99.534 de 19 de setembro de 1990.

² *International Maritime Dangerous Goods – Código Internacional Marítimo de Cargas Perigosas.*

³ *Convenção da OIT sobre Proteção dos Trabalhadores contra os Riscos de Contaminação do Ar, Ruído e Vibrações, ratificada pelo Brasil em 1982.*



O Golpe no Movimento Sindical Marítimo

Há 40 anos, a República dos Generais iniciou a mais implacável perseguição às lideranças dos trabalhadores do mar

Embora preso e torturado barbaramente nos porões da ditadura, Emílio Bonfante em nenhum momento viu abaladas as suas convicções políticas

“Cerca de meia-noite, de 4 de abril de 1964, a casa foi assaltada por uma tropa que lotava um carro-choque da Polícia Militar, uma camioneta da polícia de vigilância e um jipe do DOPS, somando mais de 20 homens armados de bombas, revólveres, metralhadoras, todos comandados por um sargento do Exército, inclusive dois oficiais da PM – o que, positivamente não era um exemplo de respeito à hierarquia militar e desmentia, desde logo, a principal motivação de assalto ao poder, através do golpe militar desfechado. Vociferando palavras de baixo calão e arrombando portas e janelas,

A tomada de poder pelas Forças Armadas permitiu que a tortura fosse institucionalizada e usada como falso pretexto para a manutenção da ordem e segurança do País diante do que os militares classificavam como “ameaça comunista”. Teve como consequência imediata o desmonte temporário das organizações sindicais, especialmente, das entidades marítimas, portuárias e ferroviárias, que desempenhavam um papel de vanguarda no movimento sindical brasileiro. A cúpula militar não via com bons olhos a presença de sindicalistas identificados com os ideais progressistas em um setor essencial da economia nacional – a Marinha Mercante brasileira respondia, na época, por cerca de 30% do valor das exportações. Uma liderança forte como Bonfante tinha plenas condições de promover uma mobilização nacional e parar o País pelo mar. O sucesso do golpe, portanto, estaria diretamente relacionado a eliminação das organizações adversárias do novo regime.

Contexto Histórico

Em 1964, o Brasil vivia uma fase conturbada no plano político. A agenda das “reformas de base”, discutida durante a campanha presidencial de 1960 se tornou o ponto de referência do debate. A

aprovação e implementação de tais reformas, entre elas a agrária, permitiria ao governo João Goulart encaminhar em bases democráticas as mudanças de que o País precisava. Mas para que os projetos se concretizassem, era necessário um compromisso firme em torno das instituições vigentes, o que não aconteceu, como se nenhum setor apostasse verdadeiramente na sobrevivência do regime.

Por outro lado, a estratégia adotada por Jango de buscar a aproximação com os segmentos populares e os sindicatos de esquerda causava mal-estar nos setores mais conservadores e reacionários da sociedade, cujos interesses geralmente nortearam as políticas governamentais. A eleição de Emílio Bonfante para o cargo de Assessor Sindical para Assuntos Marítimos da Presidência era um indicador desta tendência. Verificou-se o fortalecimento dos organismos de representação dos movimentos trabalhistas por meio da atuação de entidades como o Movimento Unificado dos Trabalhadores (MUT), o Pacto de Unidade e Ação (PUA), o Comando Geral dos Trabalhadores (CGT) e das organizações que congregavam os trabalhadores rurais, cuja sindicalização somente foi regulamentada em junho de 1963.



Estudante tenta escapar da truculência policial durante conflito em 1968, ano em que os militares promoveram o recrudescimento da ditadura com a edição do AI5.

O temor de que o País pudesse sofrer uma revolução "de baixo para cima", provocou a reação da elite brasileira que, com o auxílio das Forças Armadas se articulou, visando criar um clima artificial de instabilidade e impedir a votação das propostas de reformas no Congresso Nacional. "O que prevaleceu foi a teoria do dominó às avessas. Os militares diziam que nós queríamos sublevar o País, e na verdade, eram eles quem queriam fazê-lo para impedir os avanços sociais", observa o jornalista Eloy Santos, que, na época, foi preso pela polícia política e conviveu nos porões da ditadura com diversos sindicalistas marítimos.

O discurso de apoio de Jango aos marinheiros e aos suboficiais do Exército no dia 31 de março acabou se tornando o estopim da crise. Cabe ressaltar que o Rio de Janeiro foi um dos municípios mais visados durante a perseguição aos opositores do golpe. Muitas instituições públicas ainda mantinham sede na antiga capital da República, como o Supremo Tribunal Federal, o Superior Tribunal Militar e diversos órgãos do Poder Executivo. Não foi à toa que a "revolução", desencadeada em Juiz de Fora (MG), se encaminhou estrategicamente para o Rio. "A razão apontada para o golpe não seria apenas a moralização e a democratização real do País. Enquanto nos primeiros dias todos os sindicatos de trabalhadores sofreram intervenções, os sindicatos patronais ficaram incólumes.

"Relembrando os 40 anos do golpe, a reportagem da 'Unificar' reconstitui parte da trajetória de líderes que sacrificaram suas vidas e carreiras em defesa da democracia e da justiça social, heróis que deixaram um legado valioso para as gerações que fazem sindicalismo nos dias de hoje"

Muitas lideranças destes últimos eram convidadas a participar do governo. Esse comportamento denota que o inimigo da ditadura era o trabalhador, eram as lideranças operárias. Já os patrões eram os aliados. Essa linha de pensamento predominou durante quase todo o governo militar", observou o advogado, Antônio Modesto da Silveira, que defendeu inúmeros sindicalistas julgados durante o regime.

acordaram-nos, ameaçando de fuzilamento se não evacuássemos a casa dentro de um minuto." O violento episódio protagonizado por uma das maiores lideranças sindicais do País, o Comandante da Marinha Mercante Emílio Bonfante Demaria, ocorreu três dias após a "revolução", em um sítio no município de Itaboraí, no Rio de Janeiro, para aonde ele e seus companheiros de militância se dirigiram em busca de refúgio. O relato dramático evidencia o prólogo do capítulo mais sombrio da história republicana do País, em que as liberdades civis foram suprimidas, diversos expoentes da intelectualidade brasileira, estudantes, políticos e sindicalistas foram perseguidos e até assassinados."



Ícones do sindicalismo marítimo são covardemente sacrificados

Em um primeiro momento, muitas entidades sindicais foram fechadas, suas contas bloqueadas, e seus dirigentes presos e banidos. Os militares visavam transformar os sindicatos em órgãos assistencialistas e intermediários entre o Estado e as classes trabalhadoras. Proibiram qualquer tipo de greve, ao mesmo tempo em que aplicaram a política de arrocho salarial e reformaram a lei de remessa de lucros, favorecendo as multinacionais. As cerimônias do 1º de Maio continuaram com o caráter oficial, com os discursos do governo sobre as virtudes e contribuição dos trabalhadores brasileiros para o desenvolvimento nacional, além dos benefícios advindos da “revolução”. “No começo, o número de pessoas capturadas foi muito grande, provocando a lotação dos quartéis e das prisões regulares. As delegacias chegaram a requisitar ao Lloyd alguns navios mercantes para manter os presos políticos. Foram usadas três ou quatro embarcações, que estavam paradas ou não tinham projetos de viagem próxima”, relatou Modesto.

O então presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, o CLC Hertz Pereira dos Santos, ligado ao grupo de Bonfante, foi destituído do cargo e encaminhado ao Presídio Frei Caneca, sendo posteriormente, transferido para um Distrito Comercial no Alto da Boa Vista, que chegou a abrigar cerca de 240 presos políticos. Seus companheiros na diretoria, Abel Portilho Magalhães (Tesoureiro) e Pierre da Costa e Silva (Secretário) também foram para a cadeia. Um interventor do Ministério do Trabalho foi nomeado para dirigir a entidade até as eleições de 1966.

Filiado ao Partido Comunista Brasileiro (PCB), Hertz foi inocentado de todas as acusações pela auditoria da Justi-



O advogado Antônio Modesto da Silveira conseguiu a absolvição da grande maioria das lideranças sindicais marítimas presas durante o regime militar

ça Militar, em primeira instância, e pelo Superior Tribunal Militar, em segunda instância. Naquele período, os processos políticos haviam sido transferidos, através de ato institucional, para o foro militar, porque os ditadores de plantão não confiavam na Justiça Comum a despeito da lei determinar que a competência para julgar prisioneiros era do Tribunal Civil. A medida tinha como o objetivo facilitar a condenação de presos políticos. “Mesmo assim, nós conseguimos absolver a imensa maioria dos perseguidos, provavelmente uns 90% deles. Confiávamos na dignidade do juiz auditor ao analisar a realidade dos fatos dentro dos limites de aplicabilidade da lei. O juiz auditor, que era o técnico, dava o primeiro voto. Com isso, ele orientava os juízes militares sobre o procedimento correto. O problema é que nem sempre isso acontecia, ou porque o auditor não tinha essa grandeza, ou porque os quatro militares já estavam orientados por alguma autoridade superior para condenar sem provas. Aí não havia jeito. Era condenação contra a lei mesmo”, admite Modesto.

Apesar de ter obtido a absolvição, Hertz Pereira dos Santos foi demitido sem qualquer justificativa e ilegalmente do Lloyd Brasileiro, após 18 anos de carreira na autarquia e, para sobreviver, obteve uma licenciatura em matemática e lecionou em instituições do ensino médio. Alguns anos mais tarde, voltou a embarcar, atuando nas companhias Frota Oceânica, Netumar e



O CLC Hertz Pereira dos Santos foi afastado da Presidência do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica pelos militares golpistas, em 1963."

Pan Americana. Nesta última, comandou o navio Kalu, reabrindo a linha Brasil-Japão na navegação de Longo Curso. As marcas da perseguição, contudo, permaneceram durante boa parte de sua trajetória profissional, como revela seu filho, o CLC Hertz Pereira dos Santos. "Meu pai precisou se esforçar muito e demonstrar toda a sua capacidade para conseguir retornar a vida a bordo. Ele ficou rotulado e sofreu um rigoroso boicote de muitas companhias." Hertz aguarda o julgamento de uma ação impetrada na 15ª Vara Federal contra a União na qual a família exige uma indenização por danos morais e o pagamento da pensão integral referente ao período em que Hertz deixou de trabalhar no Lloyd Brasileiro – o CLC acabou se aposentando como celetista e morreu em 1997, aos 65 anos. "A Marinha Mercante sofreu um duro revés. Houve uma debandada logo depois do golpe e os navios ficaram temporariamente sem oficiais para viajar. Os militares achavam que a Marinha Mercante era um ninho de comunistas que queriam incendiar o País e, por isso, tomaram conta de várias embarcações", comenta o ION aposentado, Édio Barreira Vieira, de 78 anos, que, testemunhou os horrores da repressão militar. Na época, a Superintendência da Petrobras/Fronape vinha sendo ocupada por um oficial da Marinha do Brasil, geralmente um Almirante ou um Capitão de Mar e Guerra. "Muitos marujos estavam infiltrados na guarnição dos navios para fiscalizar o tra-

balho a bordo", afirma o ION Ivaldo Mamede, que, atualmente cuida do Departamento de Aposentados do SINDMAR. Os funcionários do quadro de terra da frota eram reservas da Marinha, o que revela a preocupação dos militares em obterem o controle total da atividade marítima.

Os efeitos da barbárie, contudo, se fizeram mais intensos sobre o CLC Emílio Bonfante, que havia ganhado projeção nacional após comandar a bem-sucedida greve dos marítimos em 1953, que parou o País por 10 dias. Os setores mais conservadores da sociedade viam nele um elemento desagregador e temiam suas ligações com o PCB e a ascendência que exercia sobre os trabalhadores. Sem jamais abrir mão de suas convicções e de seus ideais, Emílio foi em frente e fundou o Pacto de Unidade e Ação (PUA) dos Marítimos, Portuários, Estivadores e Ferroviários. Destacou-se na Luta de Emancipação Nacional de Defesa da Marinha Mercante Brasileira, do Petróleo e dos Minérios.

Inicialmente, o maior líder sindical marítimo foi transportado para o DOPS de Niterói, acompanhado do 1º Comissário, Nelson Pereira Mendonça, e dos operários navais Benedito Joaquim dos Santos e Álvaro Ventura da Costa Filho, os dois últimos, Presidente do Sindicato dos Operários Navais do Rio de Janeiro e Delegado do IAPM, no Estado do Rio de Janeiro, respectivamente. "(...) Nesse ambiente de terror, éramos qualificados, sendo aberta a janela da sala daquele sobrado e sugerido-nos verbal e freqüentemente, que nos suicidássemos, atirando-nos por ela a exemplo de outros presos, para minorar os nossos sofrimentos e poupar-lhes o trabalho de fuzilamento. (...) Existiam já quase cem presos num local exíguo. Não havia onde dormir. Os degraus de uma escada de acesso ao sótão eram cedidos pelos demais aos companheiros mais idosos e cansados, para repousarem sentados. (...) Depois, fomos recolhidos à cela nº 7, de onde eu fui retirado logo a seguir, para ser mais espancado, como de fato o fui, sob a alegação de que diante das minhas responsabilidades, merecia ser mais castigado corporalmente. Golpes de cassetetes, socos e pontapés atigiram-



O 10N aposentado Ivaldo Mamede atuava como Imediato nos navios da Fronape durante o governo militar.



me por todo o corpo (...)”, confessou Emílio Bonfante, que registrou, clandestinamente, todo o suplício em pequenos pedaços de papel destacados dos cigarros durante o período em que esteve em poder dos militares. As anotações eram entregues ao advogado Antônio Modesto. “Ele desmembrava a caixinha de cigarros e escrevia à lápis tudo o que estava sofrendo. Pela lei, o advogado tem liberdade de troca de informações com o cliente. Vivíamos sob uma ditadura que queria permanecer disfarçada. Por isso, algumas coisas eram toleradas. Às vezes,

o policial não via, mas em outras ocasiões, ele queria evitar comprar uma briga para o futuro”, explica Modesto. Tais informações, posteriormente, foram repassadas ao jornalista e deputado Márcio Moreira Alves, e serviram de inspiração para o livro “Torturadores e Torturados”, de autoria do ex-parlamentar.

Emílio passou ainda pelo Centro de Armamento da Marinha (CAM), pelo Presídio da Guanabara, na Rua Frei Caneca, e pelo ginásio de esportes do Caio Martins, em Niterói, que foi adaptado para receber presos políticos. “No ginásio, permaneci até o dia 19 de maio, quando fui levado novamente para o CAM, porque estando preso há mais de 50 dias, alguns amigos impetraram *habeas-corpus* sem que eu o soubesse e como não tinha culpa formada, apesar de submetido a inquérito pela CGI do Estado do Rio, com essa providência a polícia pôde invalidar a medida, informando ao juiz que eu já não me achava preso em suas dependências”, contou Bonfante, que 95 dias após a transferência, teve a prisão preventiva decretada pelo Juiz da 1ª Auditoria da Marinha.

Ainda em 1964, Bonfante foi demitido da Costeira e teve seus direitos políticos cassados pelo Ato Institucional nº 1 do governo do Marechal Castello Branco. Em 1969, foi condenado a quatro anos de prisão, no Rio de Janeiro. Em razão disso, exilou-se na Rússia, de 1969 a 1971. Durante esse período, morou em Moscou, estudou economia política, his-

tória do movimento operário, teoria e tática do movimento operário e psicologia social. De volta ao Brasil, foi novamente preso e torturado, juntamente com sua esposa Rosemaria Bonfante, em São Paulo. “Ele foi capturado entre 1971 e 1972. Voltei a defendê-lo. Emílio foi a julgamento e absolvido finalmente. Os argumentos contra ele eram totalmente inconsistentes. Acusavam, por exemplo, o Emílio de ser comunista. Ora, a lei assegura que ser ou não ser alguma coisa é irrelevante. O que é proibido é o cidadão cometer um ato ilícito”, concluiu Modesto.

Bonfante e vários outras vítimas da repressão sobreviveram aos 20 anos de governo militar, garantindo, em consequência, a sobrevivência da organização sindical e dos ideais progressistas. Tais lideranças, surgidas nas décadas de 1950 e 1960, se destacaram por enxergar além dos limites do sindicato e de suas próprias categorias. Elas enxergavam a nação como um todo, porque os problemas do sindicato eram, na verdade, pequenos problemas dentro das grandes questões que afligiam a nação. “O Estado tinha que ser beneficiado com o trabalho de todos, incluindo o do dirigente sindical, e aí se insere o Emílio Bonfante como modelo de uma geração extremamente generosa, que pensava o País de uma maneira diferente. Pensava-se no futuro da nação, nas perspectivas para nossos filhos e netos”, confessa, emocionado, o jornalista Eloy Santos. 🇧🇷

Aos heróis, anônimos ou não, as homenagens dos homens do mar!

Em homenagem ao maior líder da história da Marinha Mercante Brasileira e uma das maiores lideranças na história do sindicalismo nacional, em todos os tempos, os Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, deram seu nome a sua Sede inaugurada em outubro de 1999, que logo depois veio a se tornar a sede do SINDMAR, fruto da unificação dos Oficiais de Máquinas e de Náutica, em março de 2000 e da união com os Eletricistas da Marinha Mercante, mais recentemente, em agosto do ano passado. O nosso CMT Bonfante faleceu em 19 de fevereiro de 1999, aos 75 anos de idade, ao lado de sua amada Rose, depois de uma vida inteiramente dedicada a busca da justiça social. Em seu nome, a Diretoria do SINDMAR homenageia todos aqueles que, a qualquer tempo, mobilizaram-se e permanecem mobilizados em defesa da democracia e da justiça.



Uma profissão em que a idade não significa inaptidão

20M Alexandre Sena retorna à Marinha Mercante após carreira bem-sucedida como dentista

Em tempos de recessão econômica com altas taxas de desemprego e rendimentos em queda, a Marinha Mercante vem se tornando o *eldorado* para muitos brasileiros que buscam estabilidade financeira e realização profissional. Ao contrário do que ocorre com empresas de outro setor, muitas companhias de navegação não impõem barreiras de idade aos trabalhadores e têm proporcionado reajustes acima dos índices oficiais de inflação, através de acordos coletivos assinados com os sindicatos marítimos. Este é o caso do Segundo Oficial de Máquinas e cirurgião-dentista, Alexandre Moreira de Sena Filho, que, aos 49 anos, retorna à atividade marítima após 20 anos de afastamento. "A Marinha Mercante me dá suporte financeiro e a empregabilidade é muito boa. Não tive dificuldades em conseguir uma recolocação no mercado", confessou o associado, que atualmente tripula embarcações da Pan Marine.

Além do entusiasmo expresso em palavras e gestos, uma das características marcantes de Alexandre é a determinação, o que contribuiu para que o oficial conseguisse conciliar a Faculdade de Odontologia e o exercício da profissão de marítimo por cerca de cinco anos. "Na época (início da década de 1980) eu viajava pela Aliança. Procurava conciliar os embarques com o período de férias da faculdade e, assim, fui levando até me formar", contou.

Após concluir o curso de formação no CIAGA, Alexandre fez a praticagem na Netumar pela qual, realizou, em 1979, seu primeiro embarque como oficial. "Tive uma experiência um pouco traumática em



O 20M Alexandre Sena consulta a internet pelo terminal da sala dos associados do SINDMAR

uma travessia de 15 dias de Nova Iorque ao Brasil. Sofremos um acidente e ficamos à deriva no Triângulo das Bermudas. Naquele tempo, não existia navegação por satélite, usávamos o sextante e não podíamos saber a latitude nem a longitude de nada. Inclusive, foi difícil até para a guarda costeira nos localizar", relatou. O oficial se diz impressionado com a evolução dos equipamentos de bordo, que, segundo ele, proporcionam maior segurança às tripulações. "No entanto, a carga de trabalho a bordo aumentou, já que nós, marítimos, somos obrigados a fazer de tudo. Houve um acúmulo de funções. No início da minha carreira, embarcava

com outros 34 companheiros. Hoje, as guarnições foram reduzidas a 23 tripulantes", observou.

Apesar do 20M ter novos planos em mente, como realizar um mestrado e ministrar palestras sobre temas diversos, em especial sobre Programação Neuro-Linguística, Alexandre pretende manter seu vínculo com a Marinha Mercante. "Tudo o que eu consegui construir em minha vida se deve ao meu trabalho como oficial mercante. Agora, voltei para o setor porque as condições começaram a ficar atrativas e tentarei adequar minhas atividades em terra à vida no mar", concluiu. 📌



Enilson Pires
Diretor de Previdência Social

Vinte e seis anos de serviços prestados à Marinha Mercante brasileira, sendo 10 deles a bordo dos navios da Petrobras no segmento de longo curso e 14 na organização sindical. Movido por um senso de justiça apurado, o primeiro oficial de Máquinas Enilson Pires cursou faculdade de direito e, à frente do Departamento Jurídico do SINDMAR, marcou sua atuação pela defesa tenaz dos interesses e direitos dos trabalhadores brasileiros. Dono de uma personalidade forte, o dirigente prepara-se agora para assumir um novo desafio: a diretoria de Previdência Social da entidade. "Eu gosto de ir a bordo e estar com os colegas. Gosto de ir a campo e brigar pelo trabalhador. Insurjo-me contra qualquer tipo de injustiça. Nunca fugi de uma boa luta. As batalhas judiciais contra as empresas de navegação têm como base e princípio o diálogo com os marítimos", explica. Só nesses últimos seis meses, o dirigente sindical visitou cerca de 50 navios. "O Enilson é parte integrante do sucesso do nosso movimento sindical atual por ser um companheiro aguerrido e destemido, fiel a seus princípios e firme em seus propósitos. E essa fidelidade tem sido muito importante na relação diretoria-sindicato-associados", define o companheiro de diretoria Marco Aurélio que trabalhou diretamente com Enilson nos últimos seis meses, e assumiu, em março, o Departamento Jurídico da entidade.

Em entrevista a "Unificar", o Diretor de Previdência Social do SINDMAR, Enilson Pires, e o novo Diretor-procurador, Marco Aurélio fazem um balanço do trabalho implementado pelo Departamento Jurídico da entidade, destacam os avanços conquistados após a unificação do SINDMAR com o Sindicato Nacional dos Técnicos Eletricistas e comentam suas perspectivas para os próximos quatro anos.

Enilson Pires

1) Que avaliação pode ser feita do trabalho implementado pelo Departamento Jurídico após a unificação do Sindináutica e do Sindimáquinas?

Enilson: Olhando criticamente o "antes" e o "depois", verificamos que o departamento jurídico das duas entidades eram "engessados". Havia uma certa paralisia e algumas coisas estavam sendo geridas de forma errônea nesse quesito. Esse problema foi sanado com a unificação dos dois sindicatos, que tornou-se o ponto de partida para implantarmos uma nova gestão com maior dinamismo. A modernidade, com suas exigências de diálogo e participação foi matéria constante nessa unificação, e isso tomou força na consciência dos nossos associados, e no caso específico, daqueles que possuíam ou possuem ainda ações em curso. Como consequência, houve uma cobrança natural pelos resultados e a luta pelos direitos subtraídos dos trabalhadores tornou-se mais eficaz. Portanto, a unificação trouxe crescentes melhorias não apenas na gestão do Departamento Jurídico, como na do SINDMAR.

2) Quais as maiores dificuldades que o Senhor enfrentou a frente do Departamento nos últimos quatro anos?

Enilson: As dificuldades foram muitas, começando pelo acúmulo de processos em curso dos dois sindicatos. Estes, se desdobrados em recursos, incluindo os arquivados, as liquidações e as execuções, por si só, já respondem a esse questionamento, o que nos leva a concluir que, com certeza, chegamos a dois mil processos indiretamente. Há ainda a questão das suscetibilidades que não podiam ser feridas. Foi um trabalho árduo implantar essa estrutura administrativa e a contribuição de advogados e estagiários foi fundamental. Outro ponto crucial foi a organização para controle desses processos em arquivos manuais e virtuais, trabalho que levou pelo menos seis meses para ser concluído. Merecem destaque neste ponto as nossas estagiárias que se desdobraram durante seis horas

diárias, encarando os percalços advindos dos programas testados. Hoje posso dizer, com segurança, que a resposta dada aos nossos associados é mais eficaz e veloz se comparada a de antes da unificação. Acredito que poderemos melhorar muito mais, pois, as sementes já foram plantadas.

3) Quantas ações judiciais foram impetradas pelo SINDMAR desde a sua criação e, em quais delas a entidade obteve ganho de causa?

Enilson: Garanto que não foram poucas, mas prefiro falar do conjunto. Dos aproximadamente mil processos com os quais nos envolvemos, hoje temos uns setecentos em curso. Encerra-se um processo hoje e, em seguida adentra-se com outros dois ou três, sem contarmos com aqueles advindos do Sindicato dos Eletricistas. Tenho certeza de que o companheiro Marco Aurélio, que será o novo Diretor do Jurídico, incorporará novos conhecimentos e práticas. Acredito que esse somatório de novos valores dará um *up grade* altamente benéfico para as categorias. Aliás, desejo sucesso ao companheiro Marco Aurélio. Em relação ao ganho de causas, afirmo que fomos bem-sucedidos em muitas ações, mas também perdemos outras tantas, o que é natural. Além disso, a vitória tem o poder de tornar as pessoas de certa forma arrogantes, irônicas e boquirrotas, com o "rei na barriga". Neste caso, prefiro ter a satisfação de ver resgatado o direito subtraído de um companheiro. Esse é o combustível que move o Jurídico.

4) O que o Senhor considera a maior vitória do Departamento Jurídico nesse período?

Enilson: Essa é uma pergunta difícil, diria que vão-se os aplausos, elogios, críticas, tapinha nas costas e também bofetadas na cara, todas, alternativas comuns. Se fizéssemos essa pergunta ao sujeito que recebeu uma bela quantia, uns 70 mil reais, por exemplo, e que não era associado, nem sabia que tinha uma demanda em curso, e que tinha aversão a sindicato, com alvará no banco à disposição, o que você acha que este cidadão iria dizer?! Certamente, concluiria que o Jurídico é genial! Agora, vamos imaginar o inverso: um associado com a bandeira toda em cima, se perde a demanda, vai dizer que o Jurídico agiu de forma estúpida! Moral da história: entre o burro e o gênio, a distância é curtíssima. Portanto, prefiro dizer que a nossa maior vitória foi o salto de qualidade, e como conseqüência, conseguimos produzir frutos que estão sendo colhidos lentamente de maneira responsável e segura.

5) Quais as suas perspectivas à frente do Departamento de Previdência Social do sindicato?

Enilson: Para responder essa questão, necessito fazer alguns comentários preliminares. A Previdência Social e seus labirintos ambíguos e obscuros por conta das velozes mutações de suas leis e regulamentos deixam os trabalhadores com muitas dúvidas e receios. Montar uma estrutura para gerenciar os mais diversos problemas é uma tarefa complexa que requer dedicação. Vou procurar me cercar de profissionais competentes, motivados, comprometidos e experientes para atuar em prol da coletividade marítima. Acredito que, buscando as melhores práticas e adaptando-as às nossas necessidades, conseguiremos assegurar a qualidade do atendimento prestado.



Marco Aurélio Lucas da Silva
Diretor-Procurador

Desde que passou a integrar o Movimento Sindical há quatro anos, parte desse tempo à frente do Sindicato Nacional dos Técnicos Eletricistas, Marco Aurélio da Silva vem enxergando avanços obtidos pelo setor aquaviário, considerando como conquista mais significativa a unificação com o Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante. O novo Diretor-Procurador do SINDMAR, com 24 anos de atuação em navios da Petrobras, revela nunca ter visto dirigentes sindicais irem a bordo com tanta frequência como agora. "Essa é uma preocupação nossa. Eu me sinto muito orgulhoso por fazer parte de uma geração que ouve o associado e o respeita, atendendo efetivamente suas reivindicações no limite do que pode ser negociado com as empresas", diz o sindicalista. Outro traço característico de sua personalidade, além de sua natural irreverência, é o companheirismo. "O Marco, apesar de estar chegando agora, tem uma vontade extrema de contribuir para a construção de relações de trabalho mais justas. Além disso, ele tem conhecimento técnico bastante apurado e experiência na liderança sindical, já que foi presidente do Sindicato dos Técnicos Eletricistas. É um sujeito muito sério, justo e correto nos seus procedimentos. Sempre apoiou o Movimento Sindical, atuando em defesa dos trabalhadores. E isso ele faz com muita maestria", lembrou o companheiro de diretoria Enilson Pires, que antecedeu Marco Aurélio no cargo de Diretor-Procurador.



Os diretores Enilson Pires e Marco Aurélio têm pautado suas atuações pelo intenso diálogo com os trabalhadores marítimos embarcados

Marco Aurélio Lucas da Silva

1) Como o senhor avalia a unificação do SINDMAR com o Sindicato dos Eletricistas?

Marco Aurélio: A unificação trouxe várias conseqüências e vejo como a mais importante o fortalecimento das categorias envolvidas. É notável o respeito com o qual é tratada uma categoria unificada. Essa união também nos possibilitou elaborarmos um forte antídoto para as reformas sindical e trabalhista que, se forem aprovadas nos moldes propostos pelo governo Lula, trarão efeitos danosos aos trabalhadores. Porém, é relevante salientar que para unificar não basta fazer uma pura e simples troca de documentos entre as entidades envolvidas. Há de se ter uma forte conscientização das diretorias que, devem se mostrar dispostas a abrir mão de mandatos em prol das categorias. O SINDMAR é a prova do que pode ser realizado com uma unificação por não ter parâmetro algum de comparação com as entidades que lhe deram origem. E afirmo que este sindicato ainda produzirá muito mais em favor das categorias representadas.

2) Como tem sido a reação das categorias à unificação?

Marco Aurélio: Desde a unificação, já tive a oportunidade de visitar cerca de 30 navios e tanto os Oficiais como os Eletricistas com os quais conversei foram favoráveis à união. Temos também a satisfação de sermos parabenizados por companheiros de outras categorias. E este é o nosso principal combustível para o fortalecimento da entidade em busca de um sindicalismo cada vez mais voltado para as necessidades dos nossos associados.

3) Como novo Diretor-Procurador do SINDMAR, quais são as suas perspectivas à frente do Departamento Jurídico da entidade?

Marco Aurélio: Antes de falar da minha assunção ao cargo de Diretor-Procurador do SINDMAR, quero primeiro lembrar o excelente trabalho desenvolvido pelo companheiro Enilson Pires e por seus assessores que o acompanharam ao longo deste período. Digo isso porque acomodar quase mil processos em uma estrutura totalmente nova, e que trazia processos dos Oficiais de Nautica e de Máquinas com realidades parecidas, porém com peculiaridades, certamente exigiria muito esforço. E isso foi feito para que os serviços fossem prestados com a qualidade existente hoje. Assumir o departamento jurídico significará enfrentar estes mesmos problemas de adequação, com a diferença de que hoje eles estão em uma escala menor, pois os processos oriundos do Sindicato dos Eletricistas são em número menor do que aqueles que foram herdados do Sindinautica e Sindimáquinas. Mas isso não diminui nossa responsabilidade, pois, certamente surgirão os problemas de readequação física que vamos realizar, visando otimizar o trabalho dos advogados e estagiários para que haja uma melhora significativa do atendimento ao associado.

4) Diante do quadro político brasileiro de mudanças, em sua opinião qual deve ser o futuro do Movimento Sindical?

Marco Aurélio: O que se vislumbra no cenário de mudanças propostas pelo governo petista não deve animar nem a trabalhadores muito menos a nós, dirigentes sindicais. Por outro lado, temos o antídoto correto, que é a união, concretizada na unificação de Nautica, Máquinas e Eletricistas. Este processo aliado a muito trabalho, que está referendado pela nossa base, nos deixa confiantes em um futuro cada vez mais promissor, no qual o SINDMAR garantirá um papel de destaque no movimento sindical marítimo brasileiro. Nosso sindicato não se furtará em cumprir sua missão que é continuar lutando pelo fortalecimento da Marinha Mercante nacional.



Darlei Santos Pinheiro



Responsabilidade e Compensação relativa às Reclamações por Morte, Dano Pessoal e Abandono de Marítimos

O Comitê Legal da IMO em sua 77ª Sessão, realizada em abril de 1998, concordou em garantir, através de instrumento internacional apropriado, os direitos dos marítimos para adequada compensação por perda de vida, dano pessoal e proteção em caso de abandono. O Comitê apoiou então a constituição de um Grupo de Trabalho Conjunto IMO/OIT, aprovado pelo Conselho da IMO e pelo corpo Diretor da OIT que seria composto por peritos no assunto. Estaria criado, assim, o acordo de cooperação entre as organizações.

Na 79ª Sessão do Comitê Legal da IMO, realizada em abril de 1999, foram nomeados oito Estados-membros¹ e aprovada a livre participação de todas as delegações, como observadoras, nos futuros debates do Grupo de Trabalho Conjunto IMO/OIT.

No período de 11 a 15 de outubro de 1999, na IMO, ocorreu a primeira reunião, com a participação de representantes dos grupos de armadores, marítimos e governos. Após aquela ocasião, sucederam-se cinco encontros, o último acontecendo no período de 12 a 14 de janeiro de 2004, quando esteve presente, participando dos debates como observadora, a Delegação do Brasil.²

Ao longo das reuniões, importantes deliberações do Grupo de Trabalho Conjunto IMO/OIT fundamentaram a criação de duas resoluções e diretrizes, as quais,

foram aprovadas previamente pelo Comitê Legal e adotadas, em novembro de 2001, pela 22ª Assembléia da IMO e pelo Grupo Diretor da OIT em sua 282ª Sessão, então denominadas: A.930 (22) sobre Provisamento de Garantia Financeira em caso de Abandono de Marítimos e A.931 (22) sobre Obrigações dos Armadores em relação às Reclamações Contratuais por Morte ou Dano Pessoal de Marítimos. As duas resoluções e diretrizes, entraram em vigor em 1º de janeiro de 2002 e em outubro do mesmo ano, o Comitê Legal da IMO, em sua 85ª Sessão, solicitou ao Secretariado do Grupo de Trabalho Conjunto IMO/OIT, que distribuíssem às administrações nacionais e organizações pertinentes, dois questionários que serviriam para monitorar a aplicação das mesmas. O propósito seria coletar informações dos governos em relação ao cumprimento às diretrizes, as dificuldades encontradas para efetivá-las e as medidas adotadas para resolver os casos de morte, dano pessoal e abandono de marítimos.

Feito o breve histórico e de acordo com os questionários de implementação, no Brasil foi percebida a ausência de medidas para o cumprimento pelos armadores de tais Diretrizes. Não houve também alteração em leis, normas ou procedimentos desde a adoção das resoluções, embora casos conhecidos como o NM-Neptunia Mediterrâneo,³ NM- Marcos Dias⁴ e novamente o NM-

Neptunia Mediterrâneo⁵ sensibilizassem as autoridades. Contudo, decisões precisam ser tomadas internamente no sentido de não só serem atendidas as diretrizes, mas, haver o **apoio do Brasil para a criação de uma solução obrigatória** já na próxima reunião do Grupo de Trabalho Conjunto IMO/OIT.

A dimensão dos problemas causados por reclamações por morte, dano pessoal e abandono, atinge marítimos do mundo inteiro, sendo que entre as principais dificuldades em lidar com marítimos estrangeiros abandonados no Brasil, é fazer contato com as autoridades do Estado da Bandeira ou às Consulares, isso ocorre principalmente nos navios de bandeira de conveniência. Quanto aos nossos marítimos, os sindicatos necessitam entrar com ações judiciais para tentar satisfazer os pleitos da classe, porém estas medidas são demoradas e os fatos exigem solução imediata; uma vez que, essas pessoas possuem necessidades básicas como: alimentação, cuidados médicos, alojamento, ajuda financeira para custear pequenas despesas e repatriamento.

Nos casos dos navios que arvoram a bandeira nacional, faço uma pergunta: **será que vale a pena manter uma empresa reincidente arvorando o pavilhão nacional e denegrindo a tradição e o respeito à bandeira brasileira tão arduamente conquistado no mundo todo?** 

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

1 Estados-membros: Chipre, França, Ghana, Grécia, Filipinas, República da Coreia, Inglaterra e Estados Unidos.

2 Observador: CLC – Darlei Santos Pinheiro.

3 Matéria da página 24 da revista UNIFICAR, edição de agosto de 2003.

4 Matéria da página 66 da revista UNIFICAR, edição de novembro de 2003.

5 Neptunia Mediterrâneo, encontra-se desde novembro de 2003 no porto de Ushuaia, Argentina, “abandonado à própria sorte”, conforme ofício expedido por seu Comandante em 16 de dezembro de 2003 ao Consulado Brasileiro em Buenos Aires, Argentina.

SINDMAR certifica profissionais de olho no ISPS CODE

Entre os dias 22 e 26 de março, o SINDMAR ministrou em sua sede, sob coordenação do Diretor José Serra, e em parceria com a Cooperativa dos Profissionais do Poder Marítimo – COOMAR, os cursos de Ship Security Officer (SSO) e Company Security Officer (CSO), integrantes do ISPS Code. A aula inaugural contou com a presença do Superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário da DPC, o Capitão-de-Mar-e-Guerra, Fábio Lobo da Costa Ruiz, que, na oportunidade, leu para os 21 alunos participantes uma mensagem do Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

O código ISPS estabelece que embarcações e instalações portuárias deverão dispor, de pessoal habilitado para exercer as funções de Oficial de Proteção de Navios (SSO), assim como os armadores deverão formar um Coordenador de Proteção de Companhia (CSO). A nova certificação é resultado da pressão exercida sobre a Organização Marítima Internacional pelos EUA, que após os atentados de 11 de setembro de 2001, passaram a exigir o aprimoramento dos mecanismos de proteção das nações contra o possível uso de navios em ataques terroristas. A preocupação central gira em



O Superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário da DPC, o CMG Fábio Lobo Ruiz, participa da aula inaugural do curso preparatório para o ISPS Code

torno do tipo e da origem da embarcação e carga transportada. "A nossa firme determinação é lutarmos pela inclusão de mais um Oficial a bordo, independentemente da determinação do ISPS Code. Entendemos que isso aliviaria um pouco a rotina de trabalho dos que lá estão. De qualquer forma, somos obrigados a nos adequar a esse novo cenário sob pena de sofrermos graves danos econômicos", esclareceu o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida.

Para o 2OM Claudio Silva Santos, da Seamar, o curso foi proveitoso, sobretudo, porque alertou para os diversos cuidados que devem ser tomados para garantir a salvaguarda dos tripulantes, das embarcações e dos portos de origem e destino. "Assistimos a demonstrações de uso de equipamentos de detecção de explosivos, material tóxico e dispositivos que fazem o gerenciamento de todos os navios que estão próximos ou cumprindo rota semelhante", destacou.

A partir do dia 1º de julho, os países-membros da IMO, cujas embarcações estiverem sem a certificação não poderão continuar servindo de base para exportação de mercadorias ou ancoradouro de navios de passageiros em viagens internacionais. 

A nossa firme determinação é lutarmos pela inclusão de mais um Oficial a bordo, independentemente da determinação do ISPS Code. Entendemos que isso aliviaria um pouco a rotina de trabalho dos que lá estão. De qualquer forma, somos obrigados a nos adequar a esse novo cenário sob pena de sofrermos graves danos econômicos

Fique atento à abertura de novos cursos

Devido ao sucesso alcançado, o SINDMAR, em parceria com a COOMAR, formou uma nova turma nos cursos de Ship Security Officer (SSO) e Company Security Officer (CSO) entre os dias 17 de maio e 21 de junho. A diretoria informa que, se houver demanda, outras edições serão programadas. Fique atento e consulte a Secretaria do seu Sindicato!

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.

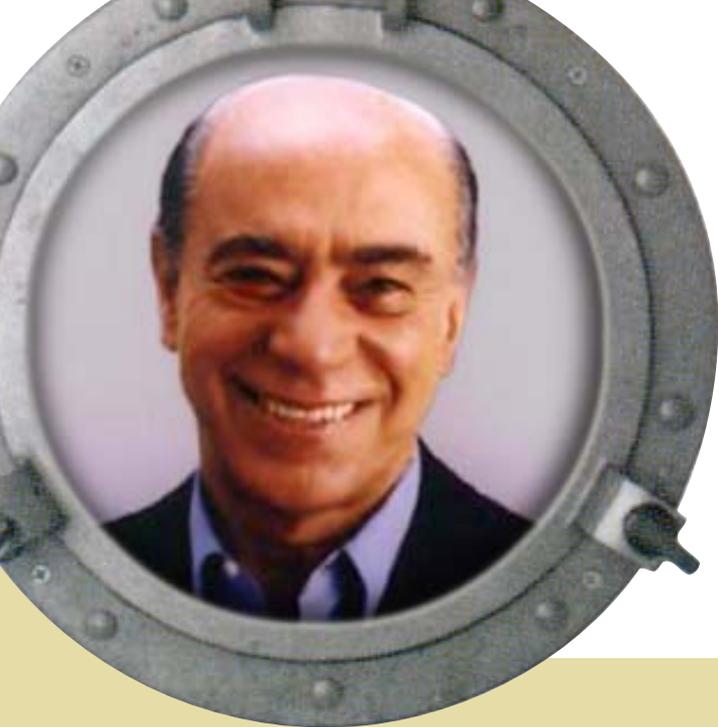
Investindo
em pessoas

www.sindmar.org.br

Filiado a



SINDMAR



Galeria Maldita

Lamentável galeria de políticos de discursos bonitos e práticas horríveis.

Ibrahim Abi-Ackel

- Advogado graduado pelo UFRJ e Professor Universitário com doutorado em Direito Público.
- Vereador por Manhuaçu, em Minas Gerais, pelo PSD (1955-1959).
- Procurador-Geral da Prefeitura de Belo Horizonte (1960-1962).
- Deputado Estadual pelo PSD (1 mandato) e pela ARENA (2 mandatos).
- Deputado Federal pela ARENA (2 mandatos), pelo PDS (2 mandatos), pelo PPR (1 mandato) e pelo PPB (1 mandato).
- Licenciou-se do mandato de deputado federal na legislatura 1979-1985 para exercer o cargo de Ministro da Justiça no governo Figueiredo, de 1980 a 1985.
- Suplente de Deputado Federal na legislatura 2003-2007 pelo PP-MG. Exerceu o mandato entre 15 de fevereiro e 18 de novembro de 2003, reassumindo o cargo em 19 de fevereiro de 2004.
- Titular da Comissão Especial de Reforma do Judiciário.

-
- **Votou a favor da exigência de idade mínima para aposentadoria pelo INSS.**
 - **Defendeu a extinção do ano de 255 dias para fins de aposentadoria dos marítimos embarcados, através da PEC 33/95, que se converteu na Emenda Constitucional nº 20/98.**
 - **Votou pela alteração do artigo 618 da CLT, estabelecendo a prevalência da convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho sobre a legislação infraconstitucional.**
 - **Votou pela aprovação da PEC 07/95, regulamentada pela Lei 9.432/97, que desobrigou as companhias de navegação de manter nas embarcações inscritas no REB 2/3 de tripulação composta por brasileiros.**
 - **Defendeu a restrição do acesso do trabalhador à Justiça do Trabalho, forçando a conciliação na empresa.**
 - **Votou pela extinção do Regime Jurídico Único, instituindo a contratação pela CLT no serviço público, sem direito à negociação, estabilidade ou aposentadoria integral.**
 - **Votou a favor da instituição da previdência complementar para o servidor público, com quebra de paridade e de integralidade, além de oferta exclusiva de benefício de contribuição definida.**

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

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