

# unificar



With articles in English version

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - ANO V - Nº 19 - Setembro/2004

**EDIÇÃO HISTÓRICA.**  
Pela primeira vez a UNIFICAR traz artigos traduzidos para o inglês.

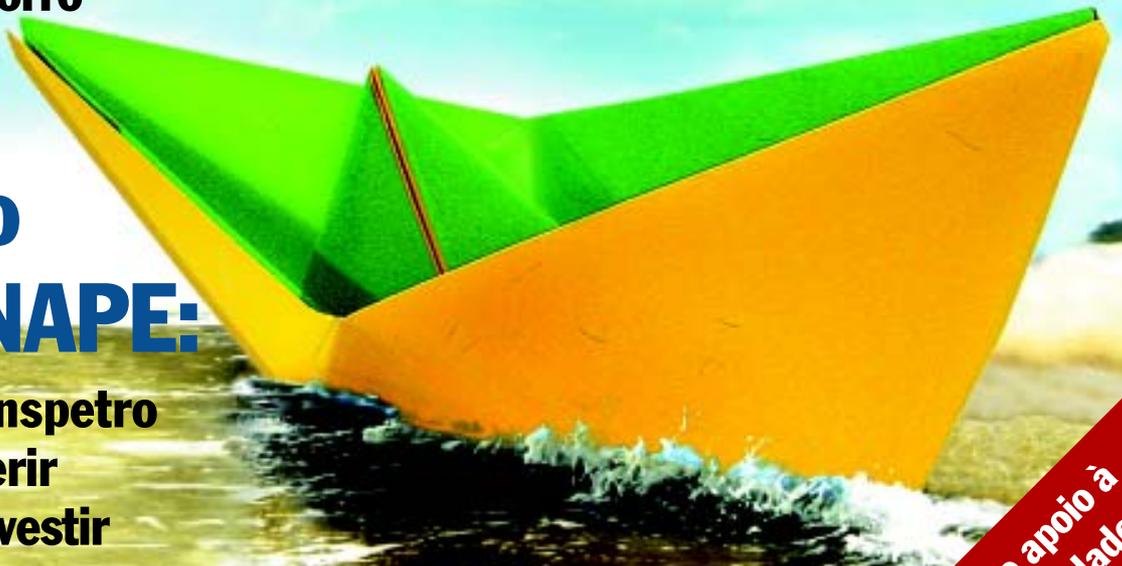
**MP 177:**  
vetos à nova lei  
decepcionam o setor

**Caso Neptunia:**  
O despreparo do  
Estado no socorro  
aos marítimos

**Redução da FRONAPE:**  
Petrobras/Transpetro  
estuda transferir  
navios para investir  
na Argentina

## HÁ MUITO POR FAZER

Três momentos do  
Governo Lula frustram  
a Marinha Mercante



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





# Um mar de erros, desconhecimento e incoerências

**Severino Almeida Filho\***

Há uma clara demanda reprimida por adequado e eficiente transporte marítimo em nosso país, que, por si só, merece comemorações. Contudo, para transformarmos este fato em crescimento efetivo da Marinha Mercante brasileira, muito há o que ser corrigido, como demonstra a ocorrência de três acontecimentos recentes e significativos no setor:

1. A aprovação da Lei 10.893/2004, com alguns aperfeiçoamentos em relação à Medida Provisória 177/2004, que alterou a legislação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, com vetos em sua quilha e longarinas.

2. Caso Neptunia: demonstração de despreparo do Estado brasileiro em dar proteção aos seus cidadãos marítimos abandonados por armadores sem compromisso com seus tripulantes, e com a imagem da bandeira nacional.

3. Petrobras/Transpetro: estudos são promovidos para transferir navios de sua frota para a bandeira argentina e posteriormente para Bandeira de Conveniência.

O primeiro exemplo já se tornou antológico, como referência do prejuízo que o Poder Executivo pode provocar num setor, quando resolve decidir sobre o que desconhece, ouvindo quem não deve. Ao vetar a constituição de garantias para a construção de novas embarcações, bem como incentivos para a frota própria existente, reduziu ao mesmo tempo as expectativas de investimentos em novas embarcações, e na sobrevida da frota atual. Em outras palavras, o governo incentivou a eutanásia dos atuais navios no tráfego, ao mesmo tempo em que buscou promover programa para novas contratações, sem disponibilizar os meios. Incoerentemente, os vetos se deram sobre texto aprovado no Congresso Nacional, com o apoio das próprias lideranças políticas, do governo.

O segundo exemplo retrata a falta de ação do Estado sobre um assunto que deveria conhecer e dar solução. Por duas semanas, oito brasileiros estiveram sob o risco de congelarem sob o frio da Patagônia, alimentando-se de esmolas, ou mesmo de serem repatriados como indigentes, por falta de iniciativa do governo. Retornaram, graças a iniciativa da CONTTMAF, que assumiu o papel que não era dela (e que continua não sendo), arcando com os custos e o desgaste de reivindicar o que o governo não deveria desconhecer.

O terceiro exemplo é uma ode a incoerência entre o compromisso e a prática. Ao mesmo tempo em que a Transpetro/Petrobras divulga planos de construção nunca iniciados de fato, a empresa estuda redução da frota para investimentos em outras plagas.

Estes três exemplos são significativas amarguras de como a Marinha Mercante brasileira encontra-se, neste momento. Hoje temos o compromisso com o setor, divulgado com a força de quem está no poder. Ontem tínhamos o descaso. Contudo, nós temos de concreto que continuamos com graves erros e deficiências a serem corrigidas.

Assim como se afirma que "grandes marinheiros se formam nas grandes tempestades", estamos respondendo a frustração do momento, com uma edição histórica: pela primeira vez, a UNIFICAR traz artigos traduzidos para o inglês.

Nada mais coerente diante de nossa confiança no futuro, e do fato da nossa revista buscar encontrar leitores qualificados e interessados, sem limites de geográficos.

Conhecida, além fronteiras, ela já é. Só precisa ser mais facilmente compreendida.

Maior prova de confiança na superação do atual momento e na nossa capacidade, coragem e determinação, para vencermos a tempestade, não seria possível.

Longa vida a UNIFICAR!!! 

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

**18** **Acordos Coletivos**  
*Dragaport, Docenave, Global, Maersk, São Miguel e Transtur assinam ACT com entidades sindicais marítimas.*

**30** **Na contra-mão**  
*Posição da Representação Permanente Brasileira na IMO, arranha imagem do Brasil na navegação internacional.*



 **Plano Petros** **46**  
*Organização sindical luta para preservar direitos reivindicados dos trabalhadores da Petrobras.*

**52** **Perigo ronda a Fronape**  
*Petrobras estuda transferir navios para a Argentina.*



 **Crise nos Portos** **58**  
*Atitudes anti-sindicais no Tecon-Suape revoltam trabalhadores portuários; CONTTMAF promove maior mobilização portuária de Cabedelo.*

**70** **Marinha Mercante sofre revés**  
*Vetos presidenciais na Medida Provisória 177 frustram o setor.*

 **De volta para casa** **72**  
*CONTTMAF resgata tripulação do Neptunia Mediterrâneo; caso de abandono expõe despreparo do governo brasileiro.*

**85** **Solidariedade Internacional** **English version**  
*Com o auxílio da CONTTMAF, marítimo letão reencontra família em sua terra-natal após viver por 10 anos no Uruguai.*

**Entrevistas:**  
**José Serra e Francisco Moreda** **92**  
*Diretores de Educação e de Comunicação do SINDMAR destacam parcerias em programas e cursos de qualificação dos representados.*

## Norsul

"Reivindicamos a inclusão do pagamento da previdência privada aos trabalhadores desembarcados para repouso. Com o modelo atual, o tripulante fica, na verdade, de castigo e não de repouso, já que tem seus rendimentos reduzidos em até 1/3."

"Entendemos que 5 por 1 significa cinco meses a bordo do navio por um mês de repouso. Portanto, férias não devem sequer mencionadas em acordos, já que são um direito do trabalhador. Queremos quatro meses de efetivo embarque por 30 dias de repouso, excluindo férias."

## Aliança

"Caso a Aliança venha a pagar de maneira diferenciada os tripulantes oriundos da antiga 'Aliança' e aqueles vindos da Transroll e da Mansur teremos caracterizada uma discriminação trabalhista que poderá trazer prejuízos enormes a imagem da empresa e a convivência a bordo com reflexos no resultado operacional da companhia. Pois a legislação prevê que para trabalhos semelhantes, os salários deverão ter os mesmos valores."

## Elcano

"Nos preocupa a demora da empresa em apresentar uma proposta concreta de acordo coletivo aos sindicatos marítimos que nos representam. Ficamos intrigados quando os dirigentes da empresa vêm a bordo e nos fazem promessas que não são cumpridas de imediato em função da necessidade de consulta aos dirigentes espanhóis e de aprovação pelos mesmos que nunca vem. Isso é estratégia ou embromação? Afinal de contas, quem manda nesta empresa?"

## SDC Dragagem

"É duro estar no exterior (Venezuela), afastado da família por longo período, com acordo coletivo de trabalho vencido, comendo comida de chinês, sem condução regular para ir à terra, sob jugo e convivendo com chineses que nem tripulantes são. É por isso que alguns colegas já desembarcaram e não querem mais voltar. E a tendência é que todos os tripulantes brasileiros abandonem esta draga que mais parece uma droga."

## Bandeirantes Dragagem

"Além de descumprir alguns itens do acordo coletivo, achamos que a companhia não pode mais conviver com a política salarial que reduz absurdamente nossa remuneração quando a embarcação não está operando. É como se o motorista de ônibus passasse a ganhar menos quando o ônibus apresentasse problemas mecânicos."

## Barcas S.A.

"Já está mais do que na hora da empresa disponibilizar um plano de assistência dentária decente para nós marítimos extensivo aos nossos familiares."

## Frota Oceânica

"A frota prometeu, mas ainda não implantou um plano de assistência odontológica a nível nacional para nós tripulantes e nossos dependentes."

## Maré Alta

### Hospitalidade

Para o governador da Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Jorge Colazo, que se mostrou sensível ao sofrimento dos tripulantes do Neptunia Mediterrâneo e acolheu os trabalhadores em um albergue na cidade argentina de Ushuaia por uma semana.

### Direito Solidário

Para o "Colégio dos Advogados de la Tierra del Fuego", que através dos advogados Raul Antonio Aciar (Presidente) e Federico Rauch, auxiliou a CONTTMAF em todo o processo de repatriamento, fornecendo contatos, material para pesquisa das leis argentinas e orientações.

### Apoio humanitário

Para o Gerente do Grupo Home, Eduardo Kelly, que administra o Hotel "Canal Beagle", que viabilizou a realização de exames médicos em todos os tripulantes do Neptunia na clínica San Jorge, em Ushuaia.

### Busca e salvamento

Para o Consultor Jurídico da CONTTMAF, o advogado Edson Martins Areias, que coordenou *in loco* os esforços e ações para o resgate da tripulação do Neptunia Mediterrâneo.

### Bom filho à casa torna

Para a empresa Maersk, que, após meses sem Acordo Coletivo de Trabalho, assinou com o SINDMAR um novo ACT, regulamentando a relação laboral de seus oficiais.

### Pró-labore proativo

Para a empresa Docenave, que assinou com os sindicatos marítimos um acordo coletivo que regulamenta exclusivamente a remuneração pelos serviços de manutenção executados a bordo por seus tripulantes.

### Repouso merecido

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.

### Harmônio do crescimento

Para empresas, como a Aliança, que aproveitando o crescimento real da demanda no transporte aquaviário, decidiu incorporar embarcações a sua frota, fortalecendo a sua posição no mercado marítimo nacional.

## Maré Baixa

### Afretamento x navios próprios

Para a Petrobras/Transpetro, que opera com cerca de 60 navios afretados que já batem em número e tonelagem a frota própria da companhia.

### And the winner is ...

Se for confirmada a saída do tráfego de cerca de 18 navios nos próximos dois anos, a tese da corrente que defende frota própria mínima e afretamento máximo na Transpetro/Fronape sairá consagradamente vencedora.

### Sem regulação

Caso não haja a manutenção ou o crescimento da frota da Transpetro que hoje tem uma idade média de 17 anos, considerada elevada para o mercado de transporte de petróleo e seus derivados, o Brasil, em especial, a Petrobras, perderá a condição de regulador do mercado de frete de sua produção petrolífera que cresce dia a dia.

### Omissão

Para o Adido Naval brasileiro na Argentina, CMG Julio César, por sua omissão e falta de capacidade para dimensionar o sofrimento dos tripulantes do navio "Neptunia Mediterrâneo", fundeado por 8 meses na cidade fria de Ushuaia, ao sul da Argentina. O CMG também recusou-se a acompanhar o diretor do SINDMAR, Jailson Bispo em sua estada a bordo. Jailson embarcou por conta própria para prestar assistência aos trabalhadores.

### Descaso

Para o Cônsul Adjunto do Brasil, em Buenos Aires, Marcio Dornelles, que não forneceu o apoio necessário aos tripulantes que ficaram abandonados à própria sorte.

### O leão e o caixa dois

Para as empresas que usam do expediente do caixa dois para baratear custos e evitar encargos sobre os salários de seus funcionários. A receita está de olho e fechando o cerco.

### Idéia de mau gosto

Para as mentes iluminadas e privilegiadas da Petrobras e da Transpetro que 54 anos após a criação da Fronape (Frota Nacional de Petróleos) pretendem mudar este nome.

### Flag out

Para a Transpetro, que, contrariando o discurso de manutenção e/ou crescimento de sua frota própria efetua estudos e inicia movimentos, visando a transferência de navios próprios para a bandeira argentina e a troca de tripulação nacional por mão-de-obra estrangeira.

**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 /  
Waldemar Magnavita

**Produção**

Rower Gráfica

**SINDMAR**

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

**PRIMEIRO PRESIDENTE**

Severino Almeida Filho

**SEGUNDO PRESIDENTE**

José Válido Azêvedo da Conceição

**DIRETOR SECRETÁRIO**

Odilon dos Santos Braga

**PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO**

Nelson Nunes

**SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO**

Jailson Bispo Ferreira

**DIRETOR DE COMUNICAÇÃO**

Francisco José Pinto Moreda

**DIRETOR PROCURADOR**

Marco Aurélio Lucas da Silva

**DIRETOR DE EDUCAÇÃO E  
FORMAÇÃO PROFISSIONAL**

José Serra

**DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

Darlei Santos Pinheiro

**DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL**

Enilson Pires dos Santos

**Unificar I**

"Prezado Sr. Editor

Parabenizo-lhes pela excelente qualidade da revista UNIFICAR, que muito honra à minha categoria de marítimo. Com artigos sobre temas atuais, a revista nos seduz a lê-la de uma só vez (...)

Atenciosamente"

*Oswaldo Agripino*

2ON - CIAGA (1984)

*Doutor em Direito (Relações Internacionais) - UFSC*

*Coordenador Geral do IBRADD*

**Unificar II**

"Senhor Editor

Incumbiu-me o Exmo. Senhor Senador Demóstenes Torres de agradecer o envio do valioso exemplar da revista UNIFICAR (...), ao tempo em que cumprimento toda a equipe pelo brilhante trabalho. Na oportunidade, declaro nosso interesse em continuar recebendo outros exemplares da revista citada.

Atenciosamente"

*Luiz César da Rocha Fonseca*

*Chefe de Gabinete*

**Unificar III**

"Solicitamos os bons préstimos no sentido de verificar a possibilidade de envio da muito boa publicação UNIFICAR do SINDMAR. Sou Oficial da Reserva da Marinha do Brasil, atualmente trabalhando no Porto de Vitória, e aproveito o ensejo para elogiar o conteúdo das matérias nela veiculadas.

Atenciosamente"

*Nagib Amim*

*Vila Velha - ES*

**Associação**

"Prezados Companheiros

(...) Estou enviando a proposta para me associar ao SINDMAR. Disponho-me a contribuir mensalmente com um valor previamente estipulado, por acreditar na importância que o SINDMAR unido e forte representa para a categoria, e para o Brasil (...).

Coloco mais uma vez os meus serviços como médico ao dispor dos companheiros que embarcarem ou desembarcarem no Porto de São Sebastião.

Um forte abraço e saudações a todos os companheiros.

*João Manuel F. S. Carvalho Maio*

*Clínico Geral e Homeopata*

**Reconhecimento**

"Companheiros

Muito obrigado pelo envio da revista UNIFICAR. A revista, em questão, é fundamental para nivelar a categoria.

Saudações"

*Ademir*

UN-BC/ATP-N/SMS

### Ação sindical

"O trabalho desenvolvido pelo SINDMAR é digno de orgulho para seus associados. E estou muito satisfeito em ser um deles.

Saudações cordiais!

Atenciosamente,"

Leonardo Cesar Costa Alves- 2OM

### PLR 2003 Petrobras/Transpetro

"Caros companheiros de luta

Recebi a mensagem (Circular nº10/2004 dos sindicatos referente às negociações com a Petrobras e Transpetro/ Fronape da PLR 2003) e parabeno o esforço do SINDMAR e da classe trabalhadora por esta vitória. Preparemo-nos agora para a próxima batalha em prol de melhorias no próximo ACT. Parabéns a todos!

Atenciosamente"

José Sancho Brayner Rangel Neto

Subchefe de Máquinas

### Negociações coletivas I

Pedimos uma negociação rápida e boa para as partes envolvidas (empresários e trabalhadores da Norsul), com desfecho até meados de agosto para que possamos receber o salário com reajustes no mês do dissídio.

Saudações Marinheiras

Tripulantes do "Norsul Sobral"

### Negociações coletivas II

Solicitamos a presença de um representante do sindicato para debates e esclarecimentos sobre o andamento das negociações do ACT 2004/2005 (com a Norsul).

Saudações Marinheiras

Tripulantes do "Norsul Camorim"

### Apoio à educação

"É com imenso orgulho que venho agradecer ao SINDMAR, por todo o apoio dispensado nestes quatro anos, conferindo à minha filha Renata a bolsa de estudos, que possibilitou a ela se graduar em Administração de Empresas, pela Universidade Estácio de Sá, neste semestre. (...)

Sinceramente,"

Mauro do Valle - 2OM

### Programa de Reingresso de oficiais

"(...)A expectativa de melhores dias aliada ao fato de que muitas empresas de navegação não impõem barreiras de idade e uma remuneração que a cada ano vem se tornando mais digna, vis à vis os acordos coletivos assinados, garantindo índices superiores a inflação foram fundamentais para o meu regresso à Marinha Mercante. Neste aspecto, gostaria de ressaltar o excelente trabalho que o SINDMAR vem desenvolvendo no programa de readaptação à vida no mar, nos possibilitando ainda na reciclagem, uma remuneração."

Atenciosamente"

Luiz Guilherme Brasileiro- 2OM

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



# Diário de BORDO

## Seminário ISPS Code em Belém

O SINDMAR realizou em parceria com o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre, as Agências de Navegação no Estado do Pará (Sindarpa) e a Transpetro o Seminário ISPS Code, no CIABA. O evento contou com a participação da Comissão

*foto: Luis Celso*



Local de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridade dos Portos – o PROHAGE (constituído pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, Delegacia Regional do Trabalho da Paraíba, Secretaria Executiva de Estado da Fazenda, Receita Federal – Belém, Agência Nacional de Vigilância, Ibama e Delegacia Federal de Agricultura). Foram debatidas as diferentes visões dos aquaviários, do empresariado e das Autoridades Portuárias a respeito do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias e suas consequências para o setor. **Nos dias 01 e 02 de junho, em Belém (PA).**

*foto: Luis Celso*



## Inauguração da Sala de Aula SINDMAR, no CIABA

Foi inaugurada, no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) a Sala SINDMAR, dotada dos mais modernos acessórios de informática e fruto de uma parceria entre o sindicato e a Marinha do Brasil.

A solenidade de inauguração contou com a presença de personalidades ilustres do setor aquaviário da região, alunos e professores do CIABA, imprensa local e autoridades. O Vice-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, Comandante do 4º Distrito Naval, que também esteve presente, descerrou, naquela ocasião, junto com o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, a placa alusiva ao evento.

Durante a solenidade, o Comandante do CIABA, o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Fernando Reis Costa fez um breve histórico do SINDMAR, enaltecendo os 73 anos de luta e a fusão dos antigos SINDNÁUTICA e SINDMÁQUINAS, destacando também a importância de aproximar o Sindicato dos futuros oficiais. Severino Almeida também discursou, destacando seu orgulho por ser um dos primeiros a participar desse importante projeto de modernização do ensino profissional marítimo. **No dia 1º de junho, em Belém (PA).**

## CLC Nonato é o novo Conselheiro Nacional de Previdência Social

O Capitão-de-Longo-Curso e Presidente da Federação das Associações dos Aposentados e Pensionistas do Rio de Janeiro (FAAPERJ), Raimundo Nonato, foi designado para exercer a função de membro titular, como representante da Sociedade Civil dos Aposentados e Pensionistas, perante o Conselho Nacional de Previdência Social. O CLC integra, ainda, o Conselho Fiscal do SINDMAR. **No dia 11 de março.**





### Cerimônia de posse na DRT-PB

O Delegado Regional da CONTTMAF e do SINDMAR em Cabedelo, Rosivando Viana, prestigiou a cerimônia de posse da nova Delegada Regional do Trabalho da Paraíba. Na ocasião, Francisca de Oliveira Barbosa substituiu José Avenzoar Arruda das Neves. Roberto Sales assumiu o cargo de Delegado Substituto. **No dia 13 de abril.**



### Comissão Sindical Central do Ministério do Trabalho

O SINDMAR passou a compor a Comissão Sindical Central do Ministério do Trabalho, instituída pela Portaria nº 5, de 30 de março deste ano. O Delegado Regional do Sindicato em Belém, José Vivekananda, tomou posse como membro titular da Comissão.

Durante a solenidade, ocorrida na DRT-PA, a Delegada Regional Socorro Gomes enfatizou que a criação do grupo é um avanço no processo de democratização da gestão da Delegacia no sentido de unir forças em prol do trabalhador. Vivekananda também destacou a importância da união. "Muito nos orgulha fazer parte desta comissão. Isso nos faz refletir sobre a grande responsabilidade de bem representar nossas classes. Faz-nos lembrar que jamais tivemos uma oportunidade como esta. Resta-nos provar, definitivamente, que amadurecemos e que estamos prontos para dividir todas as ações, das políticas às econômicas, com os outros segmentos da sociedade."

A Comissão Sindical Central tem caráter consultivo e possibilita a colaboração das representações sindicais no processo de discussão, elaboração e implementação do planejamento e a avaliação da fiscalização da Legislação Trabalhista, de Segurança e Saúde do Trabalho. **No dia 03 de junho, em Belém (PA).**

### Premiação aos melhores praticantes de 2004

A representação sindical do SINDMAR em Belém do Pará premiou os alunos que obtiveram maior média nas disciplinas profissionalizantes que compõem os currículos dos cursos de formação de Oficiais de Máquinas e Náutica, em cerimônia realizada no CIABA. Os alunos **Saymon** José Ferreira Afonso e Edson David de Oliveira **Schmidt** Júnior, respectivamente de máquinas e náutica, da turma *Alpha Virginis* 2004, receberam do Delegado Regional, José Vivekananda, e do Diretor-Suplente do Sindicato, Ricardo Cerdeira, dois aparelhos de som minissystems. Nesta mesma noite Vivekananda, juntamente com os professores de náu-



tica Arlindo Nazareth, Jaime Gomes, Julião Cardoso Monteiro, Ademar Moura, Sérgio Seabra, e de máquinas, Gelmirez Ribeiro Rodrigues, Carlos Benedito Abreu da Silva Filho, Ernani Augusto da Silva Corthinas, Paulo Vitor Dantas, David Neves e Ubiraelson da Silva Macedo foram homenageados, recebendo uma placa dos alunos em reconhecimento ao esforço e dedicação dos mestres.

O evento contou ainda com a presença dos familiares dos alunos-praticantes, professores, oficiais e equipe de apoio do CIABA, o Diretor do Hospital Naval de Belém, com o CLC Renato Constantino Luz de Oliveira, da Companhia de Navegação Aliança, com o CLC José Mariano Fonseca de Melo, da Flumar, e com Valter Machado, representando a Elcano. **No dia 23 de junho.**



foto: Luis Celso

### Cerimônia militar de formatura no CIABA

O delegado regional do SINDMAR em Belém do Pará, José Vivekananda, prestigiou a cerimônia militar do Curso de Formação de Oficiais e Declaração de Praticantes, no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA).

Cerca de 47 jovens, sendo 10 mulheres e três estrangeiros, da turma *Alpha Virginis* 2004, graduaram-se durante a solenidade, presidida pelo Comandante do 4º Distrito Naval, o Vice-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos. Em discurso proferido durante o evento, o Comandante do CIABA, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Fernando Reis Costa, afirmou: "Praticantes-alunos, exercitem a responsabilidade com seus pares, superiores e subordinados, com o meio físico que receberão para zelar e jamais se esqueçam de que o navio tem alma."

Após a solenidade, foi oferecido coquetel aos convidados, familiares dos alunos, autoridades militares e civis. **No dia 25 de junho.**



### Curso Especial de Combate a Incêndio

Foi ministrado nas dependências da Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF, em Cabedelo (PB), o segundo Curso Especial de Combate a Incêndio (ECIN). O projeto foi realizado em parceria com a Capitania dos Portos da Paraíba, a Prefeitura Municipal de Cabedelo e as empresas Sobrare Servemar e Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos. **Entre os dias 06 e 14 de abril.**

### Grupo de trabalho discute Terminal Pesqueiro Público

A CONTTMAF, através de sua representação sindical no Estado da Paraíba, passou a integrar um grupo de trabalho constituído pela Secretaria Estadual de Aqüicultura e Pesca, cujo objetivo é discutir o projeto do terminal Pesqueiro Público de Cabedelo. A Companhia Docas da Paraíba, a SUPLAN, o Sindicato dos Armadores de Pesca, a Prefeitura Municipal, a Colônia dos Pescadores de Cabedelo e representantes das empresas de beneficiamento do pescado também integram o grupo. **Em junho.**





### Curso de EFNT na Paraíba

A Delegacia Regional de Cabedelo, vencendo mais um desafio na região onde atua, a Paraíba, firmou parceria com a Petrobras/Transpetro, através do auditor e Comandante Mugayar, para a realização do primeiro Curso Especial de Familiarização em Navios Tanque (EFNT), na sede regional da entidade. Trinta e cinco alunos foram graduados no EFNT que teve a duração de 66 horas/aula em sete dias. As aulas contaram com a presença dos Comandantes Mugayar e Sergio dos Anjos. O CMT Menezes, um dos responsáveis pela parceria, presenciou a aula de encerramento, elogiou o trabalho desenvolvido pela Delegacia e se disse disposto a ajudar a representação na capacitação dos trabalhadores aquaviários. Outros estados da região também poderão ser beneficiados pela parceria. **Entre os dias 26 de abril e 04 de maio, em Cabedelo (PB).**

### Solenidade de formatura do CIAGA

Cento e nove alunos da turma "1ª Oficial de Máquinas Manoel Inocêncio de Sousa Alves", participaram da solenidade de graduação da EFOMM, ocorrida no CIAGA. O Primeiro Diretor Financeiro do SINDMAR, José Serra, prestigiou o evento, presidido pelo Diretor-Geral de Navegação, Almirante Rayder Alencar da Silveira. Na oportunidade, o Comandante-aluno Carlos Henrique de Araújo Lauer recebeu uma premiação especial da DGM e da DPC por ter obtido as melhores médias no decorrer do curso fundamental de náutica. As praticantes Jaqueline Cristina da Rocha Lopes e Mônica Ramos de Paula Nycz também foram contempladas. Em cerimônia anterior realizada também no Centro de Instrução, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, premiou os quatro praticantes que mais se destacaram ao longo do curso, com aparelhos de som. **Nos dias 28 e 30 de julho, no Rio de Janeiro.**



## ASSINE HOJE MESMO

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



# A importância da mulher na Marinha Mercante

A sensibilidade feminina é hoje o grande dom e a grande conquista para o desenvolvimento de um harmônico trabalho a bordo, além do que, a mulher é capaz de aliar a razão e o coração, e, sobretudo utilizar a sua perseverança em busca de melhores soluções.

Na sociedade de hoje em que tudo depende de parcerias, a mulher geralmente é o elo da corrente (parceira) e a cada dia vem conquistando novos espaços em todos os segmentos e, conseqüentemente, aumentando o seu grau de participação inclusive dentro da Marinha Mercante.

Para que isto seja ainda melhor, basta que as mulheres que estão incorporadas à nossa frota mercante, estejam conscientes da sua necessária participação a bordo dos nossos navios e estejam prontas para atuarem de forma decisiva em prol do bem-estar social da classe marítima, pois, só assim teremos uma Marinha Mercante melhor.

Dentro desse contexto, somos tes-

temunhas do trabalho que é executado pelo corpo feminino, trabalho este praticado com amor e dedicação, e que as torna merecedoras da nossa justa homenagem. A tripulação feminina alia o trabalho realizado em conjunto com todas as funções a bordo, o viver com seriedade, responsabilidade e dedicação em suas tarefas, em perfeita harmonia.

Viver em harmonia! Este tem sido o desafio do homem. O equilíbrio é a chave para o sucesso de tudo que realizamos. A mulher a bordo ocupa um espaço de grande importância neste sucesso, graças a sua colaboração e companheirismo. As mulheres não disputam um lugar com o homem, elas agregam com a sabedoria que lhes é própria e a aceitação de que somos diferentes, mas que cada um tem o seu valor. Sem machismo, nem feminismo. Apenas profissionais que se complementam.

É maravilhoso saber que existem, hoje, mulheres engajadas em melhorar nossa Marinha Mercante, em fazer este universo que é o MAR, mais atraente e melhor.

Elas nos trazem alegrias a bordo, e hoje formam esta grande família, que é a família marinheira, nos fazendo sonhar com um amanhã melhor na nossa Marinha Mercante.

A presença da mulher na vida marítima é sinal de normalidade, idoneidade, amizade e respeito.

O carinho que nós dedicamos a todas vocês, queridas companheiras do mar, é muito salutar. É muito sincero.

Somos uma família por afinidade de pensamentos e atitudes. Eu me considero, um velho lobo do mar, membro desta família. Agradeço a Deus a felicidade de ainda poder compartilhar com todas vocês, esta dádiva, que é viver em harmonia, servindo e ajudando a vocês a conquistarem seus espaços a bordo e poder, junto com vocês, buscar o nosso aprimoramento como seres humanos.

Podem estar certas de que, sem o apoio e o trabalho que realizam brilhantemente na profissão que optaram, a nossa Marinha Mercante não seria a mesma. Não seria o que é hoje.

Juarez Oliveira Filho é Capitão-de-Longo-Curso aposentado pela Transpetro/Fronape.



## Atenção técnico eletricista!

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

# Espaço na Mídia



**PORTO FANTASMA**  
Sem navios, Cabedelo perde 600 empregos e a PB R\$ 12 milhões

E-2 Paraíba • Domingo, 06 de junho de 2014

Economia

CORREIO DA PARAÍBA

## Cabedelo fica fora do crescimento

Portos do Nordeste, como o de Suape, aumentam arrecadação em cerca de 16%

Há 78 dias sem receber navios, o Porto de Cabedelo é a imagem do abandono. A pedra de calcário que fecha a entrada do Canal, também está bloqueando o emprego de mais de 600 pessoas e impedindo que cerca de R\$ 12 milhões cheguem aos cofres públicos do Estado através da arrecadação de ICMS.

O dinheiro que viria para a Paraíba está aportando em outros Estados. Em Suape, Pernambuco, o aumento de Cargas atingiu mais de 30% e arrecadação de ICMS no Porto já é 16% superior ao volume arrecado no ano passado, segundo a Secretaria dos

Fazenda do Estado. "Não dá mais para esperar", diz

Na contramão do desenvolvimento, Cabedelo encolheu 10%. Os operadores portuários calculam: por cada navio que deixa de atracar, a Paraíba deixa de arrecadar em torno de R\$ 700 mil de imposto. Segundo eles, antes do agravamento da crise - que não tem precedentes na história do porto -, uma média de 15 navios atracava no cais de Cabedelo. Em face da situação, decorrente de uma série de fatores, que vão desde má administração, até a impossibilidade de acesso ao cais, os navios que naturalmente transitavam pela Paraíba são des-

viados para Recife e Rio Grande do Norte. O presidente do Sindicato dos Agentes de Navegação, Márcio Madruga

Numa situação de fluxo regular de navios, por cada tonelada de mercadoria que transita pelo porto, o Estado arrecada R\$ 24,00 de ICMS, o equivalente a de R\$ 700 mil mensais. Há mais de dois meses, entretanto, não atracou um só navio no porto paraibano. As empresas locais de navegação tentam sobreviver à crise, as procedentes de outros Estados estão se afastando da Paraíba, enquanto outras ainda mantêm escritórios bancados pelas matrizes, à espera por solução.



Porto não recebe embarcações de grande porte há 78 dias

### Trabalhadores perdem emprego

Sem trabalho, em decorrência da crise, operários do Porto de Cabedelo já perderam totalmente o crédito no comércio local, segundo revelou o delegado regional no Nordeste da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, na Pesca e nos Portos, Rosivaldo Neves Viana. Ele é mentor do movimento que se esboça, em Cabedelo, para sensibilizar o governo e a classe política a tomarem iniciativas visando superar a crise.

Ao relatar a gravidade da situação, Rosivaldo constatou que a tolerância dos comerciantes com a inadiquência dos linguagens, operários do porto, chegou ao limite. "Quando vão comprar fiado, os comerciantes imaginam: se não tem navio, não tem trabalho, não tem dinheiro e, se não tem dinheiro, como vão pagar as dívidas contratadas?". E o fiado é reduzido.

O delegado da Confederação, na terça-feira, pela manhã, fez reunião com operários do porto, para se interiorar ainda mais do desdobramento da crise sobre eles. A orde, promoveram encontro com empresários do ramo, no Sindicato dos Marinheiros. Ali, ouviu depoimentos sobre as dificuldades de cada setor envolvido com a vida portuária para obter um diagnóstico da situação.

## Conselho para administração

Por considerar que, via de regra, os administradores do órgão não são pessoas familiarizadas com os problemas do setor e pouco entendem do assunto, os administradores portuários vão propor ao Governo do Estado que seja criado um tipo de conselho formado por pessoas verdadeiramente com capacidade gerencial e de marketing, para administrar o Porto de Cabedelo.

Os operadores portuários não poupam críticas ao atual administrador, Paulo Monteiro, a quem atribuem grande capacidade de enganar. "Porto tem que ser fonte de riqueza para o Estado, não pode ser um peso para a administração. Esse porto de Cabedelo tinha que estar trazendo dinheiro para o Estado; se não traz, é porque está sendo mal administrado. Se está sendo mal administrado de forma dolosa, não interessa, porque o problema é que está todo o mundo sofrendo, passando necessidade", declarou Portinus Augusto de Lima Filho, representante da Harbour Pilot, na categoria dos praticos.

### MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

## PB fica sem recursos

O presidente do Sindicato dos Agentes de Navegação, Márcio Madruga, revelou que o Governo Federal liberou, através do Ministério dos Transportes, verbas inerentes ao Fundo de Manutenção e Desenvolvimento de Portos, para vários portos do Brasil, dentre os quais de Estados vizinhos. O da Paraíba, porém, foi totalmente excluído da lista de beneficiados, espontaneamente porque a administração do Porto não apresentou o plano de segurança exigido para se obter o dinheiro.

A propósito, ele detalhou ter conhecimento de que estes recursos foram destinados a, entre outros portos, os de Natal, Recife, Fortaleza, Maranhão, Rio Grande do Sul, Pará, Santo Catarina, Bahia e Alagoas. De forma que foram enviadas diversas mensagens a os líderes senadores paraibanos, tentando sensibilizá-los para o problema, mas também foi em vão. "Vamos ficar a ver navios passando por outros portos", afirmou.

Para Márcio Madruga, a situação do problema necessariamente passa por uma vontade política. "Essa propaganda milionária e enganosa que tem saído se trata, sobre dragagem no porto, é tudo mentira, beldê. Nada foi feito e os res-

ursos ao acesso ao cais do porto continuam, nada mudou". Uma draga daquele porto, segundo Márcio Madruga, não poderia fazer um sorteio na formação de calcário como a que se apresentou na área e, por isso, o trabalho foi interrompido. "Se a empresa não paga, não sei, porque não nos dá respeito".

No avaliação do capitão dos Portos do Paraíba, comandante Marcello, a solução para o problema do Porto de Cabedelo não se resume à desobstrução do canal de acesso ao cais. Para retornar a situação de normalidade com um fluxo regular de navios, também é preciso ter infraestrutura.

A propósito ele levantou questões: "Pode-se ganhar nos de dinheiro com dragagem que não vai resolver automaticamente e positivamente a situação de navios no porto. É necessário algo mais. Por que será que as cargas estão sendo desviadas para Natal e Recife? Quais foram os vantagens que estes dois Estados oferecem que superaram as da Paraíba?". Segundo ele, entre outras coisas, falta capacidade de armazenamento de mercadorias, meios eficientes de escoamento, entre outros aspectos.

### Capitania pede providências

Segundo o capitão dos portos, na situação atual não há nem local apropriado para armazenamento das mercadorias que circulam pelo porto. Ele disse, que estudos comprovaram a existência de uma camada de formação colóides ao longo de 100 metros do canal de acesso ao cais. A draga que para ali foi levada não tinha condições de remover o obstáculo.

Informou que o administrador do porto, Paulo Monteiro, havia dito que teria sido feita uma batimetria parcial e, em nome da falta de trabalho, foi pedido que outra empresa fizesse a definitiva.

O administrador do porto, Paulo Monteiro, garantiu ao capitão dos portos que, dentro de 15 dias, o resultado da batimetria seria enviado à Capitania dos Portos, para que

esta determinasse a ampliação das restrições ao acesso.

De antemão, o comandante Marcello advertiu que um problema tão grave quanto a impossibilidade de acesso de navios ao cais do porto de Cabedelo está latente e pede se confirmar a qualquer momento a intensificação do porto, dada a precariedade da situação marítima. A Capitania dos Portos pediu ao serviço náutico baseado em Natal que fizesse uma inspeção no porto de Cabedelo, cujo relatório indica que o balizamento está totalmente irregular, apesar de a administração do órgão haver contratado uma empresa para fazer manutenção e observos, ainda que a responsabilidade pela sinalização marítima é totalmente da administração do Porto.

Obtendo a Capitania apenas fazer a fiscalização e adotar procedimentos baseados no que constatar. "A administração sem oficialmente identificada, embora já saiba de verdadeira situação", explicou.

# Obras de porto têm irregularidades

## TCU impede novos repasses de verbas para o Governo do Estado investir em Cabedelo

Auditoria feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) detectou uma série de irregularidades nas obras de recuperação do Porto de Cabedelo realizadas entre os dias 18 de março e 17 de abril do ano passado. No relatório, divulgado após análise da plenária do órgão, determinar ao governo federal só fazer novos repasses de recursos para o Governo do Estado investir em Cabedelo se for priorizada a dragagem do canal de acesso, "cujo assoreamento, em decorrência da não realização dos serviços previstos, tem prejudicado

o funcionamento do Porto".

O Acórdão, publicado no site [www.tcu.gov.br](http://www.tcu.gov.br), sob o número 1543/2003, determina à Superintendência de Obras do Estado (Supplan) e à Companhia Docas da Paraíba, administradora do Porto, que nas próximas licitações para obras e serviços com recursos federais cuidem de fazer projetos com viabilidade técnica e adequada de tratamento de impacto ambiental do empreendimento.

O documento do TCU mostra ainda que o atual governo foi alertado desde

o final de outubro do ano passado para que somente fizesse serviços e obras no Porto se tivesse certeza de sua viabilidade técnica e não comprometimento do meio ambiente.

No lugar de governo federal leia-se Dent, Departamento Nacional de Infra-Estrutura, que entra na história porque foi com ele que o Governo do Estado firmou convênio para recuperar o Porto em 1999, priorizando, na oportunidade, a construção de um cais pesqueiro.

Depois de mais de oitenta dias sem movimento, o Porto de Cabedelo voltou

esta semana a receber navios, embora de pequeno porte. A confirmação foi feita pelo delegado da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, Josivanildo Viana, que liderou um movimento com representantes de todos os segmentos portuários, pedindo providências para superar a crise portuária.

### Restrições

Josivanildo, entretanto, observou que os problemas ainda continuam: o porto opera com restrições de calado. Explicou que, em alguns casos, o navio que

vem pegar carga em Cabedelo, tem que despachar parte da carga em Belém para diminuir o peso e possibilitar o acesso ao calado do Porto da Paraíba. Na atual situação, só podem atracar navios com o máximo de 25 mil toneladas.

Ele disse que a movimentação no porto ainda é irrelevante, observando que atracou apenas um "naviozinho" e comentou que o Governo do Estado buscava explorar o fato, na mídia, como se fosse um grande feito seu. "Nada teria acontecido se não fosse a iniciativa da Confederação com o apoio de portuários e empresários do setor", comentou.

O delegado da Confederação disse que a movimentação no porto é decorrente exclusiva do movimento que a entidade encampou no Estado, chegando a sensibilizar outros segmentos, o empresariado e até o governo. Deixou claro, porém, que o Governo do Estado precisa providenciar a batimetria do porto para que a Capitania possa reduzir as restrições. Até agora, ainda segundo ele, não houve qualquer iniciativa contra a realização da dragagem, que é fundamental.

## ★ Trabalhadores vão usar barcos para fechar canal

Protesto deverá interditar o Porto de Cabedelo, devido à falta de investimentos. A Confederação Nacional de Trabalhadores Aquaviários informou que serão usados barcos para barrar a en-

trada no cais, que chegou a passar 78 dias sem navios. "A tolerância dos portuários com a indiferença do Governo para com a crise do porto está no limite", disse Rosivanildo Neves. **Pág. A-10**

## Movimentação ainda é pequena

Os navios voltaram a atracar no Porto de Cabedelo uma semana depois que o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, veio a João Pessoa e liberou R\$ 1,6 milhão para custeio das obras finais da dragagem que vão remover uma grande pedra de calcário que obstaculou o acesso ao calado.

O ministro foi recebido sob forte pressão dos portuários, que se instalaram

em frente ao Palácio da Redenção.

Uma delegação dos portuários foi recebida pelo ministro no Aeroporto Castro Pinto, para relatar a situação do porto, que passou mais de oitenta dias sem receber navios.

As famílias dependentes da vida portuária, em Cabedelo, estavam passando fome por falta de trabalho e diante a inoperância do porto.

# Portuários vão interditar canal

## Protesto será realizado contra a falta de investimentos no Porto de Cabedelo

### WELLINGTON FARIAS

As entidades representativas dos setores portuários de Cabedelo planejam, nos bastidores, uma atitude radical, de repercussão nacional, em protesto contra a indiferença do Governo do Estado com relação à crise do Porto: promover a interdição do canal de acesso ao calado usando pequenas embarcações pesqueiras, até que sejam adotadas providências de resultados práticos.

A informação foi confirmada ontem, para o jornal CORREIO, pelo delegado da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos, Rosivanildo Neves. Segundo ele, a tolerância dos setores portuários com a indiferença do Governo do Estado para com a crise do porto está no limite. "O governador Cássio Cunha Lima nos orientou a formar uma comissão para discutir o assunto com o governo, marcou uma reunião e não compareceu, mandando em seu lugar secre-

tários que não têm poder de decisão", queixou-se ele.

A situação do porto continua a mesma. Rosivanildo explicou que a chegada de quatro navios pequenos ao Porto de Cabedelo, depois de 78 dias sem tráfego marítimo, apesar do alarde feito pelo Governo, através da imprensa como sendo resultado de suas ações, na verdade já estava prevista. "O Governo não tem nada a ver com isso. Agre agora nada foi feito, realmente", acrescentou Rosivanildo.

Da comissão composta para discutir o assunto com o governo, fazem parte representantes de todos os segmentos envolvidos com a vida portuária de Cabedelo. Segundo Rosivanildo Neves, estão todos frustrados com as atitudes do governo do Estado, que os trata, assim como o problema em si, com total indiferença. "Não há mais tempo a perder, a situação só se agrava e o porto continua na mesma", afirmou o delegado da Confederação, para quem o silêncio

do Palácio da Redenção para o problema só será quebrado com uma atitude radical e de repercussão nacional.

Segundo Rosivanildo, o Governo não se mexe de forma efetiva. Diz, segundo ele, que está tomando providências, mas até agora, apesar de o Governo Federal haver liberado a verba, não informa nem se foi contratada empresa para fazer a batimetria exigida pela Capitania dos Portos para ampliar as restrições do calado.

Josivanildo disse que a radicalização do movimento já devia ter sido posta em curso, mas houve uma ponderação de algumas entidades, para que fosse dado mais tempo ao Governo para anunciar qualquer medida. Entretanto, como até agora não aconteceu nada, além de indiferença, a ideia de interdição do canal está sendo amadurecida para ser posta em prática o quanto antes. "Estamos no limite da tolerância", comentou o delegado da Confederação a certa altura.



Porto de Cabedelo continua sem receber navios de grande porte, o que está gerando desemprego

# Ministro libera R\$ 17,9 mi para a PB

## Obras de duplicação da BR-101 são adiadas para o início do próximo ano

WELLINGTON FARIAS

Ao visitar ontem a Paraíba, de passagem por João Pessoa, o Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, liberou R\$ 17,9 milhões para o custeio

de obras no Estado (R\$ 10,019 milhões para rodovias e R\$ 7,9 milhões para portos). Acompanhado do governador Cassio Cunha Lima, ele visitou várias obras em andamento e, no Palácio da Redenção, fez o

anúncio da liberação dos recursos.

Antes de chegar a Paraíba, o ministro já havia percorrido algumas obras, ouvindo explicações do governador Cassio Cunha Lima, a respeito de todas

elas. Ele também esteve em Campina Grande. Tanto o governador como o ministro fizeram breves discursos no salão nobre do Palácio.

O ministro disse que o desejo do Governo Federal era liberar todos os recursos previstos no orçamento da União para o Estado da Paraíba. Infelizmente, prosseguiu, "há pendências junto ao Tribunal de Contas da União que nos obriga a ficar protestando a liberação de recursos para duplicação da BR-230". Ele também se referiu aos problemas do porto de Cabedelo, quando confirmou a liberação de recursos para conclusão da dragagem.

O ministro avisou que

a expectativa grande que o presidente Lula criou, ainda na eleição, começará a ser correspondida a partir do próximo ano. Somente na área de saneamento básico, o governo vai investir cerca de R\$ 2,9 bilhões.

Ele também se referiu ao projeto de melhoria da BR-101 que, na sua avaliação, pode mudar as características do Nordeste. Ele disse que o presidente Lula determinou que o projeto seja feito e executado e garantiu todos os recursos necessários.

A maior parte do discurso do ministro foi de elogios ao presidente Lula. Ele aproveitou o ensejo para fazer previsões otimistas

quanto ao futuro do País, a partir do próximo ano, conforme há sinais que evidenciam essa realidade mais próspera, segundo ele. O ministro fez uma exortação aos governadores para que se juntem ao Governo Federal na tentativa de promoverem melhores dias para o País.

O governador Cassio Cunha Lima, por sua vez, disse ao ministro que o governo federal terá, na Paraíba, "um parceiro leal, correto".

Cabelelo/2004

GERAL

## SINDMAR realiza curso de familiarização em navios-tanque na cidade de Cabedelo

O Sindicato Nacional da Marinha Mercante - SINDMAR está realizando em sua sede, na Praça Getúlio Vargas, 79, em Cabedelo, o curso Especial de Familiarização em Navios-Tanque (EFNT), patrocinado pela Transportes (Portobrás), com carga horária de 66 horas. O curso é destinado a trabalhadores marítimos que almejam navegar a bordo de navios petrolíferos, químicos, petroquímicos e de gases liquefeitos e que anteriormente só eram realizados no Rio de Janeiro (CIAGA) e em Belém do Pará (CIABPA). No final do curso os trabalhadores aprovados receberão um certificado que o habilita para serviços e responsabilidades específicos a cargo e ao equipamento de carga dos navios-tanque, qualifi-

cando-os para o exercício de atividades conforme estabelecido na Regra V/1 § 1.2 da Convenção STCW-78/95.

Segundo o Delegado Regional do SINDMAR no Nordeste, Rosivaldo Vianna, devido a grande procura dos trabalhadores marítimos de todo o Nordeste para fazerem o curso, e que apenas 30 vagas foram oferecidas, será ministrado o mesmo curso nos Estados do Rio Grande do Norte e Pernambuco, com datas a serem divulgadas após o encerramento deste aqui na Paraíba. "Este curso sempre foi um desejo dos trabalhadores marítimos do Nordeste devido a dificuldades de se especializarem em outros centros.

Tendo em vista a grande necessidade de habilitar nossos traba-



Curso realizado pelo SINDMAR

lhadores marítimos para ingressarem neste mercado de trabalho que necessita de profissionais competentes para exercerem tais funções. Fazemos contatos com a Transportes, através do Coordenador Rogério - Auditor de Sistema e do Coordenador Menezes - Gerente de Inspeção

Geral e sensibilizados com o problema, fechamos um convênio para realização deste curso na Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco que considero uma grande conquista para capacitação do trabalhador marítimo do Nordeste", argumentou Rosivaldo.



Empresários e trabalhadores do Porto protestaram contra a falta de soluções para o Porto

## Recursos para Porto são insuficientes

A verba liberada pelo governo federal destinada ao Porto de Cabedelo, na Paraíba, é insuficiente para resolver os problemas que o porto tem enfrentado. O ministro Alfredo Nascimento anunciou a liberação de R\$ 7,9 milhões para obras de infra-estrutura no Porto de Cabedelo, mas revelou que desse montante a quantidade inicial liberada será de apenas R\$ 1,9 milhão. O valor é quatro vezes inferior ao que foi reservado para o Porto do Rio Grande do Norte (R\$ 8,1 milhões).

A deputada estadual do PT, Gilmara Farias, que participou da reunião entre representantes dos Sindicatos dos Portuários, o prefeito de Cabedelo, Donor Júnior, o ministro e o governador, informou que a segunda parcela deverá ser repassada no segundo semestre, mas que também não foi revelado quanto seria o

montante. O dinheiro liberado pelo ministério será utilizado na operacionalização do porto, para a finalização da dragagem e da construção do terminal pesqueiro. O ministro e o governador também assinaram um termo de transferência do terreno para que seja construído o terminal pesqueiro.

Há 78 dias o Porto de Cabedelo não vêm recebendo navios de carga geral porque a profundidade do local não permite que esses navios transitem com segurança, respeitando regras estabelecidas pela Capitania dos Portos. Devido o assoreamento do canal, que é um desgaste natural do areia, o porto perde a sua profundidade. Para protestar contra a falta de solução, empresários e trabalhadores do Porto realizaram protesto ontem de frente ao Palácio da Redenção.

O governo do Estado obe-

deceu a realizar uma dragagem, em fevereiro passado, para solucionar o problema. A execução ficou incompleta porque foi encontrada uma formação calcária de difícil eliminação. "Estamos em junho e até agora nada foi feito", reclama o técnico técnico que entra e sai do porto com os navios, Portões e Lima.

Portões falou que a cada dia o porto perde 20 mil dólares. Ao mês o prejuízo para a Paraíba sem sido de 12 milhões de reais. De acordo com ele, seriam necessários pelo menos cerca de R\$ 10 milhões para sanar os problemas do Porto de Cabedelo. "É fácil calcular que o valor investido e facilmente recuperável diante das potencialidades comerciais do porto", explicou, dizendo que Cabedelo é um local de fácil acesso e as taxas cobradas no porto são baixas, isso o torna competitivo e capaz de atrair muitos navios de carga.

RECURSOS

## Ministro anuncia R\$ 7,9 mi para porto

• FERNANDO BARROSA

O ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, anunciou ontem a liberação de R\$ 7,9 milhões para obras no Porto de Cabedelo. Para a conclusão da dragagem os recursos que serão liberados ainda este mês serão suficientes para a conclusão da obra. O ministro disse que o valor liberado representa 10% do total de R\$ 79 milhões que ainda restam por ser liberados para a conclusão da obra.

RECURSOS PARA A DRAGAGEM SERÃO LIBERADOS ANDA ESTE MÊS

que ainda depende a conclusão de uma profundidade ideal para a atracação de embarcações de maior porte".

O anúncio das liberações de recursos foi realizado ontem, numa cerimônia de celebração de convênio entre o governo federal e o governo do Estado da Paraíba de R\$ 17,9 milhões. De acordo com o ministro

Alfredo Nascimento, serão liberados em obras de infraestrutura terrestre e portuária no Estado. Na cidade do Rio de Janeiro, de acordo com ele, a duplicação das BR-230 e 301, além de investimentos no Porto de Cabedelo.

PORTOS

De acordo com o delegado especial da Coordenação dos Trabalhadores em Transportes Portuários, Rosivaldo Neves Vianna, há 78 dias o porto de Cabedelo não recebe embarcações de grande porte, o que significa descom-

pagos para os trabalhadores. Desde maio mais de 100 embarcações estão paradas no porto, além de 100 embarcações paradas no porto de Cabedelo. O presidente da Comissão Diretora do Porto, Paulo Monteiro, disse que enquanto não for concluída a dragagem total do porto deverá ser co-



INVESTIMENTOS - Ministro Alfredo Nascimento assina convênio

retidas alternativas para a recuperação local e portos trabalhadores.

car quatro meses após de maior porte, em função da recuperação do equipamento de cimento do Estado".



## Primeiro e segundo presidente do Sindmar

O vice-almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, Comandante do 4º Distrito Naval, os comandantes Severino Almeida Filho e José Valido Azevedo da Conceição, primeiro e segundo presidente respectivamente do SINDMAR - Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante no Rio de Janeiro, com o colonista, quando da inauguração da Sala de Aula que levou o nome do SINDMAR, no CIABA.

O próximo evento em Belém envolvendo o SINDMAR será quando da inauguração de sua sede própria em nossa capital, que deverá acontecer somente no próximo ano, quando estará concluído o prédio em local privilegiado da capital, onde a mesma funcionará. (Foto: Luis Celso).

## Brevemente mais duas Salas de Aula no Ciaba

O Capitão-de-Mar e Guerra Fernando Reis entrou com o pé direito no comando do CIABA - Centro de Instrução "Almirante Braz de Aguiar". Com apenas quatro meses e dias nessa função já inaugurou duas Salas de Aula, que levaram os nomes de ELCANO e SINDMAR, e com certeza brevemente mais outras duas que são patrocinadas pela REICON e UNIPILOT respectivamente.

Belém, sábado, 29 de maio de 2004

## Importante Seminário será realizado no Ciaba

Está confirmado a realização do Seminário ISPS-CODE - Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, que acontece nos dias 1 e 2 de junho, no Auditório Sylvania Magalhães Figueiredo, do CIABA - Centro de Instrução "Almirante Braz de Aguiar", numa realização do Proage - Comissão Local de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridades nos Portos, CPAOR, CDF, DRT-PA, Receita Federal - Alfândega do Porto, Polícia Federal, ANVISA, IBAMA e Delegacia de Agricultura, tendo como patrocinadores o SINDMAR, CIABA, Praticagem da Barra, Unipilot, SINDAR-PA, Bristish and American, SION-Grupo Reicon e Transpetro.

A abertura oficial do importante evento será feito pelo excelentíssimo Comandante do 4º Distrito Naval, vice-almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, entre os diversos palestrantes, destaca-se também o grande líder dos marítimos brasileiros Severino Almeida, presidente do Sindmar.

Belém, terça-feira, 8 de junho de 2004



Comandante Reis, Comandante do Ciaba, Severino Almeida, presidente do Sindmar e o Comandante José Vivekananda do Nascimento, Delegado em Belém do Sindmar.

## Foi sucesso absoluto o seminário ISPS CODE no Ciaba

Foi sucesso o Seminário ISPS CODE, realizado no Ciaba, com importantes palestrantes de Belém e do Rio de Janeiro. Se fizeram também presentes representantes de diversos órgãos do Governo Federal, como o IBAMA, Capitania dos Portos, Transpetro-Petrobrás, CDF, DRT-PA, Polícia Federal, Receita Federal, Alfândega do Porto, Arviva e Delegacia Federal de Agricultura, além da Secretaria da Fazenda do Estado. Portanto, de parabéns o SINDMAR, na pessoa de seu presidente Severino Almeida e demais componentes da diretoria e o Delegado Regional de Belém, comandante José Vivekananda do Nascimento.

O Comandante Fernando Reis, Comandante do Ciaba, foi um perfeito anfitrião.

Belém, domingo, 6 de junho de 2004



## Inaugurada no Ciaba a Sala Sindmar

Foi muito prestigiada a cerimônia de inauguração da Sala de Aula que levou o nome de SINDMAR, no CIABA - Centro de Instrução "Almirante Braz de Aguiar", numa colaboração do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, que na ocasião foi representado pela sua diretoria, à frente o líder Severino Almeida, que aparece na foto, com o vice-almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, dando por inaugurada a completa Sala de Aula.

A próxima Sala de Aula a ser inaugurada levará o nome de uma grande empresa de navegação fluvial, a nossa conhecida REICON, em seguida será a vez da UNIPILOT - União dos Práticos da Amazônia Oriental.

BELÉM, DOMINGO, 06 DE JUNHO DE 2004

## DESTAQUE DA COLUNA

### Líder Sindical

Hoje o destaque da coluna vai para o líder marítimo Severino Almeida Filho (foto), presidente do SINDMAR e da CONTMAE que esteve a poucos dias em Belém, para prestigiar a inauguração solene da Sala de Aula que levou o nome do SINDMAR, no Ciaba - Centro de Instrução "Almirante Braz de Aguiar", em nossa capital.

Esse grande líder, que goza da mais elevada estima e respeito nos meios navais e empresariais do setor aquaviário, vem tendo também um especial carinho e atenção com a nossa Amazônia, tanto assim que o SINDMAR, entidade que congrega importantes categorias da nossa marinha mercante, está presente em nossa capital, com uma movimentada delegacia, que em futuro próximo estará funcionando em sede própria em local privilegiado, no centro de Belém.



# Na Argentina, uma prisão em alto-mar

**Marinheiro santista relata drama vivido durante os 10 meses a bordo do navio**

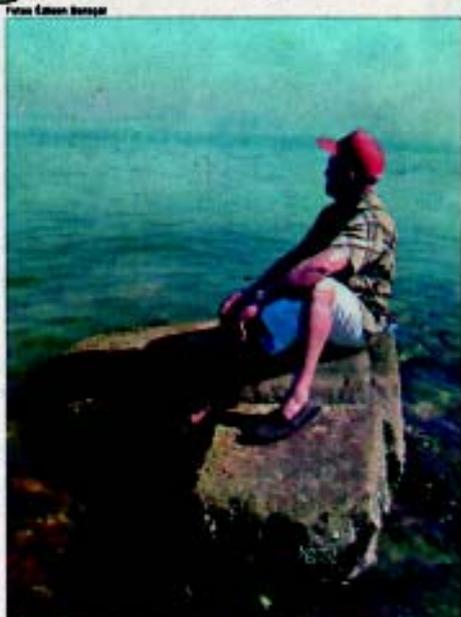
**CARLOS RAYTON**  
Do Reportagem

Ao contemplar o estuário, oitentão de marinha, próximo ao Deck do Pescador, o marinheiro santista Gerdal Ferreira Lima, de 61 anos, sentiu um prazer inmensurável, acompanhado de um grande alívio. O prazer, segundo ele, é em virtude da beleza da região, que pensava nunca mais ver, já o alívio, só a sua história pode revelar.

É que Gerdal e o último tripulante resgatado do cargueiro brasileiro *Neptunia Mediterrâneo*, que se encontra há quase um ano praticamente abandonado, a cerca de dois quilômetros da costa de Ushuaya, na Argentina.

O marinheiro, junto com aproximadamente sete outros ocupantes da embarcação, ficou quase 10 meses passando uma série de privações — sem salário, restrito acesso à terra, sem comunicação com familiares, sem medicação e praticamente sem comida e água, numa temperatura média de 15 graus negativos.

Por estar fundado há meses em função do não pagamento de tarifas portuárias, o navio apresenta desgastes em alguns setores e não consegue mais se locomover por problemas técnicos e mecânicos. A embarcação, agora sem tripulação e com 700 toneladas de óleo combustível em seus tanques, está sob responsabilidade da Polícia



Lima, que tem 61 anos, está aliviado por poder voltar para casa

Portuária de Ushuaya.

"Não acredito que estou em Santos junto a minha família, principalmente junto as minhas netas. Eu e o resto da tripulação não estávamos preparados para o frio. Por problemas de motor, o navio não tinha calefação. Nessa época, por exemplo, o frio chega a quase 20 graus negativos. Não havia condições de tomar banho. Tínhamos a impressão de que íamos congelar", afirma o mari-

neiro, contando o que há muito não fazia: o sol na Ponta da Prata.

Conforme explica, a *Neptunia Companhia de Navegação*, além de estar com o navio desclassificado pela Organização Marítima Internacional (OMI), por não cumprir normas internacionais de navegação, começou a enviar o mínimo de comida.

"Cheguei a comer apenas ossos e assistência médica não existia. Vários amigos meus foram leva-

dos às pressas ao porto, mas não possuíam dinheiro para pagar o tratamento e eram reconduzidos ao navio. Até hoje, sofro problemas respiratórios. Ficamos sem salário o tempo todo que estávamos embarcados. Uma prisão no meio do mar", conta, não escondendo a emoção.

## Desespero

Gerdal salienta que a tripulação começou a perder a esperança de reverter o quadro dramático em que estava envolvida em janeiro passado, quando a empresa começou a prometer que o navio começaria a navegar.

"Mas não aparecia ninguém da *Neptunia*. Os dias foram passando e, para comer, tínhamos que apelar para a empresa. A comida chegava em pequenas sacolas e não durava 48 horas. A insegurança era tão grande que começamos a pescar para sobreviver. Tive dia que eu não comi nada para sobrar para os outros. Começamos a brigar, pois perdemos o equilíbrio emocional", revela.

No mês passado, a empresa fez a troca de comando do navio e, depois de uma reunião, o novo comandante resolveu solicitar ajuda da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Contináf), que iniciou o processo de repatriação, por intermédio de um advogado que passou 15 dias em Ushuaya.

"Somos do navio e fomos colocados num albergue-hotel. Foi o último a sair da embarcação. Olhei para trás e nem acredito que estava indo embora. Começamos a receber alimentação e recuperar a saúde. Ainda tenho dúvidas sobre o tempo que li quei na Argentina", finaliza.

## A Tribuna não esquece



Em fevereiro último, *A Tribuna* já havia divulgado o drama envolvendo o *Neptunia Mediterrâneo*. Na época, cerca de 14 brasileiros estavam embarcados no navio. Alguns foram repatriados, restando apenas oito, entre eles o marinheiro Gerdal Ferreira Lima.

Fonte: Arquivo *A Tribuna*



Aldo e Jadir estavam escalados para embarcar, mas desistiram

## Navio não chegou a cumprir rota

O *Neptunia Mediterrâneo* iria cumprir uma rota que tinha como ponto de partida a cidade de Buenos Aires, na Argentina. A embarcação seguiria para Santo Antonio, no Chile, passando pelo Estreito de Magalhães, por Calao, no Peru, e, finalmente, Guataquil, no Equador.

Mas o navio não chegou nem ao seu primeiro destino devido a problemas técnicos, ficando fundeado na Argentina, com uma tripulação mínima e arretado até o pagamento de todos os impostos e taxas marítimas.

Antes da saída de Gerdal Lima e dos outros sete marinheiros do navio, a empresa tentou embarcar outros marinheiros santistas que, ao saberem do drama, no porto de Ushuaya, desistiram.

"Quando cheguei no porto, no último dia 19, percebi que a embarcação estava apagada. Desconfiei quando vi a tripulação e me neguei a embarcar. O antigo comandante estava transformado e fisicamente debilitado. Cheguei a Santos na última quarta-feira,

para alívio de minha família", conta Jadir Miguel dos Santos, acompanhado de Aldo Pereira da Silva, que também estava escalado para embarcar no navio.

O delegado da Federação dos Marítimos de Santos, Renaldo Salustiano de Freitas, disse que a repatriação do santista e de demais marinheiros se deu por intermédio de uma ação de tutela antecipada, na 6ª Vara de Justiça de Santos, obrigando a empresa (*Neptunia*) a trazer os marinheiros em 48 horas, a partir do recebimento da intimação.

"A multa era de R\$ 7 mil por dia, caso ela descumprisse a decisão. Enquanto o oficial de Justiça tentava encontrar os representantes da empresa, nós enviamos um advogado à Argentina para trazer a tripulação e impedir que outros marinheiros fossem enganados. Tudo foi feito com a ajuda da Ordem dos Advogados da Argentina e autoridades portuárias daquele país".

## Segunda fase

O advogado Jose Henrique Coelho, que representa os marinheiros repatriados desde que o navio começou a apresentar problemas na Argentina, disse que as audiências dos primeiros embarcados serão realizadas na próxima segunda-feira.

"Os marinheiros estão processando a empresa por danos morais e reivindicando judicialmente direitos trabalhistas. As indenizações podem ser de R\$ 100 mil por tripulante. Estou com a procuração do senhor Gerdal Ferreira Lima e dos dois outros marinheiros", disse o advogado.

Durante todo o dia de ontem, *A Tribuna* tentou manter contato com os representantes da *Neptunia*, mas não houve retorno das ligações.

JB - Boechat

## À deriva

Oito tripulantes do cargueiro brasileiro *Mediterrâneo*, avariado há sete meses na Patagônia, aterrissam hoje no Rio.

A Justiça de Santos obrigou a *Neptunia Navegação*, dona do navio, a repatriá-los.

A empresa alegava falta de dinheiro para pagar as passagens do grupo.

E abandonou-o à própria sorte.

# Assinado novo acordo coletivo para marítimos da Global

foto: Roberto Moraes



*Representantes dos trabalhadores marítimos e da Global celebram assinatura de ACT.*

**A**pós cerca de seis meses de negociações, os sindicatos marítimos renovaram no dia 25 de junho o Acordo Coletivo de Trabalho com a Companhia de Navegação Global. A assinatura aconteceu na Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins e contou com a presença do Diretor para Assuntos Marítimos da entidade e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, e dos Diretores do SINDMAR Enilson Pires e Marco Aurélio Lucas, além de dirigentes dos demais sindicatos marítimos. Pela empresa, compareceram o Coordenador Administrativo de Pessoal, Alfredo Borges e a Assistente Social, Cleide Ribeiro.

Segundo Válido, a Global, nos anos anteriores, apresentava uma defasagem salarial significativa em relação aos valores pagos pelo mercado de navios especiais. "Essa diferença vem caindo paulatinamente. É uma promessa da empresa tentar reduzir mais ainda, ou eliminar

essa defasagem nos próximos acordos. E para isso os tripulantes, o corpo funcional da Global, vem ajudando. Consultamos todas as embarcações da empresa antes de assinar este ACT. As tripulações estão dando um voto de confiança à Companhia. Temos que observar e elogiar a atuação da Global que é uma empresa de navegação com capital 100% nacional. Este é um outro fator que nos faz acreditar na empresa", declarou.

Entre os avanços obtidos, as entidades sindicais destacam: correção do pró-labore em 35%; a implantação do vale-alimentação, sem distinção de categoria; a adoção do pagamento de 50% do valor da AGQE para CMT e OSM e 30% para os demais oficiais quando estes estão desembarcados; a correção em 50% dos valores pagos a título de manobra a alguns tripulantes.

O Coordenador Administrativo de Pessoal da Global, Alfredo Borges enfatizou o esforço demonstrado tan-

*Deve-se mencionar também o trabalho exercido por todos os colaboradores no mar, que na realidade são os que alavancam a empresa.*

to pelas entidades sindicais quanto pela própria Companhia. "Deve-se mencionar também o trabalho exercido por todos os colaboradores no mar, que na realidade são os que alavancam a empresa. Isso é muito importante e nós, neste momento, firmamos esse reconhecimento. Esse contrato está dentro das possibilidades da empresa. Foi um acordo suado, mas faço questão de registrar que sempre buscamos a valorização dos nossos colaboradores, os marítimos", destacou.

A Assistente Social da Global, Cleide Ribeiro deu ênfase ao fato da assinatura do ACT facilitar o relacionamento entre o setor de RH e os marítimos: "Quando temos normas para seguir fica mais fácil saber o que a gente está fazendo de maneira correta ou o que a gente pretende melhorar. Sem dúvida alguma, a Global, com todos os esforços que fez em conjunto com os sindicatos e as tripulações, tem consciência de que chegamos a números que, certamente, poderemos cumprir. Os empregados esperam que a empresa cumpra o que foi acordado", disse.

O ACT é retroativo a 1º de março deste ano, expirando no dia 28 de fevereiro de 2005.



# Sindicatos Marítimos renovam ACT com a Flumar

foto: Roberto Moraes



Dirigentes sindicais marítimos assinam ACT 2004-2005 com a Flumar.

Foi assinado, no último dia 08 de junho, na sede da FNTTAA, o novo Acordo Coletivo de Trabalho em benefício dos trabalhadores marítimos da Companhia Flumar de Transportes Químicos e Gases. Este é o quarto ACT consecutivo negociado entre as entidades sindicais marítimas e a companhia.

Durante a reunião final, que contou com a participação do Diretor Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio da Silva, do Diretor de Previdência Social da entidade, Enilson Pires e de representantes dos demais sindicatos marítimos, o Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da federação, José Válido, destacou os valores do reajuste obtido pelas categorias. "Durante a negociação, tivemos dois componentes de difícil manejo e que exigiram de nós soluções criativas. Por um lado, tínhamos o parâmetro do acúmulo inflacionário, que nos últimos 12 meses não ultrapassava a casa dos 6%, e por outro lado tínhamos a realidade de mercado. Este acordo teria que refletir essa realidade, mas também enfrentar o acúmulo inflacionário. O resultado final é que no total da remuneração conseguiu-se chegar a um percentual aproximadamente três vezes superior ao índice de inflação. Isso pode ser considerado como sendo a maior conquista dessa negociação. Ainda que o resultado não tenha sido o ideal, lutamos para conseguir os melhores resultados. E as tripulações souberam entender isso", salientou Válido, ressaltando ainda que

todos os navios da frota Flumar foram visitados e que os tripulantes foram consultados a respeito dos termos do acordo. "Esperamos que essa atitude participativa dos trabalhadores ajude a empresa a buscar melhorias e que isso se reflita nas próximas negociações", afirmou.

Para o Diretor Comercial da Flumar, Roberto Gonçalves Ferreira, as negociações para assinatura deste acordo transcorreram de forma tranqüila. "Houve uma postura bastante ética, tanto da empresa quanto dos sindicatos dos trabalhadores, mesmo sabendo-se que haveria um limite. Mas acredito que o acordo contemplou os interesses de ambas as partes", concluiu. Representando a companhia, estiveram também presentes a renovação, o Diretor Corporativo, Knut Orvedo, o Gerente de Operações, João Raimundo Souza de Barros e o Gerente de Tripulações, Nelson Castro.

Alguns marítimos da companhia também prestigiaram a reunião. "Esse acordo trouxe alguma evolução, mas ainda faltam alguns detalhes, o que é natural, já que a nossa categoria almeja mais, principalmente no que se refere a questões como regime de repouso e férias", admitiu o ION Mário Nascimento, tripulante do navio Araucária. O ACT é retroativo a 1º de fevereiro deste ano e terá vigência até 31 de janeiro de 2005.

## Marítimos da Dragaport ganham proteção do Acordo Coletivo

As entidades sindicais marítimas e a Dragaport Ltda. assinaram na segunda quinzena de junho o Acordo Coletivo de Trabalho referente ao período 2003/2004, garantindo proteção laboral aos funcionários do quadro de mar da empresa. Apesar da demora, a renovação do contrato foi considerada uma vitória dos aquaviários da Dragaport. Os efeitos do ACT retroagem a 01 de setembro de 2003, com vigência até 31 de agosto de 2004.

Para o Diretor de Assuntos da Navegação Marítima da FNTTAA, José Válido, "o fechamento do ACT é importantíssimo na regulamentação das relações de trabalho e significa uma sinalização do interesse da empresa em continuar mantendo um relacionamento estável e equilibrado com o trabalhador aquaviário".

Durante a assinatura, a empresa, representada pelo Diretor-Superintendente, Octávio Luis Bertacin, prometeu se empenhar para que a negociação do próximo acordo não atrase.

A Dragaport Ltda. é uma empresa brasileira de engenharia e obras civis, especializada em serviços de dragagem. Foi fundada em 1999 pelas empresas Wilson, Sons de Administração e Comércio Ltda., Serveng-Civilsan S.A. e pela Companhia Brasileira de Offshore com o objetivo de atuar no mercado brasileiro e internacional do setor.



Dragas Macapá e Boa Vista.



*Dirigentes sindicais e representantes da Docenave celebram assinatura do acordo de Pró-labore.*

## Docenave fecha primeiro ACT de Pró-labore com Sindicatos Marítimos

Atendendo a um antigo pleito dos trabalhadores, as entidades sindicais marítimas e a Navegação Vale do Rio Doce S.A. (Docenave) assinaram no último dia 2 de agosto, na sede da empresa, o primeiro Acordo Coletivo de Pró-labore, instituindo a gratificação por tarefa realizada. A conquista foi celebrada pelos dirigentes sindicais, que enaltecem a postura da empresa nas negociações. "A diretoria da Docenave vem cumprindo sua palavra nas negociações e esse acordo sinaliza a disposição da empresa em investir na mão-de-obra marítima e, conseqüentemente, na expansão do segmento de cabotagem", salientou o Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA, José Válido.

Diversos representantes sindicais também marcaram presença, entre eles, o Diretor de Previdência Social do SINDMAR, Enilson Pires e o Assessor para Acordos Trabalhistas da entidade, Edemir Silva. Representando a compa-

nhia, compareceram a diretora da área de Carga Geral da empresa, Cristina de Marsillac, o Gerente Administrativo, Fernando Mascarenhas, e o Consultor de Recursos Humanos, André Teixeira. O contrato entrou em vigor no dia 1º de setembro deste ano e sua validade termina em 30 de setembro de 2005.

A diretoria da Companhia Vale do Rio Doce, controladora da Docenave, anunciou que pretende investir, no próximo ano, cerca de US\$ 70 milhões na aquisição de dois navios de transporte de contêineres com recursos do Fundo da Marinha Mercante. A empresa informou que detém 36% do mercado de transporte de contêineres. Somente em 2003, os contêineres representaram R\$ 122 milhões dos R\$ 333 milhões da receita registrada pela companhia. No primeiro trimestre deste ano a receita obtida com a cabotagem foi de R\$ 34,3 milhões. Para se ter uma idéia do crescimento do setor, no ano passado no mesmo período, a receita apurada foi de R\$ 26,5 milhões.

## SINDMAR assina Acordo Coletivo com a Maersk

Após ter ficado por mais de um ano sem Acordo Coletivo assinado com o SINDMAR, a Maersk Brasil selou no dia 13 de agosto um novo contrato com a entidade, regulamentando a relação laboral de seu quadro de oficiais e eletricitas.

A reunião final ocorreu na sede do SINDMAR e contou com a participação do Primeiro Presidente da entidade, Severino Almeida, do Segundo Diretor Financeiro, Jailson Bispo, e do Diretor Secretário, Odilon Braga.

Na ocasião, o Presidente da Maersk, Viggo Andersen, manifestou satisfação com os termos do ACT, lembrando que a empresa brevemente vai incorporar mais duas embarcações do tipo PSV a sua frota de sete unidades, o que demandará a contratação de mão-de-obra qualificada. Ambas já foram encomendadas ao estaleiro Brasfels, do Grupo Fels Setal, situado em Angra dos Reis, no Estado do Rio de Janeiro. "Conseguimos evoluir nas questões que ficaram em aberto em negociações anteriores. Espero que esse acordo marque a consolidação da nossa relação com o sindicato", destacou Andersen. Representando a companhia, também estiveram presentes o Gerente de RH, Nilton Pereira e o Gerente Geral, CMT Ferreira Pinto.

O ACT é retroativo a 1º de fevereiro deste ano e estará em vigência até o 31 de janeiro de 2005.



*Diretores do SINDMAR e da Maersk assinam ACT após longas negociações. Da esquerda para a direita: Edemir Silva, Jailson Bispo, Odilon Braga, Severino Almeida, Nilton Pereira, Viggo Andersen e Ferreira Pinto.*

## SINDMAR e São Miguel celebram renovação de ACT



Representantes do SINDMAR e da São Miguel assinam ACT com validade de dois anos.

A diretoria do SINDMAR e a Navegação São Miguel celebraram no dia 13 de agosto a renovação do Acordo Coletivo de Trabalho, em reunião na sede da entidade sindical, no Rio de Janeiro. O novo contrato tem validade de dois anos, com seus efeitos retroagindo a 1º de fevereiro de 2004.

Durante o encontro, o Diretor-Superintendente da companhia, Antônio Carlos Thomé, salientou o esforço da empresa para eliminar a defasagem que havia há alguns anos entre os salários pagos pela empresa e a remuneração média oferecida pelo mercado marítimo brasileiro. "Demos uma guinada, pois não queríamos perder nosso pessoal. A empresa quer se institucionalizar cada vez mais para conseguir os melhores relacionamentos, tanto no ciclo patronal quanto com os trabalhadores. E a única forma de conseguirmos isso é oferecendo salários atrativos. Por isso, nos empenhamos para firmarmos este compromisso nas bases em que foi acordado com o sindicato", ressaltou Thomé.

Estiveram presentes à reunião final o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, os diretores Jailson Bispo e Odilon Braga, e o Assessor para Acordos Trabalhistas Edemir Silva. Pela empresa, além do Diretor-Superintendente, compareceu o Gerente Executivo, Carlos Augusto Cordovil.



## SINDMAR e Transtur renovam Acordo Coletivo

Oficiais mercantes e eletricitistas da Aerobarcos do Brasil Transportes Marítimos e Turismo (Transtur) asseguraram por mais um ano a regularização de sua situação laboral. A empresa renovou com o SINDMAR no último dia 9 de agosto o Acordo Coletivo de Trabalho, com efeitos retroativos a 1º de maio de 2004.

A assinatura do documento ocorreu na sede da Transtur, no município de Niterói (RJ), e contou com a presença dos diretores do SINDMAR, Jailson Bispo e Odilon Braga, e do Assessor para Acordos Trabalhistas, Edemir Silva. Representando a companhia, compareceram o Presidente Hamilton Carvalho, o Diretor Administrativo Financeiro, Vicente Perez, e o Controller, Delmar Pereira. O novo contrato tem validade até 30 de abril de 2005.

A Transtur opera atualmente com três catamarãs fretados e dois aerobarcos próprios, nos trechos Rio de Janeiro-Niterói e Rio-Paquetá,

transportando cerca de 350 mil passageiros por mês. A empresa anunciou ter planos de ampliação de sua frota para explorar novas linhas. Uma delas ligaria a Praça XV ao Aeroporto Internacional, na Ilha do Governador, e outra cobriria o trecho Praça XV-Aeroporto Santos Dumont. Está prevista ainda para os próximos meses a aquisição de dois novos catamarãs pela Companhia.



Representantes do SINDMAR (fundo) celebram assinatura com tripulantes do catamarã Jumbo I.



Dirigentes do SINDMAR e da Transtur firmam terceiro ACT entre a empresa e a entidade, garantindo a proteção laboral dos oficiais e eletricitistas da Companhia.

# Navalshore 2004: Empresários e trabalhadores discutem novos rumos para indústria naval

*SINDMAR marca presença em conferência do setor*



*O Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida (primeiro, à esquerda) discursa durante a abertura da Navalshore 2004. Composto a mesa, ainda aparecem o Professor Floriano Jr. e Cláudio Décourt, do Syndarma.*

A retomada da indústria naval, impulsionada pela expansão do segmento *offshore*, e as perspectivas de bons negócios para o setor foram temas da I Feira e Conferência da Indústria Naval e Offshore, a Navalshore, realizada entre os dias 28 e 30 de junho, no Armazém 6, no Porto do Rio de Janeiro. O evento reuniu diversos representantes dos trabalhadores marítimos, da armação nacional e da autoridade marítima, além dos governos estadual e federal.

Durante a conferência, os participantes analisaram o atual cenário do transporte aquaviário, levando em conta a aprovação da Medida Provisória 177, que introduziu mudanças na forma de gestão do Fundo da Marinha Mercante. O Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, chamou a atenção dos presentes para o fato da frota de Petroleiros da Transpetro/Fronape estar com mais de 17 anos de idade média, o que pode, no futuro, comprometer o esforço empre-

endido por todos os segmentos por mudanças na legislação que estimulem o aumento da competitividade das embarcações brasileiras. "Se nada for feito nos próximos 36 meses, teremos 18 navios candidatos ao sucateamento. Se a construção das 22 embarcações previstas pela Transpetro não for ágil, nós nem sequer conseguiremos manter o nível atual. E, neste caso, teremos que encontrar mercado de trabalho para esses companheiros nossos em outros locais, e não será na Marinha Mercante brasileira", disparou, lembrando que a própria Federação Internacional dos Armadores reconhece a existência de um déficit de 16 mil trabalhadores marítimos no cenário internacional.

O presidente da CONTTMAF, contudo, voltou a rebater as declarações de determinados grupos de empresários de que a escassez de mão-de-obra especializada também atinge o mercado interno. "Não há falta de oficiais. Não vamos misturar essa questão com a qualifica-

*"Hoje estamos em um processo de busca incessante por qualidade em decorrência da tecnologia, as exigências têm se dado em um curtíssimo espaço de tempo, e nós temos feito o máximo possível para atender a essa demanda que exige uma mão-de-obra cada vez mais capacitada."*

**Severino Almeida**

ção desses homens. Hoje estamos em um processo de busca incessante por qualidade em decorrência da tecnologia, as exigências têm se dado em um curtíssimo espaço de tempo, e nós temos feito o máximo possível para atender a essa demanda que exige uma mão-de-obra cada vez mais capacitada. As empresas de navegação, por sua vez, têm desempenhado um papel extremamente importante, diversas delas têm feito inúmeros investimentos, com remessa de oficiais ao exterior, provendo esses homens de informações, qualificações e condições de melhor desempenho profissional”, enfatizou.

Para o Secretário de Fomento para Ações do Ministério dos Transportes, Sergio Bacci, que também participou do evento, a indústria de construção naval encontra-se diante de um momento de oportunidades. “Está na hora de definirmos politicamente a posição que esta indústria deve ocupar no projeto de desenvolvimento brasileiro. Verifica-se uma expansão no número de encomendas de embarcações, estimulando a geração de empregos e novos negócios. A capacidade mundial de construção de navios superior à demanda existente está estimada em 30 milhões de TPB / ano”, argumentou.

O Presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, por sua vez, afirmou ser necessária a coordenação e a liderança das agências do governo e dos agentes privados para que o setor naval produza empregos, negócios e inovações: “É o que a Ásia já faz, a Europa começou a fazer e os EUA desejam fazer ainda melhor”, explicou, acrescentando que o país possui as características necessárias para a reativação e expansão de sua indústria de construção naval por ter mercado potencial, sistema de financiamento, indústria de base (o Brasil ocupa o 8º lugar no ranking mundial de produção de aço), projeto de crescimento e mão-de-obra disponível e preparada.

O Superintendente de Ensino Profissional da DPC, Contra-Almirante Luis Sergio Oneto Araújo, vislumbrou um crescimento da demanda por mão-de-obra qualificada, destacando como principais motivos as futuras aquisições da Petrobras, o

Roberto Moraes



aumento das exportações e da produção de petróleo e o incremento na atividade marítima, tanto na cabotagem e no longo curso, quanto no *offshore*. O superintendente, contudo, advertiu que a capacidade de formação de oficiais mercantes nos Centros de Instrução brasileiros, hoje, é limitada, e, para aumentá-la, seria necessário um grande investimento de recursos financeiros em obras estruturais de ampliação, uma presença significativa das mulheres no corpo de alunos, com investimentos em alojamentos e banheiros de uso exclusivo e uma parceria entre a Marinha do Brasil e a comunidade marítima. Segundo Oneto, o problema poderia ser atenuado com o aumento no número de vagas do CIAGA para 200, já no próximo concurso, e com a programação de cursos de adaptação e de acesso a oficiais da Marinha Mercante (ASON, ASOM, ACON e ACOM) nas EFOMMs, incluindo ainda a abertura de vagas para estágios.

O Diretor de Transportes Marítimos da Transpetro, Agenor Sérgio Junqueira, que representou o presidente da companhia, Sérgio Machado, aproveitou a

ocasião para atentar para o fato de que os gastos com o pagamento de frete em moeda estrangeira aumentam na mesma proporção em que crescem as exportações brasileiras. Para ele, a falta de logística de transporte marítimo de cargas é uma ameaça à manutenção do comércio exterior brasileiro. Ou seja, o saldo positivo da balança comercial brasileira acaba deteriorado pelo déficit na balança de serviços. Para combater um dos maiores “gargalos” da economia brasileira, Junqueira lembrou que a Transpetro já tem pronto um programa de renovação e expansão da frota, através do qual, a empresa prevê a aquisição de um total de 53 navios até 2015.

A primeira edição da Navalshore ocupou uma área de 3.500 metros quadrados com 110 stands. O SINDMAR marcou presença no stand de número 75. Entre outras autoridades que também compareceram ao ato inaugural, estavam o Secretário de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Rio, Wagner Victor e o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Carlos Alberto Wanderley Nóbrega. 

# Norskan

## aposta no marítimo nacional para crescer no *offshore*

Contar com profissionais altamente qualificados requer a oferta de excelentes condições de trabalho, investimento constante em atualização e em tecnologia de ponta. Com uma filosofia voltada para a valorização profissional, a Norskan Offshore vem desempenhando um papel de destaque nos últimos quatro anos no segmento de apoio marítimo nacional, dando suporte às atividades de exploração petrolífera nas plataformas da Petrobras, na Bacia de Campos.

Instalada no Brasil em agosto de 2000, a Norskan nasceu da fusão das norueguesas Solstad Offshore, que já atuava no país desde 1996 com embarcações estrangeiras gerenciadas por empresas nacionais, e a DOF ASA. A nova companhia ganhou fôlego para competir no promissor mercado *offshore* brasileiro e partiu para a ampliação de sua frota, que conta atualmente com cinco embarcações. Duas unidades do tipo PSV (Norskan Flamengo e Norskan Leblon), construídas no Estaleiro Promar em Niterói (RJ), e destinadas ao transporte de contêineres e outras cargas com insumos necessários à atividade petrolífera, foram incorporadas no ano passado. Ambas são dotadas de sistemas de recuperação de óleo derramado no mar e operam minissubmarinos de controle remoto. Compõem ainda a frota duas unidades de bandeira norueguesa e uma brasileira.

Com o compromisso de empregar somente tripulação brasileira em seu quadro funcional, a Norskan também tem despendido recursos na capacitação dos seus profissionais, oferecendo diversos cursos e programas de aperfeiçoamen-



to. Em outubro, três funcionários, sendo um Chefe de Máquinas, um electricista e um IOM, embarcarão para a Noruega para aprenderem a manusear *in loco* os guinchos grandes de um AHTS (Anchor Handling Tug Supply). Eles farão parte da tripulação do Norskan Copacabana, encomendado ao estaleiro Eisa, e com entrega prevista para o fim do ano. "O objetivo é fazer com que eles se familiarizem logo com a parte eletrônica, mecânica e hidráulica deste tipo de embarcação, pois não existe mão-de-obra especializada na operação de AHTS aqui no Brasil. Acreditamos que quanto maior for o conhecimento agregado do nosso empregado, maior será o retorno da empresa", destacou o Gerente Geral, Hans Falnes Ellinngsen.

Em março deste ano, a Norskan assinou um termo aditivo ao Acordo Coletivo firmado com o SINDMAR em maio do ano passado, estabelecendo vantagem em termos de condições de trabalho em

▲ Gerente Geral, Hans Falnes (à esquerda) e Controller, Marcos Ruffier: administração voltada para a valorização do profissional marítimo.

*"Acreditamos que quanto maior for o conhecimento agregado do nosso empregado, maior será o retorno da empresa."*

relação às empresas da Abeam, que ainda não conseguiram apresentar uma proposta compatível com a média do mercado. "Estamos sempre cumprindo nossa palavra e os acordos refletem nossa preocupação em proporcionar bem-estar cada vez maior aos trabalhadores, que reconhecem a seriedade da administração. Conseguimos assinar um acordo inédito com validade de dois anos, o que tem nos permitido segurar os melhores profissionais", afirmou o Controller, Marcos Ruffier, anunciando a intenção de antecipar para novembro a abertura das negociações para renovação do ACT com as entidades sindicais. "Nosso objetivo é acertar as bases do novo contrato com todas as categorias marítimas para que possa ser assinado no dia 1º de fevereiro", esclareceu Ruffier.

Entre os benefícios oferecidos pela companhia, estão o transporte de avião para o local de embarque e para a casa do funcionário, planos de saúde e odontológico custeados pela empresa e seguro de vida, cujo valor supera em 36 vezes o salário do empregado. O regime de repouso IX1 nas embarcações *offshore* também funciona como um chamariz para os profissionais da Marinha Mercante. "O funcionário trabalha 12 horas por dia e sete dias por semana. É uma escala dura, que exige disciplina. Mas o regime de repouso é justo", argumentou Ruffier.



Vladimir Férrer

O oficial Vladimir Ferres (5º, da esquerda para a direita), Gerente da base em Macaé, comanda uma equipe de 8 pessoas.

A Norskan emprega atualmente 53 oficiais mercantes e eletricitas. Alguns deles ocupam postos em terra, como Vladimir Férrer Pinto, que há um ano e meio, atua como Gerente da Base em Macaé, no Estado do Rio de Janeiro. Ferrer, que comandou o Normand Hunter tem no currículo inúmeras participações em seminários e cursos na área técnica, como posicionamento dinâmico e safety, e cursos de gestão de negócios e empre-

sarial, que o credenciaram a assumir um cargo gerencial na companhia. Outros três oficiais integram a equipe de fiscalização das obras de construção do Norskan Copacabana, no Eisa: o Comandante Carlos Alberto Uchoa (CLC), e os subchefes de máquinas Cezar Augusto Mendes da Silva e Sain't Clair Luis Rosa. Tais procedimentos explicam o porquê da Norskan vir apresentando seguidamente bons resultados em seu balanço anual e vão ao encontro da filosofia adotada pelo Gerente Geral Hans Falnes, que afirma que "o barco pode ser o melhor do mundo, mas se não contar com uma tripulação preparada, não tem utilidade".



Norskan Leblon: a segunda embarcação do tipo PSV adquirida pela empresa.



# MACAÉ/RJ

**12 de novembro de 2004**

**Inauguração de nova Delegacia SINDMAR**

*Nesta data conquistaremos mais um marco para a família marítima*

No dia 12 de novembro, precisamente, o SINDMAR estará inaugurando a sua Delegacia em Macaé, na Rua do Sacramento, 407, no bairro da Imbetiba, para atendimento aos companheiros de terra e mar, na capital do *offshore* brasileiro.

É um momento há muito esperado e vamos fazer uma celebração à altura desta conquista. Será uma comemoração a qual Macaé jamais esquecerá e que dará orgulho aos nossos associados. Como proceder para participar, os horários e as atrações, nossos associados saberão via mala-direta.

Para que todos possam melhor compreender os esforços necessários na abertura de uma Delegacia, de início,

observamos que Delegacia Sindical não é sinônimo de uma sala com alguém para atender o nosso associado. O atendimento, embora seja importante, não pode ser o objetivo único a ser alcançado. Ele é apenas o começo de uma tarefa que inclui pessoas bem preparadas e informadas que possam garantir ao associado, desde as informações mais básicas, ao devido encaminhamento da questão levantada pelo associado, que pode ser de ordem burocrática ou administrativa junto às empresas do setor, ou até mesmo, de natureza jurídica.

Uma Delegacia não pode significar uma simples ligação do associado com a sede. Se assim o fosse, bastaria um telefone, ou

*Aspecto geral externo do imóvel no qual funcionará a representação do SINDMAR.*

um acesso à internet, ou até mesmo uma bucólica agência dos Correios.

Nos contatos com os companheiros, a diretoria do SINDMAR tem realçado que a delegacia precisa ter vida própria, buscando atender às necessidades do associado por iniciativa própria e apenas solicitar auxílio à sede, quando esgotar as suas possibilidades de solução do problema. Ou seja, ela é instrumento de ampliação da ação sindical do Sindicato e da sua capacidade de solucionar problemas. Não é necessariamente um instrumento de adição de problemas àqueles que já chegam à sede.

Isto implica no emprego de pessoal treinado e informado. Implica na aquisição de equipamentos e programas e na promoção de cursos. Implica ainda, em geração de lideranças e referências locais, em participação na política sindical local, em geração de referência junto às autoridades locais, e muito...muito mais.

É mais complexo do que se imagina, de imediato.

Apesar dos custos decorrentes de investimentos em pessoal, equipamentos

*Os diretores do SINDMAR, Jailson Bispo e Marco Aurélio vistoriam as instalações da Delegacia antes da assinatura do contrato.*

e local, estes são imprescindíveis para a adequada e eficiente ação sindical do SINDMAR.

Para uma entidade, cujos associados vivem ou trabalham em quase todos os Estados do Brasil, estar perto de seus representados é mais que uma necessidade – é uma imposição, para uma adequada ação sindical.

Pela própria natureza de seu ambiente de trabalho, a categoria marítima, ao contrário de diversas outras, as quais podem se organizar em estruturas com centenas de milhares de representados, tanto em base municipal, estadual ou nacional, depende da existência do navio que demanda investimentos de dezenas de milhões de reais, sendo que o número total de trabalhadores embarcados e sua rendição raras vezes supera três dezenas de profissionais, entre oficiais, graduados e guarnição. Considerando que o conjunto dos oficiais e eletricitas, nossos representados, quando muito, forma a metade da tripulação, podemos avaliar as dificuldades que nos são impostas.

Embora tenham estes homens e mulheres, uma cultura própria, construída há milênios, repassada por gerações de marinheiros, e até mesmo, por nações tradicionalmente marítimas e por aquelas que as tomam por modelo, e possuam uma importância cada vez maior e mais estratégica, num mundo cada vez mais globalizado, os marítimos convivem num cenário majoritariamente ocupado por trabalhadores terrestres, com legislações parcamente voltadas para eles e, até mesmo, com legislações estabelecidas pelas necessidades dos trabalhadores de terra que pouco lhes servem e que, às vezes, até mesmo, lhes são prejudiciais.

Em todo o mundo, os marítimos através de gerações organizaram-se com identidade própria, buscaram no conforto e segurança proporcionado pelo agrupamen-



to de iguais, a sua forma de adaptação às exigências de quem desconhecia e continua desconhecendo o trabalho no mar. Hoje, mais do que nunca, devido à complexidade das relações de trabalho entre os armadores e marítimos, gerando negociações imprescindíveis e também complexas, o marítimo necessita se organizar cada vez mais, com eficiência. Necessita também, cada vez mais, de estruturas em terra para provê-los de informação, defesa de seus interesses e de seus familiares, em relação às legislações e procedimentos das autoridades envolvidas com o transporte marítimo, que não raro, dificulta-lhe mais ainda, o já árduo trabalho no mar.

O indispensável suporte ao marítimo, oferecido na forma de acesso a informação, e a cursos vai ao encontro do processo de internacionalização dos padrões mínimos e procedimentos estabelecidos para a vida e trabalho a bordo que aponta claramente que a categoria necessita

se organizar cada vez mais e melhor.

Portanto, para o marítimo, o Sindicato torna-se assim, muito mais do que uma organização de representação laboral. Transforma-se a cada dia, num indispensável elo entre seu trabalho no mar e suas necessidades em terra, incluindo um crescente e necessário apoio a sua família, especialmente na obtenção de facilidades traduzidas em Convênios e cláusulas contratuais, que proporcionem melhor acesso à saúde, à educação e ao lazer da família marítima.

O SINDMAR tem plena consciência destas necessidades que nos são colocadas, e trabalha com vigor, na obtenção e conquistas destas metas. Sabemos que, embora, muito já tenhamos avançado nesta direção, ainda há muito o que fazer, especialmente depois de décadas de estagnação não apenas, provocadas pelo inegável enfraquecimento da Marinha Mercante brasileira, no final da década

O presidente do SINDMAR, Severino Almeida (2º da esquerda para a direita) discursa para cerca de 90 trabalhadores em encontro com representantes da categoria em Fortaleza (CE).



de 1980 e toda a década passada, mas também, pelo enfraquecimento da organização sindical e desmonte de sua estrutura, que se seguiu aos anos de repressão, pós-64.

A política de implantação de Delegacias Regionais, iniciada no ano passado, com a inauguração de nossas Delegacias de Belém e de Cabedelo, continua com a inauguração da representação de Macaé, que se especializará no segmento *offshore*, e que, certamente, será ampliada para onde este segmento demonstrar necessidade no futuro próximo.

A Diretoria do SINDMAR tem como planejamento e compromisso, a inauguração de mais duas Delegacias, até o final de 2005, em prosseguimento a esta política.

A avaliação dos próximos locais, pela Diretoria, já começou.

Durante todo o dia 04 e o dia 05 de agosto, os Primeiro e Segundo Presidentes do SINDMAR, Severino Almeida e José Válido, respectivamente, estiveram em Fortaleza e, em Pecém, no Ceará. Visitaram o Porto de Mucuripe e o Terminal de Pecém, e fizeram uma longa reunião, com cerca de 90 companheiros da família marítima que moram ou trabalham naquela região.



O objetivo foi conhecer *in loco* as potencialidades da região, assim como conhecer as peculiaridades e dificuldades que cercam os nossos companheiros no Ceará.

Outras regiões serão visitadas de modo a que, nos cerquemos de segurança, ao decidirmos, através de Assembléia, sobre as prioridades em nossa ordem de crescimento.

Pelas dimensões do litoral brasileiro e as limitações compreensíveis de orçamento, não seria razoável esperar o preenchimento imediato das necessidades por Delegacias.

*Trabalhadores marítimos escutam, atentamente, discurso do Presidente do SINDMAR em encontro no município de Fortaleza.*

É apropriado observarmos que o crescimento de nossa estrutura, no entanto, não virá unicamente com o compromisso da Diretoria do SINDMAR. A velocidade da evolução será diretamente proporcional ao ritmo de participação e colaboração de nossos representados.

Final, o Sindicato somos todos nós.



Associe-se ao

# NAUTICAL INSTITUTE

## VANTAGENS

- Reconhecimento Profissional
- Um exemplar gratuito da Revista SEAWAYS, mensalmente.
- 30% de desconto em todas as publicações do Nautical Institute.
- Constante atualização profissional e contribuição para o desenvolvimento dos padrões da profissão.
- Programas de auto-desenvolvimento.
- Rede internacional oferecendo seminários, encontros e eventos sociais.

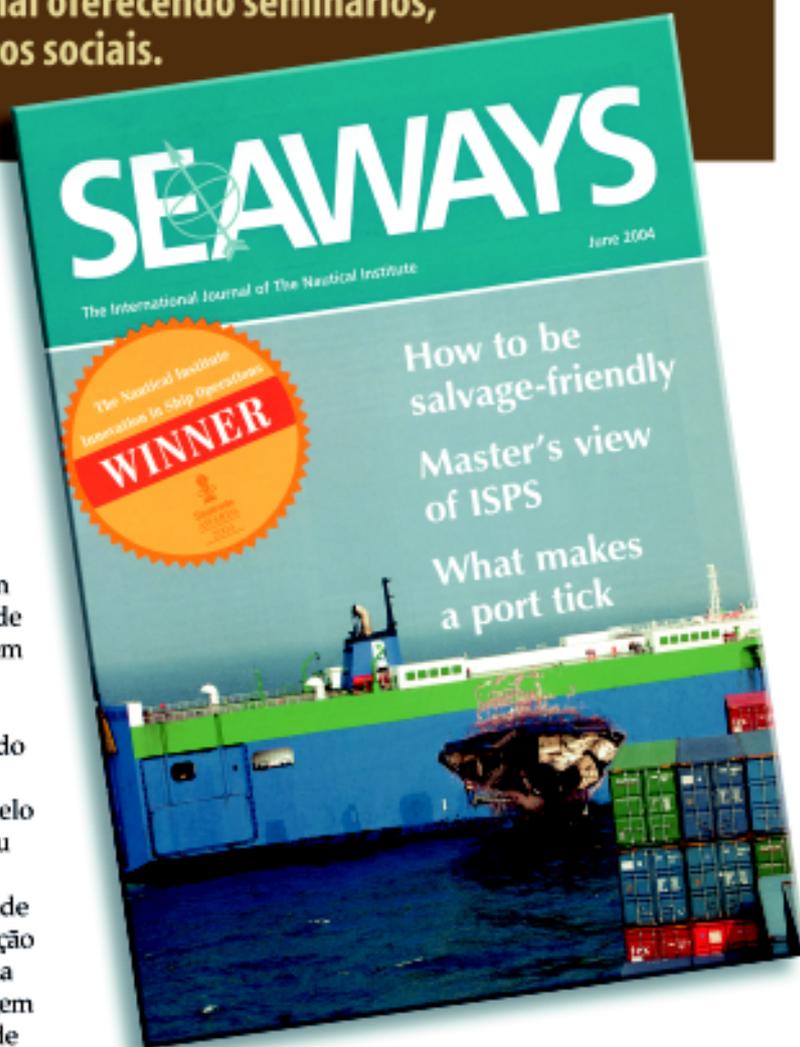
## CATEGORIAS DE ASSOCIADOS

### • Member (MNI)

£98 (subscrição anual)  
+ £20 (inscrição).

Para ser aceito como membro, o candidato deve satisfazer às seguintes qualificações:

- Ter idade mínima de 24 anos e
- possuir um certificado STCW 78/95 de capitão de longo curso sem limitação de área ou limitação de porte de navios, ou
- um certificado equivalente, anterior ao STCW 78/95, aprovado pelo órgão certificador local, ou
- possuir o título de comandante da Marinha de Guerra, ou
- uma habilitação de primeira classe emitida por autoridade de prática reconhecida, e três anos de experiência como prático.



## INFORME PUBLICITÁRIO

### • Associate Member (AMNI):

£81 (subscrição anual)  
+ £20 (inscrição).

Para ser aceito como membro associado o candidato deve satisfazer às seguintes qualificações:

- Idade mínima de 21 anos, e
- possuir um certificado STCW 78/95 de capitão de cabotagem com limitação de tonelagem e/ou área; ou
- um certificado STCW 78/95 de oficial de náutica sem limitação de área; ou
- um certificado equivalente, anterior ao STCW 78/95.

### • Associate:

£76 (subscrição anual)  
+ £20 (inscrição)

Para ser aceito como associado o candidato deve satisfazer às seguintes qualificações:

- Idade mínima de 18 anos, e
- possuir um certificado STCW 78/95 de oficial de náutica com limitação de área; ou
- um certificado equivalente, anterior ao STCW 78/95.

### • Companion (CNI):

£98 (subscrição anual)  
+ £20 (inscrição)

### • Student:

£17 (subscrição anual).

Planejamento de carreira  
e recurso de informação:  
[www.nauticalcampus.org](http://www.nauticalcampus.org)

Para informações adicionais:  
[www.nautinst.org](http://www.nautinst.org)

The Nautical Institute 202, Lambeth Road London, SE1 7LQ United Kingdom.

Tel: +44 (0)20 7928 1351 • Fax: +44 (0)20 7401 2817 • Email: [sec@nautinst.org](mailto:sec@nautinst.org)

## Posição Brasileira na IMO na contramão

Em uma sessão do Subcomitê sobre Segurança e Navegação, realizada entre os dias 05 e 09 de julho em Londres, na Inglaterra, a Representação Permanente Brasileira na IMO manifestou oposição à proposta da delegação da Austrália e da Papua-Nova Guiné, que previa o estabelecimento de praticagem obrigatória no Estreito de Torres, Área Marítima Particularmente Sensível (PSSA) da Great Barrier Reef sob a franquia australiana. A posição brasileira vem sendo encarada como um retrocesso nas relações do país com a Organização Marítima Internacional, acarretando prejuízo considerável a nossa imagem, que assim, alinha-se a bandeiras de aluguel como o Panamá, a Letônia e a Federação Russa.

Neste momento em que todos os segmentos marítimos e portuários brasileiros se unem em busca de medidas que estimulem o crescimento de um setor de vital importância para a economia nacional, a posição brasileira na IMO vem causando frustração no que se espera desta representação. E não é a primeira vez. Ainda recentemente a atuação brasileira foi constrangedora, já que a RPB deixou de apoiar fortemente o aumento do número de Oficiais nos navios mercantes. A fadiga a bordo é um dos elementos que mais preocupam hoje em dia todos aqueles comprometidos com a segurança operacional e qualidade de vida nas embarcações. É absolutamente inadmissível que um país signatário das principais convenções de seguran-

ça da navegação internacional adote este tipo de comportamento. E no caso atual, a justificativa dada pela delegação brasileira, de que um precedente seria aberto caso o documento da Austrália fosse aprovado, escancara a deficiência de visão política e do nosso papel na IMO.

Durante a sessão do Subcomitê, o correspondente da IMO, Hugh O'Mahony, publicou um artigo no jornal *Lloyd List*, no qual comenta a repercussão da proposta australiana. Os parceiros do Brasil, registrados no artigo, não recomendam bem a nossa imagem, no cenário internacional.

A UNIFICAR transcreve abaixo o texto original em inglês e a versão em português.

# Equipe da IMO adia debate sobre legalidade da PSSA

## IMO team defers talks on PSSA legality

*(Texto original em inglês)*

### *Subcomitê deixa o Assunto para o MEPC (Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho) e Comitê Legal*

O desenvolvimento técnico de restrições previstas para navios, na recém-reconhecida PSSA (Áreas Marítimas Particularmente Sensíveis) avançou muito pouco ontem (05/07/2004), porém o Subcomitê da IMO decidiu que não se envolveria numa discussão detalhada sobre sua legalidade.

Uma proposta submetida pela Delegação da Austrália e da Papua-Nova Guiné ao Subcomitê Sobre Segurança da Navegação, tornando a praticagem obrigatória no Estreito de Torres para embarcações acima de 70 m enfrentou forte oposição, liderada pelo Panamá, Federação Russa,

Brasil e Letônia, aos quais se juntaram a ICS (Câmara Internacional de Navegação), a BIMCO e a Intertanko.

Por outro lado, nenhum esquema de praticagem obrigatória em uma "PSSA" foi proposto até hoje, abrangendo a Europa Ocidental. Esta semana, aconteceu uma reunião na qual foram avaliadas propostas para um Esquema Mandatório de Avisos para navios-tanques acima de 600 toneladas brutas, que carreguem óleo pesado.

Contudo, a intensidade da oposição à proposta australiana para o Estreito de Torres reflete a preocupação em relação à praticagem compulsória. Para os oposicio-

*Subcommittee leaves issue to MEPC and Legal, writes Hugh O'Mahony and our IMO correspondent  
- Tuesday July 06 2004*

The technical development of restrictions envisaged for ships in newly recognised Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) inched forward yesterday, but an International Maritime Organization subcommittee decided it would not embark on a detailed discussion of their legality.

A proposal from Australia and Papua New Guinea to the Subcommittee on Safety of Navigation looking to make pilotage compulsory in the Torres Strait for vessels of over 70 m faced strong opposition led by Panama, the Russian Federation, Brazil and Latvia, who were joined by the International Chamber of Shipping, Bimco and Intertanko.

No such mandatory pilotage scheme has so far been proposed for the PSSA agreed in were

*"(...) a grande área coberta é necessária para dar aos estados em questão tempo suficiente para identificar embarcações que possam ser uma ameaça à segurança marítima e ao meio ambiente."*

nistas, a aprovação desta proposta abriria um precedente para a implantação de outros esquemas em "PSSAs", no futuro.

Os opositores argumentaram que não foi realizada nenhuma avaliação jurídica, em relação às medidas de proteção associadas às PSSAs, tampouco existe uma estrutura para avaliar se a praticagem obrigatória forneceria uma resposta satisfatória. Embora a Delegação australiana tenha afirmado que a proposta em questão englobe suas águas territoriais, tal medida transgrediria o que diz a Convenção da ONU sobre a Lei do Mar a respeito da liberdade de navegação.

Conseqüentemente, o Subcomitê concordou que a reunião a ser conduzida em novembro pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho, e a reunião do Comitê Legal três semanas mais tarde deverão ser fóruns mais apropriados para as discussões sobre este tema.

Os trabalhos desta semana enfocarão somente assuntos operacionais.

No debate de ontem (05/07/2004), emergiu o compromisso dos seis países patrocinadores do esquema da "PSSA" na Europa Ocidental, o qual não traria custos adicionais para o armador, mesmo que os mesmos sejam obrigados a fazer uso do serviço de informação do Inmarsat.

A nova medida é parte da proposta conjunta da Bélgica, França, Irlanda, Portugal, Espanha e Reino Unido, de estabelecer uma PSSA nas águas territoriais da Europa Ocidental, tendo como limite as Ilhas Shetland no norte e Cabo Verde ao sul.



principle around Western Europe, where this week's meeting is considering proposals for a mandatory vessel reporting scheme for tankers of over 600 gt carrying heavy grade oil.

However, the intensity of the opposition to the Torres Strait proposal reflected concern that mandatory pilotage here would be used to create a precedent for other PSSA schemes later on.

Opponents argued that no legal assessment had been done covering protective measures associated with PSSAs, that no framework existed to assess whether mandatory pilotage was a "proportionate" response and, even though the Australian delegation said the proposal referred to its territorial waters, that such a step would transgress what the UN Convention on the Law of the Sea has to say on freedom for navigation.

Accordingly, the subcommittee agreed that the November meeting of the Marine Environment Protection Committee and the Legal Committee meeting three weeks later might be better placed to hold such discussions.

Instead, work this week will focus on operational matters only.

Esta PSSA apresentada, com a qual a IMO concorda em princípio, e que poderá ser formalmente criada no mês de outubro, também abrange as proximidades a oeste do Canal da Mancha e se estende até o Estreito de Dover (excluindo o Mar da Irlanda e o Mar do Norte).

Para os seis países, a grande área coberta é necessária para "dar aos estados em questão tempo suficiente para identificar embarcações que possam ser uma ameaça à segurança marítima e ao meio ambiente". Eles também afirmam que "o alcance do pedido de notificação é condizente com uma área na qual os seis estados têm meios de propiciar vigilância e avaliação e fornecer respostas rápidas em casos de ameaças de poluição que ocorram longe da costa".

Eles também querem que o "Westrep" ou Sistema de Relatório da Europa Ocidental seja aplicado a todos tipos de navios-tanque de mais de 600 toneladas brutas que transportam óleo pesado, independente do tipo de construção.

Os seis países propõem a exigência de que os petroleiros informem o instante em que entram e saem da PSSA, e, quando estiverem no interior desta, eles

devem informar imediatamente o horário em que deixaram um porto, terminal ou fundeadouro. O mesmo procedimento deve ser adotado quando houver desvios da rota planejada para atender ordens motivadas, devido às más condições meteorológicas, o mau funcionamento de equipamentos ou outros defeitos e deficiências que possam afetar a boa navegação.

Informações consideradas essenciais para 'alcançar os objetivos do sistema' incluem: nome da embarcação, prefixo, número de identificação da IMO, posição, rumo, velocidade e destino.

Além disso, o relatório deverá fornecer informações relativas aos tipos e quantidades de óleos transportados, a algum outro tipo de carga perigosa, a existência do óleo combustível transportado caso o peso ultrapasse as cinco mil toneladas, e ao número de pessoas a bordo.



*Artigo de autoria do correspondente da IMO, Hugh O'Mahony, publicado no jornal Lloyd List, em 06 de julho de 2004.*

*Tradução livre: Edison Tabel*

Yesterday's debate brought a commitment from the six sponsoring states behind the Western European PSSA reporting scheme that it would not bring any costs to shipowners, even when they obliged to use Inmarsat reporting services.

The new measure forms part of a joint proposal of Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the UK to establish a PSSA in Western European waters, reaching from the Shetland Islands in the north to Cape de Sao Vicente in the south.

The proposed PSSA, which the IMO has already agreed in principle and is expected to adopt formally in October, also covers the western approaches of the English Channel and extends into the latter as far as the Dover Strait (excluding the Irish Sea and the North Sea).

The six countries say that the large size of the reporting area is needed in order to "give the coastal states concerned sufficient time to identify vessels that may pose a threat to maritime safety or the environment". They also maintain that "the range of the notification requested is consistent with an area in which states are able to provide surveillance, assessment and response units capable of dealing with a pollution threat further away from the coast".

They wish to see the Western European ship reporting system, or 'Westrep', apply to every kind of oil tanker, regardless of type of construction, of more than 600 tonnes deadweight when carrying heavy grades of oil as cargo.

The six countries propose to require that such tankers report on entering and exiting the Western European PSSA, immediately on departing from a port, terminal or anchorage within the area, and when deviating from planned routes - whether on grounds of orders given, weather equipment malfunction or other defects or deficiencies affecting normal navigation.

Information considered "essential to achieve the objectives of the system" include the ship's name, call sign, IMO identification number, position, course, speed, and destination.

In addition, the report must provide information on the oil cargo types and quantities and any other hazardous cargoes carried, supply bunker fuel data when carrying more than 5,000 tonnes of bunkers, and list the number of persons on board.

*Article written by IMO's correspondent, Hugh O'Mahony, which was published in Lloyd List Journal, on July 6, 2004*



**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.**

# Mercado abre as portas para eletricitistas

*Parceria do SINDMAR com DPC facilita acesso de técnicos do ensino médio a Marinha Mercante*

Quase a totalidade dos alunos absorvida pelo mercado de trabalho. Esse é o saldo do Curso de Adaptação para Aquaviários (CAAQ), voltado para os técnicos eletricitistas da Marinha Mercante, ministrado em 2003 no CIAGA, e que está tendo uma nova edição este ano. O resultado positivo se deve, principalmente, a uma bem-sucedida parceria entre a Diretoria de Portos e Costas e o SINDMAR que garante a pré-seleção dos técnicos na própria entidade. O sindicato vai até as escolas técnicas, esclarece o que representa a Marinha Mercante, informa sobre a possibilidade de ingresso através do Curso e acolhe os interessados em efetuar suas inscrições. "A partir daí os técnicos já formados em eletrônica, eletrotécnica e os eletricitistas nos procuram e nós elaboramos uma listagem a DPC, que determina a classificação", esclarece o Diretor-Procurador da entidade, Marco Aurélio.

Para o eletricitista Tadeu Ferreira, o papel intermediador do SINDMAR foi fundamental para seu acesso a atividade marítima: "O sindicato me apresentou a Marinha Mercante, já que eu não tinha conhecimento do que realmente consistia a vida no mar. Não sabia que existia essa possibilidade de ingresso e no SINDMAR eu sempre tive as portas abertas. Pude até mesmo trocar idéias com outros marítimos", contou o eletricitista, que, estagiou no navio Araucária, da Flumar, e acabou contratado pela companhia. "Adaptei-me muito bem. Além disso, financeiramente, agora estou podendo sonhar, ampliei meus horizontes. Meu objetivo agora é voltar à escola e fazer o Curso de Acesso a Oficial de Máquinas", afirmou, convicto, Tadeu Ferreira.



*O ELT Tadeu Ferreira (à esquerda) em consulta ao Assessor para ACT do SINDMAR, Edemir Silva.*

O CAAQ-E tem a duração de cerca de quatro meses, ao final dos quais o então praticante eletricitista é embarcado em um navio, no qual cumpre um período de estágio de dois meses. Após essa etapa, o aluno retorna ao CIAGA para apresentar o trabalho final do curso e providenciar a documentação que o credenciará ao embarque como eletricitista da Marinha Mercante. No ano passado, 24 profissionais foram capacitados para atuar a bordo. "Fiz o estágio no navio Carangola, da Transpetro, e, desde o início gostei muito do trabalho no mar. O eletricitista que me ensinou a rotina de bordo, o Luiz Carlos Alves, é um excelente profissional, pude aprender muito com ele", revelou o ELT Bruno César Pereira de Carvalho, para, em seguida, emendar. "Nem sabia o que era a EFOMM. Foi um mundo novo para mim, algo que dificilmente alguém que faça administração vai ter um dia na vida, a não ser aqueles que atuam em plataformas. Você pode conhecer lugares e pessoas



*O ELT Bruno César de Carvalho em visita ao SINDMAR.*

diferentes, além de vivenciar situações inéditas. Apesar do estresse, a gente vai superando as dificuldades cotidianas. Estou satisfeitiíssimo."

A grande procura pelos cursos de ascensão de categoria da EFOMM revela bem a dimensão do sucesso alcançado pelo CAAQ. "Os eletricitistas ganham no mar cerca de oito vezes mais do que é oferecido pelo mercado de trabalho em terra. Esse fato, por si só, fez com que a turma do ano passado promovesse uma ampla divulgação do curso de 2004", explicou o diretor Marco Aurélio para quem o êxito se deve à iniciativa do SINDMAR de pré-selecionar os candidatos, amparando os eletricitistas em todas as etapas de sua formação e encaminhando às empresas os profissionais de acordo com o perfil desejado.



Vista geral da reunião do IOF, no N/M Capt. Felix Oca.

# International Officers' Forum

*Oficiais Mercantes articulam-se internacionalmente na busca de soluções para suas questões específicas*

**L**ideranças sindicais de Oficiais Mercantes de 17 países reuniram-se em Manila, Filipinas, nos dias 18 e 19 de julho, para juntos, discutirem assuntos específicos que atingem, sobremaneira, os Oficiais embarcados. Veja ao final desta matéria, na transcrição resumida da ata da reunião, a lista de participantes e seus países de origem.

O crescente comportamento dos países ao tratar tripulantes como criminosos, sem julgamento prévio das reais responsabilidades, especialmente os comandos dos navios, envolvidos em acidentes com dano ao meio ambiente; a fadiga decorrente do acúmulo de novas atribuições aprovadas em fóruns internacionais; a corrosão salarial; a tentativa dos armadores de corroer as condições para

obtenção de adequada certificação para o marítimo desempenhar as funções inerentes aos Oficiais Mercantes, os transportos e atribuições adicionais trazidos pelo Código ISPS, e a participação na Conferência Técnica Preparatória Marítima a ser realizada em Genebra, entre 13 e 24 de setembro próximos foram alguns itens de destaque da reunião em Manila.

Para tratar destes assuntos, os principais sindicatos representativos dos Oficiais, no mundo, constituíram o Fórum Internacional dos Oficiais - IOF, o qual realizou a sua primeira reunião formal, em San Francisco, Califórnia, nos dias 10 e 11 de novembro passado, com representantes de 15 países. O SINDMAR é uma das organizações fundadoras deste Fórum, definido em reuniões prévias, por

iniciativa da organização sindical que representa os Oficiais da Inglaterra, NUMAST.

O Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, participa deste Fórum desde a primeira reunião informal, em que sindicalistas argentinos, ingleses, poloneses e japoneses encontraram-se em Londres, para discutirem os problemas que afetam em especial os seus representados. "Compreendemos que as questões de manutenção do mercado de trabalho dos marítimos dos países em que o custo do trabalho apresentava-se mais elevado era e é a preocupação central de todos, não importando se os trabalhadores são Oficiais ou se pertencem a qualquer outra categoria. Considerando que o número de marítimos não-Oficiais, no

*A questão envolvendo os países que cada vez mais tratam tripulantes como criminosos, sem apuração prévia das responsabilidades, foi destaque na reunião em Manila.*

mundu, é significativamente superior ao de Oficiais, compreensivelmente, esta questão tornou-se central dentro da nossa Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes - ITF, em detrimento das questões que afligem mais diretamente aos Oficiais", observou Severino, para em seguida emendar: "Com esta compreensão, aliado ao fato de que a maioria de nossos problemas se inicia em fóruns internacionais, motivar os companheiros a promover ações conjuntas fora das fronteiras de nossos países não tem sido difícil."

Diante desta evidência, todos entenderam a necessidade de se dar corpo a um Fórum especificamente voltado para as questões centrais envolvendo os Ofi-

ciais, sem que isto represente prejuízo à contribuição dada pela entidade sindical dos oficiais às ações desenvolvidas no interior da ITF. Torna-se óbvio que numa atividade tão globalizada, as questões que dizem respeito aos oficiais devem ser discutidas, bem como, prioridades serem definidas e ações consensuais acordadas, preliminarmente à atuação da representação sindical dos Oficiais em Fóruns Internacionais. Em especial, como referência para a atuação de nossa Federação Internacional.

Para melhor conhecimento das discussões havidas, a UNIFICAR está reproduzindo em inglês e de forma resumida a ata da reunião de Manila, em julho passado, com base na redação produzida por Mark Dickinson, que secretariou o encontro. Por entender que o idioma não representa dificuldade para o Oficial Mercante, a editoria da revista considerou desnecessária a tradução da ata.

## International Officers' Forum

*Manila, 18-19 July 2004  
Summary Report  
(RESUMED)*

### **Apologies, welcome and introductions and election of Chairperson**

Brian Orrell (Chairperson of the last meeting) nominated Terry Snee, Federal President of the AIMPE as Chairperson and Tselentis seconded the nomination. Snee was then unanimously elected Chairperson of the second meeting of the International Officers Forum (IOF).

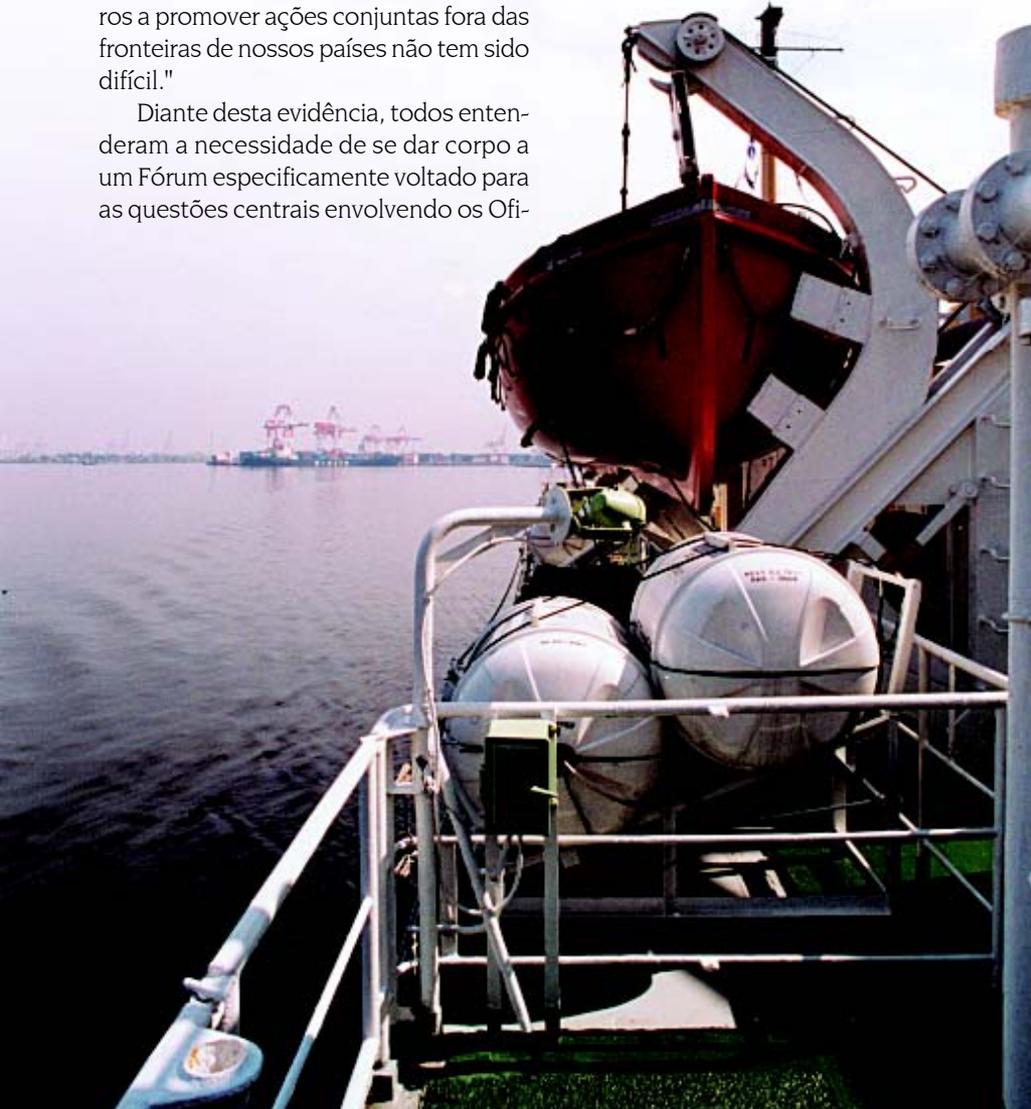
Apologies were recorded from AMOU, CMSG, FIT-CISL and LSUMF.

The meeting expressed its gratitude to AMOSUP for hosting the second formal meeting of the Forum and for the excellent arrangements that were made for the participants. Special thanks were expressed by all present to the staff and students of the Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP).

### **Matters arising**

A general discussion followed in which Heindel, Idemoto, Lindvall, Oca, Orrell, Pavlov, Quick, Sarton, Tay, Tselentis and Severino took part highlighting:

- Contradictions between the aims of the FOC Campaign and the emerging strategies of ITF action against national flag shipping;
- The need to be cautious about the designation of national flags as FOC;
- The need to adhere to the Delhi Policy criteria for designating FOCs i.e. the genuine link, safety, social and environmental standards;
- The response to the threat from China whether that be as a labour supplying country or as a bona fide shipping nation;
- That the agreed ITF/ISF interpretation of the ILO minimum wage for an AB is now the absolute minimum acceptable under national flags according to ITF Policy;
- The role of the ITF National Flag Working Group and the importance of having the debate about FOC issues in the right place as they were wider than just "officer" issues;



- Cultural differences between the East and the West and the need for the ITF to appreciate these;
- How in some countries the ratings were under attack yet the officers had a future and the need therefore for unions to take different approaches to deal with this reality;
- The importance of ITF helping affiliates to defend their interests against the realities of the globalisation process not its theoretical impact;
- The need for ITF Policy to adapt to the new realities if national flag shipping such as the proposed Russian International Register is adopted. Although likely to consist only of Russian owned and fully Russian crewed it might still need to be declared an FOC for political reasons;
- The importance of the ILO rates for the job protection of higher cost officers and ratings e.g. Japan;
- Inconsistencies in the FOC Campaign and the need to decide what is wanted; national flag shipping or simply to cover FOC ships with agreements?
- How to resolve the critical shortage of Officers? and;
- The Forum should concentrate on the important professional issues and, on the other hand, these FOC campaign issues were crucial to Officers who had a greater stake in the Campaign than many first world ratings.

David Cockroft (ITF General Secretary) responded to the debate, highlighting that the points made underpinned his view that having discussions about the FOC Campaign and wages in particular in an officer's only forum is divisive. Officers, he said, where not paid ILO or TCC rates as they could demand more in the market than that. Linking back to the discussion under the previous item he agreed that greater emphasis needed to be placed on safety and professional issues affecting officers but the problem of the input of ratings into the FOC Campaign was a national issue and perhaps the ITF needs to look at the membership of the Fair Practices Committee (FPC).

Participants responded including Severino, Lindvall, Orrell and Palola. Points made included:

- Professional issues needed to be discussed but officer unions should free to discuss any issue that they felt was relevant;
- All the issues were linked, pay to working hours, working hours to fatigue;
- There was a consensus amongst officers on the domestic reality;

The Chairperson summed up the discussion. He concluded that the debate had been extremely

interesting and important and that unions representing officers should be free to discuss issues they put forward as being relevant to their members. The Forum was, he emphasised, not seeking to make policy only to facilitate discussion and agree strategies for Officers to make their points more consistently and forcefully within the ITF family ideally without upsetting other members of the ITF Family. He highlighted the need to be sensitive to the concerns voiced by the ITF General Secretary.

The Coordinator then highlighted that at the last meeting participants had urged action on current issues affecting officers including criminalisation of masters and officers. A draft motion had been prepared to assist discussions but the proposition was that a general statement of the views of officer unions would be incorporated into the note of the meeting and this was agreed.

Following a discussion in which Berlan, Byrne, Cockroft, Idemoto, Severino, Lindvall, McEwen, Tselentis and Quick participated. The Forum agreed that it was outrageous the Master of the MV Prestige remained incarcerated in Spain on exceedingly high bail and is being prevented by the Spanish authorities from returning home. It was noted that the detention without trial of the Master and crew of the MV Tasman Spirit in Pakistan who where only released after one of the crew tried to commit suicide and following the intervention of the European Commission. The Forum considered that such actions by Governments highlighted the continuing and deteriorating trend of treating seafarers – and masters and senior officers in particular – as scapegoats for incidents outside of their control or responsibility and the pursuit of criminal sanctions against negligent seafarers as opposed to civil proceedings.

The Forum also considered that the European Commissions proposals in respect of the discharge of polluting substances at sea would ensure that further steps are taken by EU member states, which may lead to the imposition of compulsory penal sanctions on masters and officers. The Forum suggested that all officer unions should continue to campaign against the criminalisation of seafarers and to seek international action to protect seafarers from unjust and unreasonable responses from authorities around the world.

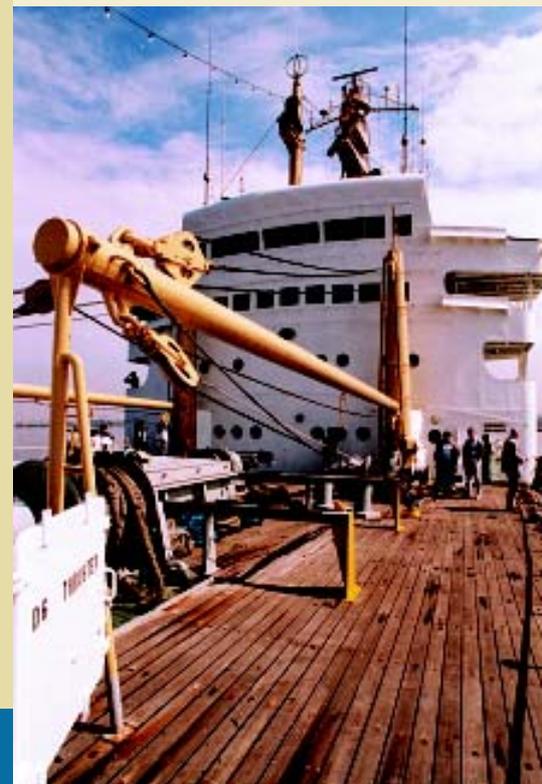
Furthermore the Forum felt that the ITF should call for the IMO and ILO and other maritime and regulatory bodies to develop guidelines taking into consideration that pending an expeditious inquiry, a shipmasters best professional judgement in dealing with emergency situations should be supported. The goal should be that shipmasters and other crewmembers should not be unduly detained and, if initially detained, should be

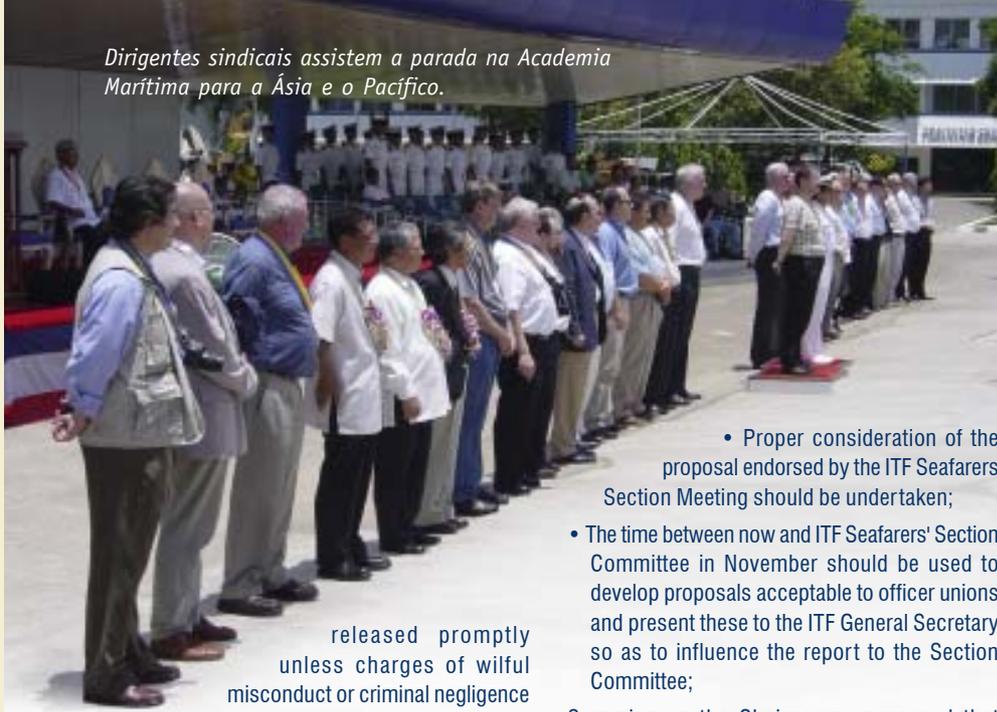


Brian Orrell, que presidiu o IOF, faz discurso na Academia.



Capt. Gregório Oca, Presidente do AMOSUP (à esquerda), dá boas-vindas a David Cockroft, Secretário-geral da ITF.





released promptly unless charges of wilful misconduct or criminal negligence can be substantiated.

It was agreed that officer unions should take the lead in developing such guidelines and furthermore the ITF should establish a joint global support and legal assistance network between ITF and concerned affiliates to provide appropriate assistance to detained seafarers.

#### Taking IOF Forward

The Chairperson opened the debate on the proposal made earlier by the ITF General Secretary i.e. to establish a new ITF Seafarers' Section structure specifically to facilitate unions representing officers to come together to discuss matters of specific interest to their members and feed these into the Section Committee. He reported that this basic proposal had been endorsed by the Seafarers' Section Meeting on 12 July and as such the participants in the Forum now needed to consider whether to agree that the IOF be incorporated within the ITF Seafarers Section and on what basis or whether IOF continues outside the ITF. To facilitate discussions and based on the earlier discussions in which it appeared there was an evident consensus that it would better to be inside the ITF than outside draft terms of reference had been prepared for consideration. He suggested the debate should focus on what path the officers unions wanted to take and if that was to go within ITF then we should seek to ensure the report to the Seafarers Section Meeting in November 2004 reflected our concerns.

A lengthy debate followed involving contributions from Berlan, Byrne, Severino, Idemoto, Lindvall, Orrell, Palola, Pavlov, Sarton, and Tselentis. The following key points were made:

- There was no need to make a final decision at this meeting and for the time being IOF should remain outside ITF until it was satisfied that momentum would not be lost by going inside the ITF structures;

- Proper consideration of the proposal endorsed by the ITF Seafarers Section Meeting should be undertaken;

- The time between now and ITF Seafarers' Section Committee in November should be used to develop proposals acceptable to officer unions and present these to the ITF General Secretary so as to influence the report to the Section Committee;

Summing-up the Chairperson proposed that consideration should be given to terms of reference for IOF (whether it is inside or outside) and the draft circulated was a useful basis for wider consultation including officer unions who could not attend this meeting. Thereafter a final version should be presented to the ITF General Secretary. A decision would then be taken at the next IOF meeting based on his response. This approach was agreed.

#### IOF Survey 2004

The Coordinator introduced this item explaining the background to the survey and thanking those who had returned completed questionnaires. He noted that the survey of unions representing officers covers 12 unions, representing some 65,000 officers from eight different countries.

The Chairman noted that the aim of the survey had been to identify key issues and priorities for officer unions so as to determine the objectives and priorities for the Forum to develop and input into the ITF. This had been achieved but he invited other unions to submit the questionnaire. The Report was then noted.

#### ILO Consolidated Maritime Labour Convention.

The Chairperson advised that in September 2004 there would be an ILO Preparatory Maritime Technical Conference to consider the draft Consolidated Maritime Labour Convention developed (and recommended) by the High Level Tripartite Working Group (and its sub-group) over the past two years. He added that the PMTC would establish three technical committees to consider the text of allocated sections of the convention text recommended by the HLTWG and report back to the Plenary of the Conference.

Orrell emphasised the importance of the Consolidated Maritime Labour Convention and the

absolute necessity that Officer Unions support the work undertaken by the ITF at the ILO thus far. He urged Officer Unions to attend the PMTC as part of their national delegations and participate fully (NB. ITF Circular 117/S.26/2004 dated 22 June 2004 refers). He also requested that all those attending the PMTC should come prepared with information about the exemptions agreed nationally from ILO Convention 180 on seafarers' hours of work as there would be a determined effort by some Governments to exempt Masters and Chief Engineers, which had resisted, by the Seafarers Group.

#### ITF Strategic Work Programme

Orrell opened the discussion on this time as he had been invited by the ITF General Secretary to take part in the Executive Board meeting that discussed a document prepared by the ITF Secretariat on the ITF's strategic work programme and future campaigning. The proposals included extending the FOC Campaign into other modes - Ports of Convenience being one, but the question is "where does that end"? as cargo goes out the port onto trains and trucks so if one was a cynic this "globalising the ITF's campaigning" could be seen as way of spending Seafarers' Welfare Fund money on campaigning in the Road Transport and Railway sections.

The Coordinator raised another important issue - the need for Officer unions to think very carefully about who it is that will be called upon to support or take solidarity action in support of these new cross sectional campaigns? Palola agreed and highlighted the importance of all officer unions doing everything within their power to support the POC Campaign bearing in mind the domestic industrial and legal realities.

The Chairperson urged all officers unions to participate fully in the ITF Strategic Work Programme Review when it came and ensure their fullest input.

#### IMO - ratings to OOW

The Chairperson introduced this item reporting that it was a subject matter that had been dealt with in Australia in the past. Lindvall reported that during the ILO meeting in Nantes in January 2004 he had sought clarification from the ISF and they indicated they had withdrawn the paper because it had failed to make it clear that the intention was for a Rating to be able to cover the anchor watch only not the navigation watch. Quick was concerned that the ITF was in favour of the enhanced roles for ratings, which could lead to the loss of certificated officers positions onboard, and he remained concerned that the ISF's objective



would be broader than anchor watches. Officer unions needed to be vigilant he said and Orrell agreed and suggested we need to make it clear to the ITF how strongly we feel on this issue.

The Chairperson summed up the discussion. It was necessary for the officer unions to be vigilant and the coordinators should write to the ITF Secretariat and relate the discussions to the Secretary of the Seafarers' Section and request an update on the situation.

Lindvall, Sarton and Palola all emphasized the importance of officer unions participating in IMO meetings particularly on national delegations.

#### Any other business

##### • ISPS/Maritime Security

The Coordinator introduced this item and highlighted an IMO MSC Circular which requests that any instances where the human element has been adversely impacted by the ISPS Code (and SOLAS Chapter XI-2) be brought to the attention of the MSC. Officer unions should therefore collect information on incidents and furnish such information to the ITF so they can formally pursue the issue at IMO.

Idemoto, Severino, Lindvall, Palola, Quick and Sarton contributed to a general discussion which included the following points:

- The additional work generated by the ISPS Code was the final straw in terms of workload of officers and fatigue levels;
- It was imperative that ITF call for an additional certificated officer to be added to the safe manning certificate of all vessels covered by the Code;
- That the Master should not be designated as the Ships Security Officer;
- Maritime security should not be used as an excuse to deny seafarers shore leave nor union officials access to ships and seafarers;
- The human element impact of heightened security should be assessed by the ITF and appropriate action taken;

- ITF should be urged to make an appropriate submission to the IMO Maritime Safety Committee in December 2004;

- ITF has made a submission on this issue in the past and there was therefore a need for officer unions to supply ITF with information and data about the impact of ISPS for example on ships officers workloads as evidence of the problems it is causing

The Chairperson summed-up the debate and concluded that representations should be made to the ITF on an urgent basis for a paper to be submitted to the IMO MSC in December calling for an increase in manning to cover the work generated by the ISPS Code; condemning the designation of the masters as the SSO; abuses of shore leave and access to ships. He also urged those participating to supply information to the ITF to support the submission.

##### • US Visa situation

In respect of the US Visa situation Oca reported on the new online application procedure put in place in the Philippines. The process takes between 30-45 days to get a visa and still includes personal interviews at the Embassy. Quick advised that ITF think there is a 70% chance that the US State Department will reverse its decision to rescind Crew List Visas.

The Chairperson summed-up the discussion. It was necessary for the Officer unions to be vigilant and the Coordinators should write to the ITF Secretariat and relate the discussions to the Secretary of the Seafarers' Section and request an update on the situation.

Lindvall, Sarton and Palola all emphasized the importance of Officer unions participating in IMO meetings particularly on national delegations.

#### Ports of Convenience Campaign

Palola reminded the Forum of the request from the Finnish Seamen's Union that the IOF consider the Ports of Convenience Campaign (POC) which

is being developed by the ITF Dockers' Section. Recalling the earlier discussion under agenda item 8 the participants expressed unanimous support for the POC Campaign.

#### Date and venue of the next meeting.

It was proposed that the next meeting of the Forum would take place in Rio De Janeiro on 8-9th April 2005 prior to the ITF Seafarers' Section Conference in the week beginning 11 April 2005. It was noted that the ITF Secretariat had indicated that the Fair Practices Committee (FPC) would also be taking place that week in Rio.

#### Final Participation List

*Marcos Castro* - Argentina; *Terry Snee* - Austrália; *Martin Byrne* - Austrália; *Severino Almeida Filho* - Brazil; *Branko Berlan* - Croatia; *Per Jørgensens* - Denmark; *Antii Palola* - Finland; *Agis Tselentis* - Greece; *Sakae Idemoto* - Japan; *Hideo Ikeda* - Japan; *Akira Oki* - Japan; *Tatuya Umeda* - Japan; *Ed Sarton* - Netherlands; *Helen McAra* - New Zealand; *Roald Morkesdal* - Norway; *Per Mostraum* - Norway; *Bjorn Degerud* - Norway.

*Greg Oca* - Philippines; *German Pascua* - Philippines; *Igor Pavlov* - Russia; *Vadim Ivanov* - Russia; *Thomas Tay* - Singapore; *Larry Chan* - Singapore; *Christer Lindvall* - Sweden; *Mats Johansson* - Sweden; *George Quick* - USA; *David Heindel* - USA; *Louis Bud Jacque* - USA; *John McGurdy* -USA; *Brian Orrell* - UK; *Peter McEwen* - UK; *Mark Dickinson* - UK; *David Cockroft* - ITF; *Steve Cotton* - ITF.

#### Adopted Agenda

Apologies; Adoption of the Provisional Agenda; Report of the last meeting; Matters arising; Taking IOF forward; IOF Survey 2004; ILO - Consolidated Maritime Labour Convention; ITF Strategic Work Programme; IMO - ratings to OOW; Any other business; ISPS/Maritime Security, US Visa Situation, ITF Ports of Convenience Campaign; Date and venue for next meeting.

# Formandos de 2004 do CIAGA visitam instalações do SINDMAR

*Em que outra profissão conseguimos isso tudo?*

*Luciana Baracho, POM*



*Praticantes conheceram as dependências do SINDMAR e elogiaram a estrutura da organização sindical.*

Cinco praticantes da turma de formandos "1º Oficial de Máquinas Manoel Inocêncio de Sousa Alves", do CIAGA, visitaram no último dia 14 de julho a sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, para entregar à diretoria da entidade o convite da cerimônia de graduação. Eles foram recebidos pelo Segundo Presidente da entidade, José Válido, e se mostraram bem impressionados com a estrutura da organização sindical, manifestando, espontaneamente, interesse em se associarem ao sindicato.

Numa breve conversa da qual também participou o IOM, Marcello Romanelo, os futuros profissionais solicitaram informações sobre o nível de remuneração e regime de trabalho oferecidos pelas companhias de navegação. Romanelo, que graduou-se em 1992, destacou o emprego de tecnologia mais avançada nas embarcações que, segundo ele, tornaram a rotina de bordo menos desgastante. "Quando saí da EFOMM, só tinha a Fronape em mente. Mas hoje o leque de oportunidades é muito maior. A mudan-

ça na legislação, obrigando as empresas aqui instaladas a construir embarcações brasileiras deu um grande impulso ao setor", lembrou o Oficial, acrescentando que o cenário atual permite aos Oficiais até escolher as companhias em que pretendem embarcar.

Os jovens, todos já contratados por uma empresa de transporte de produtos especiais, afirmaram de maneira unânime que a significativa melhoria na relação embarque/repouso e o aumento salarial formalizados no ACT 2003/2004 foram determinantes para que optassem por trabalhar na companhia. Para a praticante de náutica Renata Diniz, os salários acima da média e o alto índice de empregabilidade funcionam como um chamariz para aqueles que querem ingressar na vida marinha. A POM, Luciana Baracho acredita que também constituem diferenciais a garantia de acesso a estágio e a praticagem, e a bolsa oferecida pelas escolas de formação. "Em que outra profissão conseguimos isso tudo?", questionou.

A recém-formada Daniele Venançoni enfatizou que a participação no Programa de Instrução no Mar (PIM), do CIAGA, com duração de seis meses foi fundamental por se tratar de um primeiro contato com a praça de máquinas de um navio. "É claro que a responsabilidade a partir de agora será muito maior. Mas a verdade é que passei a me sentir mais segura depois do programa", salientou.

O PON Eduardo Jacklen, por sua vez, admitiu que o regime laboral é o fator que assegura a permanência do profissional por mais tempo no quadro de uma empresa. "Minha intenção é ficar por mais cinco anos a bordo de navios. Depois disso, não descarto a possibilidade de experimentar outros mercados, como o das plataformas", revelou. Outro formando, Rodrigo Soares, também se disse seduzido pelo segmento de apoio marítimo, mas fez uma ressalva: "Posso continuar na Marinha Mercante tradicional se houver uma boa oportunidade e se os avanços nas condições de trabalho continuarem se concretizando."





# Legislação Injusta

**A** Previdência Social no Brasil sempre foi considerada um tema espinhoso por afetar o futuro da grande maioria dos trabalhadores brasileiros. Em que pese a mobilização de setores da sociedade apoiados por representações sindicais contrárias às propostas de mudanças na legislação, a Reforma Constitucional Previdenciária foi aprovada, causando prejuízos inestimáveis às diversas categorias, especialmente, a dos marítimos que atuam em uma atividade permeada por particularidades. A alteração nas regras de aposentadoria especial dos marítimos, demonstra a falta de sensibilidade e o desconhecimento por parte dos legisladores da rotina a bordo. Tendo em vista o grande número de consultas que presta sobre o assunto aos associados do SINDMAR, a Assessora de Previdência da entidade, Ana Rosa, elaborou um artigo para a UNIFICAR, no qual esclarece dúvidas sobre as novas regras de aposentadoria, alertando para a necessidade de uma urgente correção de curso, que faça justiça a uma categoria que tantas riquezas proporciona ao país através do mar.

Após a aprovação da PEC 20, em dezembro de 1998, a legislação previdenciária deixou de prever para o homem que trabalha no mar, condições especiais de aposentadoria que considere as exigências naturais do trabalho confinado. O marítimo é tratado com os mesmos critérios do homem que trabalha num escritório com ar-condicionado central, que sai ao meio-dia para almoçar num restaurante *self-service*, que ao término de uma jornada de oito horas retorna ao seu lar ou se encontra com amigos para tomar um "choppinho" e que no final de semana se reúne com a família para o lazer.

A realidade dessa categoria profissional é verdadeiramente especial, não só por causa da exposição a agentes nocivos, mas também, em virtude do sofrimento psicológico a que esse trabalhador é obrigado a se submeter, considerando as peculiaridades de seu trabalho. É inaceitável a lei definir que o marítimo de convés pode trabalhar durante 35 anos, já que não mais existe o ano marítimo para minorar o sofrimento ocasionado pelo confinamento. A legislação previdenciária continuará nos devendo isto até que seja aprovado o Projeto de Lei da Deputada Federal Jandira Feghali.

É também inaceitável que a previdência entenda que o uso de EPI e EPC neutraliza os agentes físicos existentes numa praça de máquinas, em que não existe apenas o ruído acima de 85 decibéis, mas também, gases, calor de mais de 40 graus, cheiro de óleo, graxa e outros produtos químicos, além do confinamento que a nosso ver é verdadeiramente o maior agente nocivo à saúde psíquica e emocional do homem do mar.

Num trabalho elaborado pela Fundacentro a bordo de seis navios em rota de cabotagem, em depoimentos espontâneos e sinceros, já publicados pela revista UNIFICAR, pode-se avaliar a dimensão da dor que esses trabalhadores confinados expressam. "A pior doença é a depressão, nós ficamos por muito tempo embarcados, longe da família e de todos", dizia um deles. "Engordei por sofrer de tanta ansiedade", contou outro marítimo. "O fuso horário acaba com a gente e o turno alternado também", desabafou mais um. "Num período de 30 anos, passamos

em média 21 anos fora de casa. Quando um tripulante se aposenta, não tem mais ambiente em casa, os hábitos são outros, os horários das refeições são diferentes. Somos um estranho, pois nos ressentimos da convivência. Passamos a vida provendo a família, mas aí...", reclamou o quarto. "Trabalhamos com bota de segurança pesada e ruído intenso. Sentimos muito calor. No final do dia estamos mortos, terminamos o trabalho e tudo o que queremos é ir para cama dormir, não sentimos vontade nem mesmo de falar", relatou o quinto.

Ainda segundo o estudo da Fundacentro, conviver com a presença de riscos para a própria vida ou a integridade física de seus companheiros de tripulação exige permanente e intenso autocontrole emocional acrescido da elevada carga de responsabilidade pelos vultosos valores que são transportados, pressões que podem afetar diretamente a saúde mental desses trabalhadores.

Viver no mar, assumir a responsabilidade direta pela segurança da embarcação, da carga e das vidas humanas a bordo combinadas com a necessidade de relacionar-se por um longo período com pessoas com as quais, muitas vezes não se tem qualquer identificação; ter que conviver dia e noite com essas mesmas pessoas, não só no horário determinado de seu turno, mas em todos os momentos e espaços, exige do aquaviário um esforço muito maior de acomodação psicológica.

Além da urgente correção na legislação, incluir estudos sobre fadiga e estresse numa escala de prioridades a serem atendidas pelas empresas para prevenir acidentes e doenças, analisar os efeitos negativos à saúde dos trabalhadores provocados pela presença de agentes agressivos mais sutis, como os provenientes da organização do trabalho, como o número reduzido do cartão de tripulação e o excessivo tempo de embarque devem ser prioridades emergenciais.

Como diz o poema da educadora Maria Mucillo, também autora da pesquisa da Fundacentro, "não é por acaso que o homem do mar transporta riquezas, carrega saudades, vive a natureza sem poder desfrutar".

## ■ Conheça as atuais regras para aposentadoria especial, de pouca ou quase nenhuma valia para quem trabalha no mar.

A Aposentadoria Especial, espécie 46 do INSS, continua em vigor para todas as categorias profissionais sujeitas à exposição a algum agente nocivo à saúde ou a integridade física, desde que comprovada a sua exposição, acima do nível de tolerância, através de Laudo Técnico ou o novo formulário da Previdência, Perfil Profissiográfico Previdenciário-PPP.

Para o marítimo requerer a Aposentadoria Especial, é necessária a comprovação de 25 anos de trabalho em condições especiais. Vale lembrar que não há conversão de tempo, nem contagem como ano marítimo, nem a inclusão de tempo comum. Ex.: tempo de escola, carnê de contribuinte autônomo e outros, no período de 25 anos.

Neste espaço de tempo, serão incluídas férias, folga, repouso, auxílio-doença acidentário e para as mulheres, a licença-maternidade.

A legislação vigente proíbe o retorno às atividades laborais nas quais o segurado tenha conquistado aposentadoria especial.

Os trabalhadores da Praça de Máquinas (Primeiro e Segundo Oficial de Máquinas, Marinheiro de Máquinas, Moço de Máquinas, Conductor Mecânico, Eletricista e Foguista) submetidos a níveis de ruído acima dos 90 decibéis até 18/11/2003 e 85 decibéis a partir de 19/11/2003, podem requerer a Aposentadoria Especial, desde que comprovem, devidamente, a exposição a esse agente nocivo.

Até abril de 1995, a legislação não exigia laudo por categoria profissional (onde se enquadrava o pessoal de convés), bastando simplesmente o preenchimento do formulário SB40 para a comprovação de 25 anos de trabalho como marítimo de convés. A partir de 29/04/1995, foi exigido o laudo para todas as categorias profissionais.

Dessa forma, para o marítimo de convés (Comandante, Imediato, Primeiro e Segundo Oficiais de Náutica, Bombeador, Contramestre, Marinheiro de Convés, Moço de Convés), é praticamente im-

possível a comprovação à exposição do ruído acima do nível de tolerância. O ruído no passadiço, por exemplo, está em torno de 65 decibéis, o que descaracteriza a exposição nociva e, conseqüentemente, inviabiliza a implementação de uma Aposentadoria Especial, a qual não tem limite de idade.

É importante lembrar que o valor da Aposentadoria Especial corresponde a 100% da média aritmética de 80% dos maiores salários de contribuição, corrigidos monetariamente com regras definidas em lei, desde julho de 1994 até a data do requerimento da mesma.

## ■ Conversão de tempo / Aposentadoria por Tempo de Contribuição - Espécie 42

O tempo trabalhado em condições especiais será convertido em tempo comum e somado a qualquer outro vínculo empregatício registrado na CTPS e ao tempo de escola, carnê de autonomia, serviço prestado às forças armadas para a concessão de uma Aposentadoria por Tempo de Contribuição, Espécie 42 do INSS.

Para a conversão do tempo, a partir de 29/04/1995, tornou-se imprescindível à comprovação por laudo técnico ou Perfil Profissiográfico Previdenciário da exposição a algum agente nocivo acima do nível de tolerância.

Essa conversão para o pessoal de máquinas é mais possível, a qualquer tempo,

face ao laudo técnico que sempre foi exigido por causa do agente físico (ruído).

A conversão de tempo para o Oficial Superior de Máquinas/Chefe de Máquinas só pode ser feita até 05/03/1997, tendo em vista que o INSS considera que essa categoria é administrativa, descaracterizando assim a habitualidade e a permanência na praça de máquinas; a exposição ao ruído fica entre 80 e 85 decibéis.

Para o pessoal de convés, a medição do ruído fica abaixo do nível de tolerância, descaracterizando assim, a possibilidade de conversão. A contagem de tempo para essas categorias leva em conta o Ano Marítimo até 16/12/1998,

conforme determina a legislação previdenciária, somando-se o tempo de escola, carnê de autonomia, serviços prestados às forças armadas e qualquer vínculo empregatício registrado na CTPS. A partir de 17/12/98, cada ano é computado como ano comum.

Os critérios de conversão de tempo para Taifeiro e Auxiliar de Saúde são os mesmos aplicados para o marítimo de convés.

Com base na EC nº 20 e Portaria/MPAS nº 4.882 de 16/12/1998, o Ano Marítimo só será considerado, se até 16/12/1998 todas as condições para a aposentaria com a contagem de tempo fictício forem implementadas. Caso contrário, todo o tempo embarcado será computado como



**TABELA DE CONVERSÃO /ELABORADA PELA  
ASSESSORIA DE PREVIDÊNCIA SOCIAL DO SINDMAR**

DATA	EXIGÊNCIA	AGENTE NOCIVO	CATEGORIAS	TIPO DE CONVERSÃO
ATÉ 28/04/1995	- SEM LAUDO - COM SB40, DISES 8030, DIRBEN-8030	CATEGORIA PROFISSIONAL	COZINHEIRO	-PERCENTUAL DE 1.40 -ANO MARÍTIMO DE 29/04/95 A 16/12/98 -ANO COMUM A PARTIR DE 17/12/98
ATÉ 05/03/1997	- COM LAUDO - COM SB40, DISES-8030, DIRBEN-8030	RÚIDO DE 80 A 90 DCB	OSM-CHEFE DE MÁQUINAS	-PERCENTUAL DE 1.40 -ANO MARÍTIMO DE 06/03/97 A 16/12/98 -ANO COMUM A PARTIR DE 17/12/98
ATÉ 18/11/2003	- COM LAUDO - COM SB40, DISES-8030, DIRBEN-8030	RÚIDO ACIMA DE 90 DCB	PRIMEIRO E SEGUNDO OFICIAIS DE MÁQUINAS / ELETRICISTA / CONDUTOR MECÂNICO / MARINHEI- RO DE MÁQUINAS / MOÇO DE MÁQUINAS	PERCENTUAL DE 1.40
A PARTIR DE 19/11/2003	- COM LAUDO - COM SB40, DISES-8030, DIRBEN-8030, PERFIL PROFISSIOGRÁFICO PREVIDENCIÁRIO	RÚIDO ACIMA DE 85 DCB	PRIMEIRO E SEGUNDO OFICIAIS DE MÁQUINAS / ELETRICISTA / CONDUTOR MECÂNICO / MARINHEI- RO DE MÁQUINAS / MOÇO DE MÁQUINAS	PERCENTUAL DE 1.40
ATÉ 16/12/1998	- SEM LAUDO - SEM SB40, DISES-8030, DIRBEN-8030 - CONTAGEM PELA CIR	CATEGORIA PROFISSIONAL	COMANDANTE / IMEDIATO / PRIMEIRO E SEGUNDO OFICIAIS DE NÁUTICA / TAIFEIRO / SAÚDE / BOMBEADOR / CONTRAMESTRE / MOÇO DE CONVÉS / MARINHEIRO DE CONVÉS	- ANO MARÍTIMO - ANO COMUM A PARTIR DE 17/12/98

tempo comum no momento em que o trabalhador requerer sua aposentadoria.

Por exemplo: se em 16/12/1998, a contagem de tempo chegar a 23 anos sem o cômputo do Ano Marítimo, o segurado da previdência deverá contribuir por mais 12 anos para ter direito a uma Aposentadoria por Tempo de Contribuição (35 anos).

Para a categoria de Cozinheiro, o INSS está praticando a conversão até abril de 1995, apenas com a apresentação do formulário SB40, DIRBEN-8030, sem laudo.

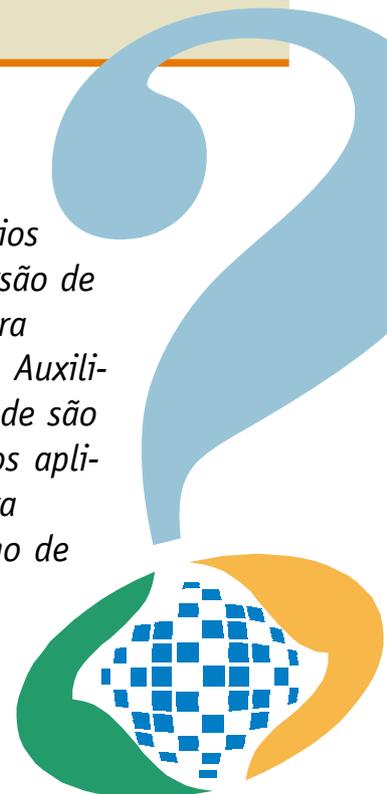
A Aposentadoria por Tempo de Contribuição (35 anos), não tem limite de idade.

A Aposentadoria por Tempo de Contribuição Proporcional (de 30 a 34 anos) de contribuição, exige a idade de 53 anos, cumulativamente, mais pedágio de 40%.

O pedágio é calculado da seguinte forma: suponhamos que, em 15/12/1998, o tempo de contribuição era de 23 anos; para a Aposentadoria Proporcional, é necessário o mínimo de 30 anos (homem) de contribuição ao INSS. De 23 para 30, faltam sete anos. Esses sete anos sofrerão um acréscimo de mais 40%. Dessa forma, o marítimo deverá trabalhar, além dos sete anos, mais dois anos, nove meses e 18 dias, para fazer jus à nova Aposentadoria Proporcional.

O cálculo do benefício de Aposentadoria por Tempo de Contribuição, tanto Integral como Proporcional, corresponde a 80% da média aritmética dos maiores salários de contribuição corrigidos, monetariamente, com regras definidas em lei, desde julho de 1994 e a aplicação do fator previdenciário. ▶

*“Os critérios de conversão de tempo para Taifeiro e Auxiliar de Saúde são os mesmos aplicados para o marítimo de convés.”*



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



## ■ Da criação de fator previdenciário

O fator previdenciário foi criado para assegurar que quem se aposenta mais tarde vai ganhar mais e quem se aposenta mais cedo vai ganhar menos.

O fator previdenciário será calculado com fórmula específica, considerando-se o momento em que o segurado vai requerer sua aposentadoria. Influenciam no cálculo:

- a idade
- o tempo de contribuição ao INSS
- a expectativa de sobrevivência (tabela elaborada pelo IBGE)
- alíquota de contribuição correspondente a 0,31%.

### Fórmula para cálculo do fator previdenciário:

$$f = \frac{(Tc \times a)}{Es} \times \frac{[1 + (Id + Tc \times a)]}{100}$$

Onde:

- f = Fator previdenciário;
- Es = Expectativa de Sobrevivência;
- Tc = Tempo de contribuição até o momento da aposentadoria;
- Id = Idade no momento da aposentadoria;
- a = Alíquota de contribuição (definida em 0,31 pela legislação)

A expectativa de sobrevivência do segurado na idade da aposentadoria será obtida a partir da tábua completa de mortalidade construída para toda a população brasileira, homens e mulheres; compete ao IBGE publicar, anualmente, no mês de dezembro a tábua de mortalidade referente ao ano anterior e fornecê-la ao INSS.

Quanto mais jovem for o segurado, maior a sua expectativa de sobrevivência, portanto maior o tempo que permanecerá aposentado e menor o valor inicial de sua aposentadoria.

A aplicação do Fator Previdenciário ocasiona séria redução no valor inicial da aposentadoria (entre 30% e 40%).

O Fator Previdenciário não será aplicado nos seguintes benefícios:

- aposentadoria especial
- aposentadoria por invalidez
- auxílio-doença, inclusive acidentário
- auxílio-acidente
- salário-maternidade
- pensão por morte

O Fator Previdenciário será obrigatoriamente aplicado na:

- Aposentadoria por Tempo de Contribuição
- Aposentadoria com Renda Mensal Proporcional

Na Aposentadoria por Idade (65 anos, homem, e 60 anos, mulher) a aplicação do Fator Previdenciário é opcional, podendo o valor da aposentadoria ultrapassar o teto previdenciário, com a aplicação deste Fator.

Este fator de transição cessará em novembro de 2004. Vamos aguardar o que a legislação nos reserva para substituí-lo.

Deve-se atentar que quanto menos idade tiver o segurado da Previdência Social e menos tempo de contribuição, menor será o valor inicial do benefício da Aposentadoria por Tempo de Contribuição Integral, face ao Fator Previdenciário.

O teto da Previdência a partir de 01/05/2004 subiu para R\$ 2.508,72, mas, dificilmente, o segurado do INSS atingirá esse valor, devido à nova metodologia utilizada para o cálculo. Ele, contudo, poderá chegar bem próximo, quanto mais idade e mais tempo de contribuição tiver.

As Aposentadorias por Tempo de Contribuição, Especial e por Idade são irratificáveis e irreversíveis, ou seja, o segurado jamais poderá desistir de qualquer condição após ter sido efetuado o primeiro pagamento do benefício pelo INSS ou ter sacado o FGTS ou PIS/PASEP, não importando a ordem em que ocorreram as ações.

Para os trabalhadores do setor aquaviário que queiram preservar seus rendimentos no momento da aposentadoria, a opção é a busca por fontes alternativas de renda.



Entrevista

## Jandira Feghali

Deputada Federal

*Em entrevista a UNIFICAR, a deputada federal Jandira Feghali (PcdoB-RJ) relata a sua luta pela aprovação no Congresso Nacional, do projeto de lei de sua autoria, que concede aposentadoria especial pelo INSS a trabalhadores expostos a condições funestas, na qual se incluem os marítimos. Dona de uma reconhecida folha de serviços em favor dos trabalhadores em geral, Jandira vem se destacando por uma atuação política coerente e corajosa em questões específicas envolvendo as categorias marítimas, em âmbitos da indústria naval, da saúde, da atividade artística e energia. A parlamentar nos fala em detalhes, da tramitação de seu projeto, indispensável para o justo e necessário retorno do direito de Aposentadoria Especial a todos os marítimos, uma bandeira legítima que Jandira carrega desde o seu ingresso na vida pública.*

**Para o esclarecimento de dúvidas e mais informações, consulte o seu sindicato.**

Ana Lucia de Oliveira N. Rosa é Assessora de Previdência Social do SINDMAR.

## **Unificar: Como foi o processo de elaboração do Projeto de Lei Complementar 189/2001 de sua autoria?**

**Jandira:** Ele foi elaborado, considerando que a Aposentadoria Especial não mais é concedida por categoria e sim por efetiva exposição a agentes nocivos. Ocorre que os critérios hoje previstos pela lei trazem grandes prejuízos à categoria com especificidades, como é, a do marítimo. Poucas atividades profissionais são desempenhadas em condições tão adversas como a que exerce o marítimo. A Emenda Constitucional nº 20, de 1998, vedou a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadorias, ressaltando os casos de atividades exercidas sob condições especiais a serem definidas em Lei Complementar. Na ausência de Lei Complementar, o Decreto nº 3.048 de 1999, foi editado. Nele, uma tabela indica os agentes nocivos e o tempo de exposição necessário para a concessão do benefício. O decreto já foi alterado sete vezes, mas, ocorre que uma gama de trabalhadores continua a não ser contemplada pelo benefício da Aposentadoria Especial, quando faz, claramente jus a ele, motivo pelo qual apresentei o PLCP 189/2001.

## **Unificar: O que propõe o projeto?**

**Jandira:** O projeto inova ao instituir a figura de condições adversas, que são situações que possam trazer ou ocasionar danos à saúde, importando em confinamento que resulte em afastamento prolongado do convívio familiar e social, submissão a variações climáticas e de temperatura ambiente, exposição a trepidações e balanços constantes. A atividade dos marítimos se desenvolve de forma ininterrupta, em meio a tormentas, caturros e balanços da embarcação. Se-

*“Minha história de luta e compromisso de defesa dos direitos previdenciários é antiga e conhecida por todos. Recentemente, manifestei a minha coerência com esta luta ao votar contra a Reforma da Previdência. As pessoas que me conhecem sabem que não abandono minhas lutas e como Prefeita de uma cidade da importância do Rio de Janeiro, terei mais força para, junto ao Parlamento, fazer avançar os reais interesses dos trabalhadores.”*

guidas vezes demanda estado de alerta, privando a tripulação de repouso ou sono. Trabalhadores embarcados não são donos de seu tempo, nem de suas vidas, tudo se prende à rotina do navio que raramente lhes permite pisar em terra firme. Assim, de maior justiça é hoje a preservação de tal condição especial de aposentadoria e da possibilidade da conversão de tempo. Pensar o contrário implica condenar trabalhadores mais velhos, sujeitos a condições especiais, ao desemprego e à perda da condição de segurados da Previdência Social.

## **Unificar: Qual a situação do projeto hoje?**

**Jandira:** O PLC está hoje apensado ao PLP 060/99 do então deputado Paulo Paim (PT/RS). Em julho de 2002, o projeto foi aprovado na forma de substitutivo do relator, deputado Luiz Antônio Fleury, na Comissão de Trabalho. O texto incorporou as inovações do meu projeto ao manter as condições adversas para efeito da concessão do benefício. O projeto foi encaminhado para a Comissão de Seguridade Social e Família e lá foi designado como relator o deputado Arlindo Chinaglia (PT/SP). Em abril deste ano o projeto foi devolvido sem manifestação por parte do relator e um novo relator foi indicado, o deputado Henrique Fontana (PT/RS). A exemplo dos anteriores, já estive com o Ministro da Previdência, Amir Lando, para tratar do projeto e me manifestar sobre a importância de sua aprovação e mantenho contato com o deputado Henrique Fontana para que possamos agilizar a apreciação do projeto na Comissão de Seguridade. A matéria ainda segue para a Comissão de Finanças e Tributação e para a Comissão de Constituição, Justiça e Redação.

## **Unificar: Nestas eleições a senhora é candidata a Prefeita do Rio de Janeiro. Como fica a articulação para a aprovação do projeto?**

**Jandira:** Minha história de luta e compromisso de defesa dos direitos previdenciários é antiga e conhecida por todos. Recentemente, manifestei a minha coerência com esta luta ao votar contra a Reforma da Previdência. As pessoas que me conhecem sabem que não abandono minhas lutas e como Prefeita de uma cidade da importância do Rio de Janeiro, terei mais força para, junto ao Parlamento, fazer avançar os reais interesses dos trabalhadores. 

# PETROS:

## A luta continua

*O Comitê em defesa dos participantes da Petros-CDPP, do qual o SINDMAR é parte integrante, foi criado para defender todos os princípios da Seguridade Social que ensejaram a criação da Petros, lutar pela manutenção dos benefícios e direitos previdenciários dos participantes e zelar pela preservação da Fundação.*

Considerando a nova conjuntura econômica e a pressão exercida por organismos internacionais, a Petrobras iniciou estudos para a implantação de um novo plano de previdência em substituição ao Plano Petros original, que tiraria dos ombros da administração a responsabilidade pela cobertura do fundo. Ao apresentar o Plano Petrobras Vida (PPV), a estatal, contudo, não levou em conta os conceitos de solidariedade e mutualismo na renda que caracterizam a pensão complementar. Os recursos do atual plano pertencem a um fundo indivisível e o Petrobras Vida modificava por completo essa estrutura ao determinar que a reserva migrasse para uma conta individual. Essa alteração foi feita de forma arbitrária, pois a Petrobras liderou o rompimento do Convênio de Adesão, formulando e assinando com as demais Patrocinadoras um novo Convênio sem consultar os participantes.

A estatal não revelava publicamente seus objetivos, mas o que estava implícito era a sua intenção de se desvincular das obrigações sociais do fundo. Não foram poupados recursos em campanhas de divulgação do novo plano em que argumentos falaciosos foram utilizados para convencer empregados e aposentados da

Companhia. "Este comportamento representou um atentado ao que pactuamos com a Companhia quando nela ingressamos", afirma Severino Almeida, presidente da CONTTMAF e do SINDMAR. "O marítimo, por excelência, fez à época, mais do que uma opção de emprego. Fez uma opção de vida. Esta opção estava claramente direcionada para o futuro seja em suporte e segurança para a sua família, enquanto permanecia meses a fio navegando nas mais duras linhas da Marinha Mercante, seja em busca de segurança e conforto em sua esperada aposentadoria", conclui Severino.

Para tentar conquistar os aposentados para seu novo plano, a Petrobras alegou que o patrimônio do Plano original estava ameaçado devido ao aumento da expectativa de vida dos beneficiários, e decidiu ainda antecipar o pagamento de dois meses do benefício ao participante aposentado que migrasse de plano. A diretoria da estatal advertiu ainda que a aprovação da Emenda Constitucional nº 20, em 1998, inviabilizava a manutenção do plano nos moldes em que foi criado. A lei determinava que os aportes feitos pela patrocinadora não poderiam superar os dos funcionários. "A Petrobras sustentou a idéia de que os participantes

*"O marítimo, por excelência, fez à época, mais do que uma opção de emprego. Fez uma opção de vida. Esta opção estava claramente direcionada para o futuro seja em suporte e segurança para a sua família, enquanto permanecia meses a fio navegando nas mais duras linhas da Marinha Mercante, seja em busca de segurança e conforto em sua esperada aposentadoria."*

*Severino Almeida, presidente da CONTTMAF e do SINDMAR*

*“A Petrobras devia sete milhões de reais a Petros e pagou com títulos podres, que se forem descontados no mercado perdem 40% do valor de fato. Até porque são títulos que serão resgatados em 30 anos. As patrocinadoras, também, não aderiram ao Plano Petros na mesma época e sim em períodos diferentes, o que faz com que o novo método traga benefícios para umas em detrimento de outras e, conseqüentemente para os participantes.”*

**Odilon Braga,**  
**Diretor-Secretário do SINDMAR**

perderiam suas garantias com essa alteração constitucional. No entanto, nenhuma emenda pode se confrontar com os direitos adquiridos dos trabalhadores. Se fosse constatado que o déficit ocorreu em gestões passadas, a patrocinadora seria obrigada a injetar recursos” observa José Válido, Diretor para Assuntos Marítimos da FNTTAA e segundo presidente do SINDMAR.

O Plano Petrobras Vida previa a irregular “separação da massa de participantes” e a repartição do patrimônio da Fundação, tomando-se como base o passivo de cada patrocinadora para calcular as cotas proporcionais do patrimônio global (ativos), causando sérios

prejuízos aos trabalhadores, já que a empresa não assumiria a cobertura de eventuais déficits decorrentes de má gestão. “A Petrobras devia sete milhões de reais a Petros e pagou com títulos podres, que se forem descontados no mercado perdem 40% do valor de fato. Até porque são títulos que serão resgatados em 30 anos. As patrocinadoras, também, não aderiram ao Plano Petros na mesma época e sim em períodos diferentes, o que faz com que o novo método traga benefícios para umas em detrimento de outras e, conseqüentemente para os participantes” salienta Odilon Braga, representante dos marítimos no CDPP.

Braga foi designado para esta representação, justamente por não ser participante da Petros. Desta forma, poderia conduzir seu trabalho no Comitê, na defesa dos interesses da classe marítima, sem a emoção natural do Dirigente Sindical que se sente traído, como empregado marítimo, em seu contrato com a Companhia. Ele se reúne com seus companheiros de Direção, sempre antes e depois das reuniões do CDPP, mas, ressalta: “Por mais isentos que sejamos nas discussões, depois de tanto envolvimento e estudos sobre o histórico do Plano Petros, é difícil não se indignar com a situação, e, não se preocupar com o futuro do Plano. Não pela sua viabilidade, mas, por posturas incoerentes com que, ultimamente, tenho me defrontado.”

No passado recente, no entanto, motivados pela necessidade de lutar pela preservação do Plano Petros, benefício definido, SINDMAR, FUP, diversos sindicatos e associações afins, se uniram para resistir ao plano de mudança na Petros, iniciada pela administração Carlos Henrique Flory, ainda no governo FHC, que desfigurava o objetivo original da Petros, transformando-a em plano de contribuição definida.

Neste sentido, o CDPP decidiu por intentar diversas medidas judiciais com o objetivo de impedir estas transformações, prejudiciais aos participantes, e concomitantemente buscava encontrar consenso para lançar uma chapa que pudesse concorrer às eleições na Petros. Vale ressaltar, que nestes momentos que antecederam as eleições na Petros e também para a Presidência da República, o pensamento dentro do Comitê e o discurso eram unos, qual seja, que a chapa eleita pelo CDPP tinha o objetivo claro da manutenção do Plano Petros original e que a eleição de Lula, ajudaria a afastar em definitivo o perigo das alterações introduzidas pela gestão Flory na Petros, além de resolver questões pendentes de solução.





*O advogado Paulo Henrique Fagundes ajuizou a ação civil pública do SINDMAR que impediu a transferência de recursos do plano Petros original para o Petrobras Vida.*



*O advogado Paulo Brandão é Presidente do Conselho Fiscal da Petros e membro do CDPP.*

CDPP e na defesa do interesse de seus representados, participantes da Petros, contratou o advogado Paulo Henrique Fagundes que ajuizou a ação civil pública contra a Petros em 28 de novembro de 2001.

A liminar concedida pela Juíza Salete Maccaloz, titular da 7ª Vara Cível do Rio de Janeiro, em favor do SINDMAR, em 17 de janeiro de 2003, foi fundamental para a manutenção do Plano Petros original, pois impediu que os que migraram transferissem seus recursos para o PPV, impedindo, na prática, a sua implantação.

### **SINDMAR busca preservar benefícios contratados**

As tentativas dos dirigentes da Fundação e da Petrobras de extinguir o Plano Petros original e implementar o novo plano de previdência complementar, o PPV, esbarraram na resistência das entidades sindicais componentes do CDPP, impedindo que houvesse grande evasão de participantes, conforme pretendia a Petros.

Entretanto o esforço de barrar a migração, por si só, não era suficiente para espantar o perigo, necessitava de algo maior para dar tranquilidade aos participantes da Petros e consequentemente impedir novas medidas dos dirigentes da Petros.

O SINDMAR, ciente de seu papel no

### **Novos tempos**

A ascensão de Lula a Presidência da República em 2003 representou um sopro de esperança para uma população, que por oito anos, sofreu seguidas tentativas de supressão de direitos, em todos os níveis.

Passados 20 meses do novo governo, no entanto, se percebe que o país permanece amarrado aos interesses do capital internacional, adotando política econômica ortodoxa, simbolizada pelas altas taxas de juros, e voltada basicamente para o cumprimento de metas de superávits fiscais estabelecidas pelo Fundo Monetário Internacional as quais só contribuem para dificultar o aumento das taxas de emprego, promover queda na renda do trabalhador, e asfixiar o consumo.

Uma das maiores agressões deste modelo tem sido perpetrada contra a Petros, instituída para dar aporte previdenciário aos funcionários da Petrobras e de suas Subsidiárias. Sabe-se que os fundos de pensão têm grande importância para a garantia de estabilidade financeira de um país por se tratar de reserva de capital importante em momentos emergenciais. A incorporação de tais fundos nos balanços fiscais, contudo, resultou em abusos e diversas manobras ilegais que vêm ameaçando o bem-estar de milhares de brasileiros, que durante anos, honraram seus compromissos para garantir uma aposentadoria segura e confortável.

Deve-se ressaltar também que todas as decisões dos administradores da Petros foram tomadas à revelia dos interesses dos participantes, seus legítimos donos, que em nenhum momento foram chamados a opinar e propor mudanças para equacionar a dívida crescente da fundação. É sabido que os problemas financeiros do grupo não foram provocados pelos trabalhadores, que contribuem regularmente para o seu fundo de previdência. No decorrer dos anos, uma série de erros na gestão da Petros foi cometida, e mudanças estatutárias impediram que os representantes dos participantes tivessem acesso às contas da Fundação, o que gerou dúvidas e incertezas quanto ao destino das aplicações.

### **Origem da crise**

Criada pela Petrobras em julho de 1970, como entidade de caráter privado para oferecer previdência, saúde e assistência, a Petros veio suprir as garantias de aposentadoria integral e assistência que foram abolidas durante a ditadura militar.

Com mais de 90 mil participantes distribuídos em 27 patrocinadoras, a Fun-

*“É claro e evidente que não está escrita, a obrigatoriedade de cada associado optar pelo Petrobras Vida, mas é pública e notória a guerra psicológica desencadeada, valendo-se da crise financeira do país e de todos os temores que os cidadãos possuem em relação ao seu futuro e de suas instituições.”*

**Juíza Salete Maccaloz em sua Sentença Liminar**

dação Petrobras de Seguridade Social – Petros - paga cerca de 50 mil benefícios mensais, atingindo um valor superior a R\$ 70 milhões. É o segundo maior fundo de pensão do Brasil com um total de ativos de 8,16 bilhões até o mês de agosto, num mercado em que operam mais de 350 instituições. É mantida, atualmente, por 27 empresas patrocinadoras e seus empregados.

O plano de previdência teve como princípio a paridade nos aportes, e com o passar dos anos, outras empresas foram incorporadas ao plano, formando o conjunto de patrocinadoras. É mantida, atualmente, por 27 empresas patrocinadoras e seus empregados.

Em 1977, a Lei 6.435 obrigou a Petrobras a regulamentar o fundo de pensão, e as patrocinadoras formalizaram a adesão a Petros, comprometendo-se solidariamente a manter o plano de benefício definido. A partir daí, os trabalhadores se responsabilizaram pelo pagamento de um valor fixo estabelecido no regulamento e as patrocinadoras ficaram com a incumbência de



*A Juíza Salete Maccaloz, titular da 7ª Vara Cível do Rio de Janeiro, concedeu liminar em favor do SINDMAR, suspendendo a migração dos empregados para o Plano Petrobras Vida.*

## Da Ação e da Sentença Liminar do SINDMAR

Trata-se de Ação Cautelar em Ação Civil Pública, visando concessão de liminar *inaudita altera parte* para a imediata suspensão do novo Plano Petrobras Vida, a suspensão da extinção do atual Plano Petros e a suspensão da eficácia de eventuais “migrações” de um Plano para outro, já realizadas por algum participante. Requer, ainda, a concessão da medida liminar *inaudita altera parte* para que a segunda e a terceira rés se abstenham de transferir qualquer fração de patrimônio do atual Plano Petros para o novo Plano Petrobras Vida, inclusive na hipótese de “migração” de algum participante de um plano para outro, já que estes recursos não são específicos de determinada pessoa, mas sim de um fundo solidário e indivisível.

Registra a Exma. Senhora Juíza em sua Sentença Liminar:

- É claro e evidente que não está escrita, a obrigatoriedade de cada associado optar pelo Petrobras Vida, mas é pública e notória a guerra psicológica desencadeada, valendo-se da crise financeira do país e de todos os temores que os cidadãos possuem em relação ao seu futuro e de suas instituições.

- O aspecto relevante deste tema é a contratualidade. Quando a previdência complementar fechada foi criada, seus regulamentos foram elaborados pelas empresas mantenedoras e aprovados pela autarquia fiscalizadora. Com a opção pelo regime complementar, as normas reguladoras funcionam com a eficácia de cláusulas contratuais. Para alterar, mesmo no princípio da auto-regulação, os termos do contrato, não basta, a presença de curadores ou de minoria representativa dos empregados na gestão do fundo.

- Por significar a vida pregressa e futura de pessoas físicas que trabalharam e pagaram por esta complementação, qualquer processo de mudança em previdência deve ser antecedido por um amplo debate, assembléias e, ao final, um plebiscito decisório.

- Enquanto isso não acontece, os recursos patrimoniais e as contribuições devem permanecer íntegros, em sistema de gestão sério, onde as especulações financeiras e investimentos temerários devem ser evitados, lembrando sempre as responsabilidades específicas e pessoais dos gestores.

- Os requisitos da ação estão presentes e sua oportunidade legal e econômica ditam a presente ordem liminar, pela qual, **declaro a SUSPENSÃO dos atos de migração** dos participantes do Plano Petros, para o Plano Petrobras Vida, assim como de qualquer decisão que possa significar o processo extintivo do Plano Petros, *si et in quantum*: instrução da causa e garantias de integridade participativa.

Na avaliação do advogado Paulo Henrique Fagundes, nos últimos dois anos, a estatal ao não permitir o ingresso de cerca de quatro mil novos funcionários no plano Petros original, feriu o princípio constitucional da isonomia, numa clara tentativa de enfraquecimento do Plano de benefício definido, que deixaria de receber novos aportes e ficaria com suas reservas comprometidas. “A Companhia está sabotando a Petros, pois sem os aportes desta nova geração, o plano não se capitaliza. É uma forma de driblar a Justiça que determinou que o modelo atual deve ser mantido até que haja uma decisão judicial posterior”, advertiu.



Em reunião no auditório do SINDMAR, presidida pelo Diretor do SINDMAR, Odilon Braga, membros do CDPP estudam alternativas para preservar os direitos previdenciários dos trabalhadores do Sistema Petrobras.

cobrir eventuais necessidades do plano. Ao longo do tempo, a Petrobras e os patrocinadores, contudo, deixaram de cumprir o que estava estabelecido no pacto, ameaçando provocar desequilíbrios nas finanças do fundo.

Uma das premissas atuariais do Plano previdenciário era que a Petrobras teria uma política crescente de contratação de pessoal, estimando empregar até o ano 2000 cerca de 120 mil trabalhadores. Atualmente, a empresa conta com 152 mil funcionários, mas somente 35 mil são efetivos. Destes, quatro mil foram impedidos arbitrariamente de ingressar na Petros, em uma demonstração clara de que a empresa pretende reduzir o capital do Plano original, para forçar a criação de um plano de contribuição definida, no qual as patrocinadoras se livrariam dos riscos, transferindo-os integralmente aos participantes.

De acordo com o Presidente do Conselho Fiscal da Petros e membro do CDPP,

o advogado Paulo Brandão, a entrada dos novos funcionários no Plano Petrose a primeirização das atividades permanentes através da realização de novos concursos públicos poderiam ajudar a reduzir os custos referentes à geração futura. "A gestão paritária do Plano poderia evitar as perdas geradas por má gestão ou negligência na administração", observa.

Em 1984, a Petrobras procedeu, por livre e espontânea vontade a uma modificação no regulamento que, a princípio, foi benéfica para os empregados, mas, que criou dentro da estrutura do Plano uma possibilidade de déficits crônico e estrutural. A correção do benefício passou a ser vinculado ao salário do trabalhador da ativa. Caso houvesse o repasse do ganho real do empregado ativo para o aposentado, os custos da Petros subiriam consideravelmente. Por essa razão, o Ministério da Previdência determinou que a Petrobras inserisse no documento uma cláusula em que as patrocinadoras

ficavam expressamente responsáveis pela cobertura de qualquer perda patrimonial. A crise foi definitivamente agravada durante o governo Collor, no qual a estatal dispensou quase 25 mil funcionários através de planos de incentivo a aposentadoria e viu reduzidos drasticamente os aportes ao Plano Petros. "Calcula-se que a média do tempo para aposentadoria é de 32 anos. Com o incentivo à aposentadoria, o empregado tende a se aposentar com 30 anos de serviço. Portanto, ele deixa de contribuir por dois anos, para a Petros, causando uma antecipação no fluxo de saída de recursos", esclareceu Brandão.

Em 2003, a fundação fechou o exercício fiscal com o seu terceiro déficit consecutivo, que corresponde a 2 bilhões e 700 milhões de reais ou 15% do seu patrimônio. Além disso, vários outros problemas do Plano se arrastam. Trabalhadores que ingressaram na empresa em diferentes épocas têm direitos diferenciados. Os funcionários que entraram antes de 1970, por exemplo, se aposentaram sem ter contribuído para a Petros e esses benefícios e pensões devem ser custeados pela patrocinadora. Os admitidos após novembro 1978 têm limite de idade para a aposentadoria. "Achamos que a Petros deve ser mantida como plano do tipo benefício definido para todos os empregados, presentes e futuros. Porque os novos empregados não têm a noção previdenciária que nós tivemos no passado e não foram beneficiados com isso. É muito mais seguro para o conjunto dos participantes que a solidariedade do plano, para o bem de todos, seja mantida", alertou Brandão, acusando o governo de agir em prol do investidor estrangeiro que, segundo ele, não vê com bons olhos os compromissos das estatais com os fundos de pensão.

Soma-se aos problemas financeiros, a crise institucional provocada pela imposição de um novo Estatuto que esvaziou os poderes do Conselho Fiscal, o qual ficou impedido de controlar as demonstrações contábeis da Petros, passando apenas a examiná-las. A manobra arquitetada pela Diretoria Executiva ocor-

reu justamente no momento em que os participantes haviam obtido significativos avanços decorrentes da sanção da nova Lei Complementar 108/2001, que estabelecia a paridade nos conselhos da fundação. Pela primeira vez, o voto de desempate no Conselho Fiscal ficaria a cargo do presidente eleito pelos participantes, o que daria maior autonomia para os contribuintes exercerem o controle sobre as contas da Fundação. O Conselho Deliberativo, por sua vez, ficaria nas mãos da Patrocinadora, que decide sobre os investimentos e questões de repercussão do dia-a-dia da entidade. "A lógica da paridade consiste em dar aos próprios participantes, voz ativa na gestão da entidade. E o estatuto segue uma orientação contrária, pois o Conselho Fiscal que é presidido pelo representante dos participantes foi podado em seus poderes", argumentou Brandão.

Segundo o advogado Paulo Henrique, a Petros corre o risco de sofrer uma intervenção por funcionar em desacordo com a lei. "Cabe uma representação na Secretaria de Previdência Complementar. O Conselho Fiscal já pediu duas ou três vezes, à Diretoria Executiva que en-

viasse toda a despesa que a Petros tem com o pessoal, mas os administradores da Fundação simplesmente não atendem ao chamado, descumprindo o Estatuto que em seu artigo 44 determina que o presidente da Entidade está obrigado a fornecer todos os documentos solicitados pelos Conselhos Deliberativo e Fiscal", revelou.

Alcançados os objetivos preliminares com a eleição da chapa indicada pelo CDPP, representada em sua esmagadora maioria por representantes da FUP e a eleição de Lula a Presidência da República, e passada a euforia inicial da vitória, o que se verificou foi que o discurso de grande parte dos eleitos se transformou em uma prática abominável e contrária aos princípios defendidos pelo CDPP.

Os dirigentes da FUP, então assíduos freqüentadores do CDPP antes de assumirem o controle da Petros, deixaram de comparecer às reuniões convocadas pelo CDPP, numa clara tentativa de esvaziamento do comitê. "A violência com que tentaram destruir o Plano Petros de Benefício Definido, soma-se agora à incoerência do discurso daqueles que estiveram ao nosso lado em nossa luta de resistência. Qualquer diálogo, por mais

democrático que possa ser ou parecer, não é razoável quando há incoerência da parte de seus interlocutores", destaca Odilon Braga. O SINDMAR, dentro do CDPP, vem condenando todas essas práticas e espera que os atuais ocupantes da diretoria da Petros se voltem para os compromissos assumidos em passado recente, com os verdadeiros donos do Fundo de Pensão.

O que o CDPP, para o qual o SINDMAR foi eleito, recentemente, como uma das Entidades Coordenadoras, não admite é que, situações orquestradas por determinados grupos, quebrem de uma vez por todas a união e a solidariedade construídas ao longo de anos e que se tornaram razão do engrandecimento e do fortalecimento do Sistema Petrobras, fazendo da companhia o orgulho de todos os brasileiros.

O grupo já mostrou força ao eleger seus membros para os conselhos deliberativo e fiscal. O CDPP defende que se salde, incondicionalmente, todas as dívidas antigas das patrocinadoras com a Petros e a inclusão de todos os trabalhadores no Fundo de Pensão, como condição indispensável para o aperfeiçoamento do plano de benefício definido. 



# FRONAPE

## Num Mar de Incertezas e Incoerências

*Ao mesmo tempo em que a Petrobras e sua subsidiária, Transpetro, anunciam investimentos na indústria naval brasileira, promove-se estudos de transferências de navios da Transpetro para a Argentina*

Como você classificaria a situação de uma Empresa de Transportes que opere dutos, terminais e navios; que opere carga de sua empresa-mãe; que possui ainda uma frota de meia centena de navios com quase 17 anos de idade, em média, num tráfego que não mais suporta operar com navios com mais de 20 anos; que já opere com navios afretados em uma vez e meia o seu número de navios próprios; e que, esteja há mais de uma dezena de anos, sem contratar e incorporar navios próprios a sua frota, a não ser alguns poucos a casco nu?

Como você classificaria a situação da empresa acima, que em pouco mais de uma década teve a sua frota reduzida pela metade, em termos de TPB, e em duas dúzias de seus navios?

Considere ainda que a Empresa em foco, desde o recente fracasso da licitação para construção de quatro navios, anuncia nova licitação para 22 navios, muito embora a indústria naval brasileira esteja a desejar, para atender tal demanda.

Não é só isso. Some aos aspectos acima os estudos desenvolvidos visando incorporar em sua subsidiária no exterior alguns de seus navios à título de novos investimentos em cenário internacional!

Você veria algum futuro nesta empresa?

Acreditando ou não, em futuro para esta empresa, saiba que ela existe no presente, e que se chama Transpetro, subsidiária da Petrobras.

A notícia dos estudos em curso para utilizar, num primeiro momento, dois de seus navios da classe Piquete, em sua subsidiária argentina, internando as embarcações as quais passariam a ser tripuladas por argentinos e com bandeira argentina, caiu como uma bomba entre os trabalhadores e sindicatos marítimos.

A situação dos movimentos da Transpetro, com as mudanças promovidas pelo governo Lula, que já não eram tranquilas, tendo em vista a demora em efetuar-se contratações para a renovação de frota, tornou-se explosiva com a possibilidade de agregar-se mais um fator, à redução da frota: a transferência de navios para outros países que recebem investimentos da Petrobras, no caso a Argentina.

No que pese as reiteradas manifestações da nova administração da Transpetro, comandada pelo presidente Sérgio Machado, de irrestrito respeito à

organização sindical dos marítimos, a atual administração comete ações incoerentes com este princípio.

Em recente encontro internacional, quando participava de reunião do Comitê de Práticas Aceitáveis da ITF, em Cingapura, o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida foi procurado casualmente, pelo presidente do sindicato que representa os Comandantes e Oficiais de Náutica argentinos, Marcos Castro, que indagou sobre o que ele sabia a respeito da transferência de navios da "Petrobras" para empresa argentina.

O questionamento gerou a natural busca de informações que confirmou que a Transpetro havia procedido, através de representante, à viagem para a Argentina para avaliação das condições locais para este novo empreendimento, tendo na ocasião visitado os Sindicatos Argentinos.



Este procedimento causou natural revolta entre os dirigentes sindicais brasileiros. Seja qual for o resultado dos estudos, este fato, implica dizer que, a Petrobras/Transpetro (duvida-se que a Transpetro tome tal decisão sem a aprovação da Petrobras) estaria disposta a aumentar, ainda mais, a nossa necessidade de afretamento, reduzindo o nosso mercado de trabalho e contribuindo para agravar a situação da Frota Nacional de Petroleiros.

Outro aspecto que chamou a atenção dos representantes dos trabalhadores marítimos é que a Companhia não aprende o quanto é difícil que a Organização Sindical brasileira não venha a saber da existência de movimento no exterior, que envolva sindicatos e operadores do setor. A CONTTMAF, ao longo já de muitos anos, investe em seu relacionamento internacional com os segmentos que envolvem trabalhadores marítimos. A Presidência da Seção de Marítimos para a América do Sul e Caribe da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes - ITF, encontra-se sob a responsabilidade da CONTTMAF há mais de cinco anos, e não é por acaso. Já em 1998, quando a Petrobras buscava parceiros para a sua aventura que culminou com a criação e posterior enterro da GEN - Gestão Empresarial de Navios, seguíamos seus passos.

No último dia 27 de julho, em evento promovido pela Transpetro, para que o presidente Sérgio Machado e sua Diretoria, pudessem expor aos sindicalistas, projeto de renovação e ampliação da frota, Severino Almeida manifestou a indignação dos dirigentes sindicais marítimos com esta questão e com o procedimento da Companhia. "Os marítimos brasileiros estão organizados há mais de cem anos. Vimos a Petrobras nascer. A Fronape é mais antiga do que a própria Petrobras", enfatizou. E dirigindo-se ao presidente, afirmou: "Muito embora apoiemos integralmente seus compromissos com a renovação e crescimento da frota, somos ao longo de nossa história confrontados com comportamentos inaceitáveis desta Companhia. Uma vez ou outra, iniciativas irresponsáveis e descabidas vêm ao

ar: são como arrotos, produzidos por quem não tem compromisso com a nossa missão e história."

É inquestionável que a situação do transporte marítimo da Petrobras encontra-se em situação que justifica as maiores preocupações. Embates intestinais afloram e os marítimos correm o risco de pagarem a conta.

Agrega-se ao mencionado acima, o surgimento da imprensa marrom no setor, típica de situações nebulosas e conflitos de interesses inconfessáveis. Uma tal Agencianaval, que apresenta-se como uma "associação de repórteres setoristas independentes, atuantes na indústria naval brasileira e no setor de mecânica pesada naval", foi constituída em lugar incerto e não sabido, limitando-se a informar que para contatos e *press-releases*, deve-se enviar e-mail para: [agencianaval@journalist.com](mailto:agencianaval@journalist.com). Seria patética, se não fosse trágica a situação que lhe dá origem.

Em seu último comunicado ao setor, a pretensa associação no sugestivo horário das 20:10h de uma sexta-feira do dia 20 de agosto, disparou: "Por outro lado, Sérgio Machado insiste em defender a tese de que a Transpetro não assumirá o risco das obras (refere-se ao anunciado projeto de construção dos 22 navios). Segundo seu ponto de vista, ele acredita que ao licitar 22 navios irá promover ganho de escala que compensará o maior custo do financiamento pelo risco assumido pelos estaleiros, obtendo-se assim, preços competitivos. Essa, porém, não é a lógica do setor naval. O que ocorre é uma tentativa de imposição ao setor de um modelo que favorece o desvio de verbas e a corrupção, na medida em que torna possível o relacionamento direto entre os executivos do armador e o tomador de empréstimo, sem chance de participação do TCU ou de outros órgãos de controle na aplicação e auditoria do destino das verbas liberadas. Esse mecanismo de isenção de risco por parte do armador não é utilizado em nenhum lugar do mundo justamente por ser porta aberta para mau uso e desvio de recursos."

Mais adiante, em seu comunicado, a auto-intitulada Agencianaval, enfatizando interesses políticos divergentes, que certamente não vêm contribuir para trazer luz à escuridão em que se encontra o setor, registra: "À parte de Sérgio Machado ser ponta de lança do governo federal em suas investidas contra o governo estadual fluminense, o fracasso da política naval brasileira poderá ter funestas conseqüências para a continuidade do programa de governo do PT nas próximas eleições presidenciais, e trazer graves prejuízos para uma já combalida indústria naval fluminense que luta para renascer. Resta que se observe o risco representado pelas ações atrapalhadas de Sérgio Machado, e se corrija a tempo os rumos de uma nau que vai navegando no caminho de uma tormenta."

É notório o esforço que o presidente da Transpetro emite, no sentido de buscar nos Sindicatos o apoio à sua administração. Argumentos não lhes faltam. O maior deles é sem dúvida, que o modelo aplicado no setor de transporte da Petrobras, a partir dos primeiros anos da década de 1990, desaguou em efetiva e brutal redução de TPB e números de navios próprios. É verdade.

Contudo, reduzir ainda mais este TPB e o número de navios próprios em virtude de investimentos na Argentina não contribui em nada para a eliminação do sentimento de que a Fronape navega em mares incertos com perigosos derelitos de incoerência à sua proa.

Já está mais do que na hora da própria Petrobras, através do seu presidente, José Eduardo Dutra, pronunciar-se a este respeito. 



# EMGEPRON estimula fomento da indústria naval mercante

*Sob o comando do Vice-Almirante Napoleão Bonaparte, empresa firma parcerias com estaleiros particulares*



*Os diretores do SINDMAR, José Válido e José Serra discutem medidas de estímulo ao setor naval com o presidente da Emgepron, Alte. Napoleão Bonaparte, e com o Assessor Econômico da empresa, Alte. Abraham (ambos à esquerda).*

**A** Emgepron acompanha a evolução da Marinha Mercante sempre com intuito de apoiar a capacitação da indústria naval nacional para a produção dos novos e modernos meios que são demandados." Com estas palavras, o Vice-Almirante Napoleão Bonaparte, que assumiu a presidência da Empresa Gerencial de Projetos Navais em dezembro do ano passado, confirmou que a nova administração será pautada pela busca de parcerias com o setor, visando contribuir para a modernização dos estaleiros nacionais e da indústria de navieças.

Criada em 1982, pela Lei nº 7.000 como empresa pública de direito privado e vinculada ao Ministério da Defesa, através do Comando da Marinha do Brasil, a Emgepron ao longo de seus 22 anos, par-

ticipou de programas para captação de recursos voltados para o financiamento do Plano de Reaparelhamento da Marinha, além do gerenciamento, em diversos níveis de participação de projetos voltados para a construção e modernização de navios, construção de submarinos e fabricação de munição. "A Emgepron canaliza para estaleiros particulares brasileiros não só a construção de navios encomendados por marinhas de guerra estrangeiras, como também de navios destinados à própria Marinha Brasileira. Este procedimento contribui para o fomento da indústria naval, pois mantém os estaleiros mobilizados e, conseqüentemente, sua mão-de-obra especializada, tecnologicamente atualizada", esclareceu o Vice-Almirante.

Com a experiência de quem por dois anos comandou a Diretoria de Portos e

Costas, conhecendo de perto a legislação que rege o setor marítimo, Bonaparte reconhece que a paralisia dos estaleiros advém da incapacidade da indústria naval de oferecer garantias aos armadores, o que torna necessária a busca por alternativas para mantê-los com a capacidade máxima instalada. Atualmente, as obras petrolíferas e de construção de barcos de apoio a plataformas respondem por quase todas as encomendas, já que as regras dificultam a contratação de novos navios. O panorama poderia ser mais próspero, se o governo federal não vetasse pontos essenciais da Medida Provisória 177, convertida na Lei 10.893/2004, impedindo a criação do fundo garantidor da Indústria Naval.

Um exemplo de que a Emgepron parece trilhar o caminho de aproximação

com o setor naval mercante está no recente contrato firmado com o governo da Namíbia para a construção de um navio patrulha e quatro lanchas patrulha. "Eles nos encomendaram o navio, mas decidimos não encaminhar o projeto para um estaleiro da Marinha do Brasil. Demos preferência a um estaleiro paisano e o escolhido foi o Inace, em Fortaleza, que assumiu a obra sob nossa fiscalização", revela Bonaparte, lembrando que o contrato de US\$ 31 milhões e prazo de entrega de cinco anos foi responsável pela geração de cerca de 400 empregos diretos e quase mil indiretos.

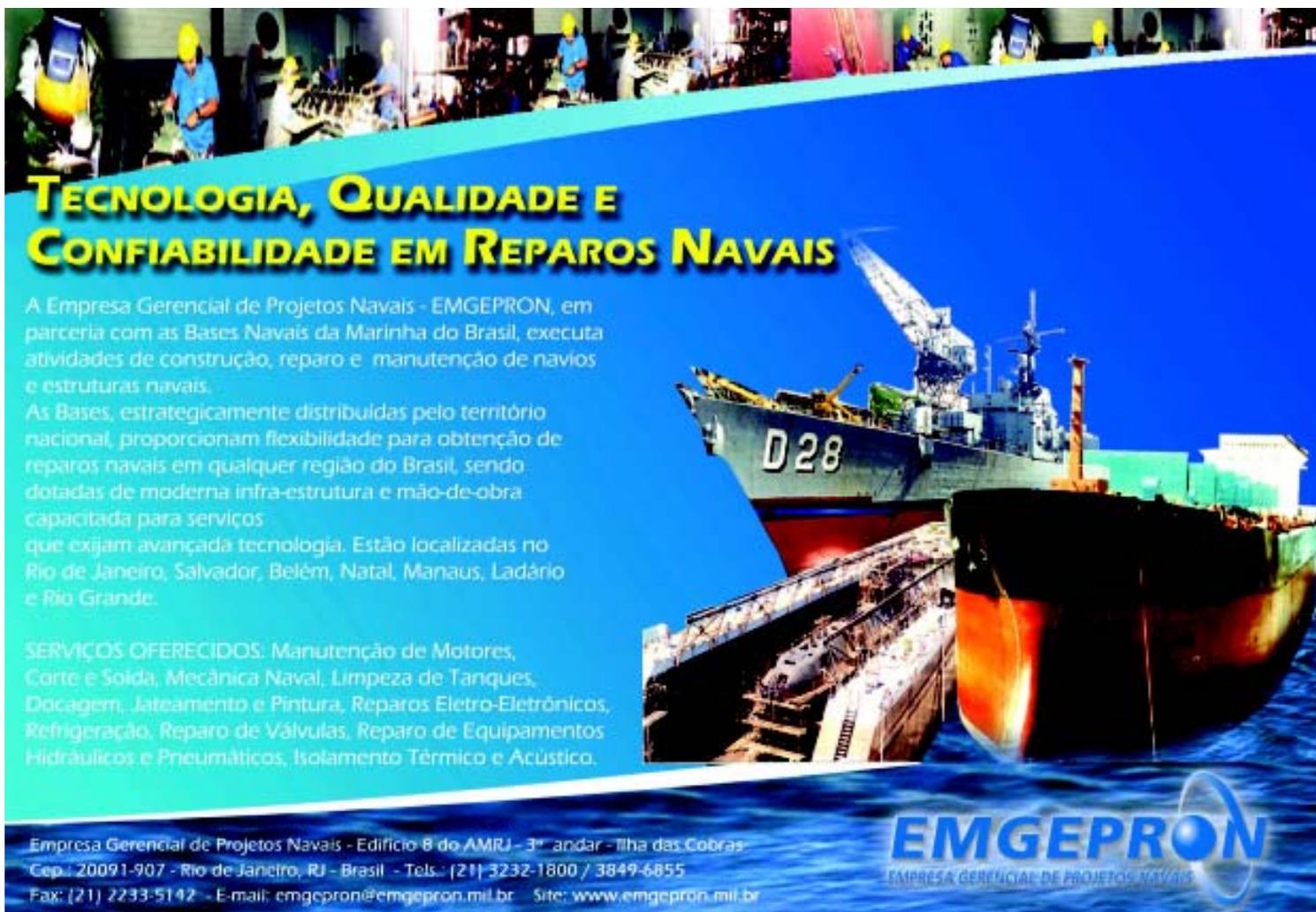
Outro segmento que vem se beneficiando da política de integração da Emgepron é o da pesca oceânica. "A Base Naval de Natal está realizando muitos consertos em navios pesqueiros da área. A Base de Aratu também está fazendo reparos em navios do *offshore* e em plataformas. Estamos sempre dispostos a co-

laborar desde que isso não atrapalhe o programa de reparação naval dos nossos navios", salientou.

Bonaparte citou também a reabertura da Escola Técnica do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro há dois anos como outra medida de estímulo ao segmento. Os concursos para a instituição, que integra o Arsenal de Marinha, são realizados pela Emgepron. "Essa é a única escola de formação de artífices para os nossos estaleiros e serve para fazer a capacitação de mão-de-obra, em nível técnico, para trabalhar nos mesmos", enfatizou, acrescentando que são formadas duas turmas por ano, sendo que a maioria desses trabalhadores acaba reaproveitada pelos estaleiros particulares.

Do corpo funcional da empresa, constam Oficiais Mercantes, que atuam como vistoriadores e inspetores navais. O presidente da Emgepron esclareceu que não há previsão de novas contratações pela

empresa, mas acredita que o aumento no número de encomendas de embarcações estimulará, no curto prazo, a demanda por esses profissionais. "A participação desses empregados tem sido efetiva, fazendo com que a fiscalização da atividade pela Autoridade Marítima Brasileira contribua para uma navegação mais segura, garantindo a salvaguarda da vida humana e reduzindo a poluição hídrica", explicou Bonaparte, que atribui o crescimento da atividade aos sucessivos acidentes fatais em plataformas marítimas de apoio a exploração de petróleo e às tragédias ambientais com embarcações petroleiras, que expuseram a vulnerabilidade das normas de segurança internacionais e a proliferação das bandeiras de conveniência. Um dos casos mais célebres foi o naufrágio do NT Prestige, na Galícia, na Espanha em novembro de 2002, quando mais de 20 mil toneladas de óleo foram lançadas ao mar. 



## TECNOLOGIA, QUALIDADE E CONFIABILIDADE EM REPAROS NAVAIS

A Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON, em parceria com as Bases Navais da Marinha do Brasil, executa atividades de construção, reparo e manutenção de navios e estruturas navais.

As Bases, estrategicamente distribuídas pelo território nacional, proporcionam flexibilidade para obtenção de reparos navais em qualquer região do Brasil, sendo dotadas de moderna infra-estrutura e mão-de-obra capacitada para serviços que exijam avançada tecnologia. Estão localizadas no Rio de Janeiro, Salvador, Belém, Natal, Manaus, Ladário e Rio Grande.

**SERVIÇOS OFERECIDOS:** Manutenção de Motores, Corte e Solda, Mecânica Naval, Limpeza de Tanques, Docagem, Jateamento e Pintura, Reparos Eletro-Eletrônicos, Refrigeração, Reparo de Válvulas, Reparo de Equipamentos Hidráulicos e Pneumáticos, Isolamento Térmico e Acústico.

Empresa Gerencial de Projetos Navais - Edifício B do AMRJ - 3º andar - Ilha das Cobras  
Cep.: 20091-907 - Rio de Janeiro, RJ - Brasil - Tels.: (21) 3232-1800 / 3849-6855  
Fax: (21) 2233-5142 - E-mail: emgepron@emgepron.mil.br Site: www.emgepron.mil.br

**EMGEPRON**  
EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS

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

**A unidade, nosso compromisso.**



# **INTERSINDICAL PORTUÁRIA**

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

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

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

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

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

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

Sindicato dos Vigias Portuários do Estado do Espírito Santo



# DO ESPÍRITO SANTO



Filiada à



CONTMAF

# Estratégia perversa em Suape

## Perverse Strategy at Suape

*Atitudes anti-sindicais são adotadas como referencial de vanguarda e modernidade para o sistema portuário brasileiro*

**E**m mais um lamentável episódio de desrespeito aos trabalhadores portuários, o Terminal de Contêineres do Porto de Suape (Tecon Suape) não renovou Acordo Coletivo de Trabalho com as entidades sindicais representativas dos trabalhadores portuários avulsos atuantes em Pernambuco. Como resposta, quatro dias antes de expirar o prazo para a renovação da convenção coletiva, um grupo de 100 trabalhadores portuários avulsos impediram que 250 contêineres fossem descarregados do navio N/M Santos Express, da empresa alemã Hamburg Süd, enquanto outro grupo

impedia a passagem para as principais vias de acesso ao local, paralisando o cais pernambucano por cinco horas.

Desde o dia 17 de maio a empresa, administrada pelo grupo filipino ICTSI, vem trabalhando com mão-de-obra contratada em suas operações portuárias. Com isso, cerca de 1,8 mil trabalhadores portuários avulsos que atuavam no sistema de rodízio, viram seus postos de trabalho drasticamente reduzidos a 200 contratos. O rodízio permitia que grupos maiores de portuários fizessem a movimentação das cargas. Com o modelo implantado, a ausência desta mão-de-obra deverá ser amenizada com o uso dos *portainers*.

*Union busting practices adopted as vanguard referential and modernity for Brazilian Port Operation System*

In another episode of disrespect to the harbor workers, TECON-SUAPE (Container Terminal at the Port of Suape) Pernambuco State, Brazil, did not renew the Collective Work Agreement with the unions that represent the casual harbor workers actuating in Pernambuco State. As an answer, four days before the term for negotiation of a new Collective Convention, a group of 100 casual dockworkers hindered 250 containers to be unloaded from MS Santos Express owned by German Line Hamburg Süd, while another group of workers blocked the main accesses to the docks, paralyzing the Pernambuco quay for five hours.

Since May 17, the Company, administrated by the Filipino group ICTSI, has been operating with permanent handwork hired for its harbour operations. As a consequence 1,8 thousand casual harbour workers that actuated on a shift system had their work places drastically reduced to 200 contracts. Shift over system enabled a larger group of dockers to move the cargo. By the new model, the absence of this handwork is to be relieved by the use of *portainers*.

Furthermore, the company started to hire their own



*Trabalhadores impedem descarga de contêineres do N/M Santos Express da Hamburg Süd no Porto de Suape em protesto contra as demissões promovidas pela administração do Tecon.*

Dockers hinder load and unload of containers of German Shipowner Hamburg Süd, in the Port of Suape, as a protest against dismissal promoted by TECON Administration.



Além disso, a empresa começa a contratar um pessoal próprio, não necessariamente portuário sindicalizado e não possuidor de registro no Órgão Gestor de Mão-de-Obra Portuária (Ogmo), instituído por lei, infringindo a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário. A Convenção estabelece o comprometimento dos países signatários em implementar uma política social nacional para regular a relação entre empregadores e trabalhadores portuários através de negociação de Acordo Coletivo de Trabalho. "Vínculo empregatício é, de fato, algo previsto por lei e a realidade do mercado leva a isto. Entretanto, o que não pode acontecer, e nós não vamos deixar que ocorra, é que a instituição do vínculo empregatício venha a beneficiar uma minoria, em detrimento da maioria que atua no porto. O vínculo empregatício só pode existir após uma negociação coletiva na qual se estabeleçam regras definidas em prol dos direitos do trabalhador", defendeu Mario Teixeira, Presidente da Federação Nacional dos Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários e Trabalhadores de Bloco (FENCOVIB).

A CONTTMAF apoiou a causa dos trabalhadores e pressionou a empresa para que negociasse com a entidade representativa de cinco dos seis sindicatos que atuam no cais, a Intersindical Portuária de Pernambuco, convocando uma greve de advertência aos 161 sindicatos filiados. No dia 13 de maio os portos de Belém, Itajaí, São Francisco do Sul, Vitória, Manaus, São Sebastião, Salvador, Natal, São Luís, Maceió, Amapá, Rio de Janeiro e Paranaguá pararam por pelo menos uma hora em solidariedade aos portuários de Suape. "Registre-se que, de uma forma articulada, para reduzir o impacto da demonstração de apoio nacional aos companheiros de Suape, tanto o Tecon-Suape quanto as administrações dos outros portos têm negado a paralisação", denunciou o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, em carta enviada a Federação Internacional dos Trabalhadores (ITF).

No documento, Severino alerta a entidade para as práticas anti-sindicais promovidas pela companhia, solicitando o suporte da organização internacional na luta em Suape. Na ocasião, o Presidente da CONTTMAF esclareceu que "este com-

employees, not necessarily unionised and not bearing a register at the OGMO - Dock Handwork Managing Organ, created by Federal Law, thus trespassing Convention ILO 137, which was ratified by Brasil. ILO 137 Convention establishes a commitment for the signatory countries to implement social politics to regulate the relations between waterfront employers and workers, by means of negotiation of Collective Work Agreement. Nevertheless, what might not happen – and we are not going to allow it happen – is that the institution of bonded employment link should happens for the benefit of a minority in detriment of the majority that make a living in the harbor. "The employment bond is only likely to exist after a collective bargain in which defined rules preserving the rights of workers be established", argued Mário Teixeira, President of National Federation of Load and Unload Tallymen, Harbour watcher and Block Workers (FENCOVIB).

CONTTMAF waged plain support to the cause of the workers and put pressure on the Company to negotiate with the Representative of 5 out of 6 unions that actuate on the waterfront, the so called Pernambuco Harbor Intersyndical, calling an advertence strike to 161 affiliate unions. On May 13, dockers in Belém, Itajaí, São Francisco do Sul, Vitória, Manaus, São Sebastião, Natal, São Luís, Maceió, Amapá, Rio de Janeiro and Paranaguá

portamento das administrações levou as lideranças portuárias, a decidir que as novas paralisações a serem realizadas serão registradas em fotos, enfocando a palavra greve, tanto em português, quanto em inglês, bem como a data." Além disso, devido ao sistema de segurança implantado em Suape, com guardas armados e cães, a confederação decidiu que as ações naquele porto não seriam comunicadas previamente. A Companhia havia contatado cerca de 40 homens da tropa de choque da Polícia Militar para garantir a continuidade da rotina em suas instalações, em um claro exemplo de indisposição ao diálogo com os trabalhadores portuários. Severino Almeida participou ainda de reuniões com lideranças locais e compareceu à audiência pública na Assembléia Legislativa de Pernambuco.

### A reação dos sindicatos

As relações das entidades sindicais com o Tecon-Suape nunca foram construtivas. Em setembro do ano passado, este relacionamento deteriorou-se, a ponto da empresa não mais requisitar associados dos sindicatos filiados a CONTTMAF. A não renovação do Acordo Coletivo de Trabalho é uma atitude anti-sindical que fere a Lei dos Portos Brasileira. Após ser contatada pela Confederação, a ITF enviou cartas ao Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e ao Presidente da companhia filipina ICTSI, convocando todos os seus filiados portuários a fazerem o mesmo. "Qualquer pessoa na indústria portuária sabe que surgem problemas quando se muda de um sistema de contratação sem entrar em acordo com os sindicatos. Além disso, o que eles estão tentando é criar uma espécie de ilha no Brasil, usando o sistema Roterdã-Hamburgo enquanto o resto do país continua usando o sistema da Bélgica e dos Estados Unidos", enfatizou Kees Marges, Secretário da Seção Portuária da ITF.

No dia 19 de maio, os trabalhadores se reuniram com o Secretário de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco, Alexandre Valença, que propôs a criação de uma comissão composta por sete re-



Representantes de diversas entidades sindicais portuárias, capitaneadas pela CONTTMAF realizam manifestação em defesa dos trabalhadores do Porto de Suape.

Representatives of several port unions, headed by CONTTMAF lead public manifestation on behalf of SUAPE PORT workers.

stopped for at least one hour in solidarity to Suape companions." It should be graved that, in a articulated way, to mild the impact of the national support demonstration, TECON -SUAPE and other harbor administrations tried to deny the existence of the paralyzation" denounced CONTTMAF President, Severino Almeida, in a letter mailed to the International Transportworkers Federation (ITF).

On the document, Severino warns the ITF about the union - busting practices conducted by the Company and requests the international organization to support the struggle at SUAPE. At the occasion, CONTTMAF President explained that " this behavior of the administrations led docker´s leaderships to decide that new paralyzations are to be registered by photographs focusing the word 'strike' both in Portuguese and in English, as well as the date. Besides, due to the security apparatus implanted at Suape, which included armed guards and dogs, CONTTMAF established that future actions in that harbor no longer shall be previously announced. The company had contacted approximately 40 men of the Military Police Shock Squad to assure the continuity of the routine in its plant, in a clear example of indisposition for dialogue with the harbor workers. Severino Almeida still attended meetings with local leaderships and to the public audience held at the Legislative House of Pernambuco



presentantes (três do governo, três dos trabalhadores e o Deputado petista Isaltino Nascimento) que colheu assinaturas para a instalação de uma CPI dos Portos. A base para a comissão seria os indícios de pagamento incorreto do valor do arrendamento do Tecon ao Estado de Pernambuco, o fechamento do pátio público de Suape e a falta de conclusão da dragagem do porto de Recife. Os trabalhadores solicitaram a intervenção da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e de toda a sociedade pernambucana com o intuito de ampliar o diálogo acerca do drama vivido pelos portuários.

Enquanto o Presidente Lula acompanhava empresários em uma viagem de negócios a China, o Sindicato CSX World Terminals Employees Union, de Hong Kong, solicitou ao Presidente que interviesse em favor dos portuários pernambucanos. Em carta enviada à Presidência da República, os sindicalistas chineses deixam explícita sua apreensão: "Esta atitude constitui uma grave infração à Convenção 137 da OIT", denunciou Yu-loy Wong, Diretor Executivo do CSX World Terminals Employees Union. Assim como o sindicato chinês, organizações sindicais dos Estados Unidos, Grécia, Espanha, Holanda, Itália e Japão enviaram pedidos de intervenção ao governo brasileiro e cartas de protesto ao

Presidente da ICTSI, Enrique K. Razon Jr, nas Filipinas.

Aproveitando a visita do Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento a Recife, no dia 27 de maio, aproximadamente 1.200 portuários e familiares, fizeram uma passeata até a sede do governo do Estado para chamar a atenção das autoridades competentes. O sentimento de indignação dos trabalhadores tornou-se ainda maior quando se tornou pública a liberação de verba do Governo Federal de sete milhões de reais para a finalização de obras no terminal portuário. Informações dão conta de que, na ocasião, o complexo de Suape acumulava cerca de 60 milhões de reais em multas e que a verba liberada não seria destinada a obras e sim ao pagamento das dívidas contraídas junto às empreiteiras.

*Aproximadamente 1.200 portuários e familiares, fizeram uma passeata até a sede do governo do Estado para chamar a atenção das autoridades competentes*



## Reaction of the Unions

Syndical Entities' relations with TECON-SUAPE have never been edifying. In September, last year these relations definitely deteriorated to a point that the Company no longer requested the handwork of members of CONTTMAF affiliated unions. The non renewal of a Collective Work Agreement is a anti-union attitude that offends the Brazilian Harbors Law. After having been contacted by CONTTMAF, ITF mailed letters to the President of Brazil, Mr. Luis Inácio Lula da Silva and to the President of the Filipino Company ICTSI evoking all associates to do the same." Any person of the dock industry knows that problems arise when a contract system is changed without a previous agreement with the unions. Besides what is being tried is to create a sort of isle in Brasil, by using a Rotterdam-Hamburg system while the rest of the country goes on using the system of Belgium and the USA" stressed Kees Marges, ITF secretary for Dockers Section.

On may 19, the workers held a meeting with Pernambuco State Secretary for Development, Alexandre Valença, who proposed the creation of a commission composed by seven representatives (3 by the Government, 3 by the workers plus State Congressman Isaltino Nascimento), who gathered signatures among his pairs to establish a Parlamentar Comission of Inquiry (CPI) of the Ports. The fundament for this Comission would be the traces of undue payment concerning the value of TECON rental from the Government of Pernambuco State, the closing of the public yard of Suape and the missing conclusion of the dredging in Pernambuco Harbor waters. The workers requested the intervention of Brazilian Bar Association and all Pernambuco civil society with regard to enlarge the dialog about the drama experienced by waterfront workers.

While President Lula participated of a work travel to China with businessmen, the CSX World Terminal Employees Union, of Hong Kong, pleaded the President to intervene on behalf of Pernambuco dockers. The letter mailed by the Chinese Union expresses clearly their concern: "This attitude configures a sore trespassing of OIT Convention 137" denounced Yu-loy Wong, Executive Director for CZX Terminal Employees Union.

Alike the Chinese Union, syndical organizations in the USA, Greece, Spain, Holland, Italy and Japan filed pleas of intervention by the Brazilian Government and protest letters to ICTSI President, Enrique K. Razon, in the Philippines.

## Um passado de desrespeito às leis portuárias

Não é de hoje que o grupo ICTSI (International Containers Terminal Services, Inc.) vem transgredindo as leis trabalhistas em nosso país. Em maio de 2000 a empresa venceu um controvertido processo de licitação, instalando-se no Porto de Suape, o segundo maior complexo portuário do país e ponto estratégico para carga e descarga de contêineres, ganhando o direito de explorá-lo por 30 anos, contados a partir de 2002. A empreitada representou o início de um processo de descumprimento da legislação portuária bem como de desrespeito aos termos da Convenção 137, da OIT.

Em 17 de maio de 2002, após meses de difíceis negociações, as entidades sindicais assinaram o Acordo Coletivo com a ICTSI, graças a pressão do Secretário da Seção de Portuários da ITF, Kees Marges, que esteve em Suape e ameaçou lançar uma campanha internacional contra a presença da companhia em toda a América Latina. Na ocasião, os trabalhadores portuários concordaram com uma redução de 50% em sua remuneração, desde que fosse garantida a mão-de-obra em sistema de rodízio para os portuários avulsos. No entanto, a empresa além de não cumprir o acordo celebrado, aumentou o número de trabalhadores contratados, sem atender aos requisitos legais e convencionados nas relações de trabalho, razão pela qual foi autuada pela Delegacia Regional do Trabalho 21 vezes entre outubro de 2003 e março deste ano. Entre as irregularidades apontadas pela DRT estaria a contratação de trabalhadores não inscritos no OGMO e a não concessão do período mínimo de 11 horas consecutivas de descanso entre as jornadas de trabalho. Diante disso, em primeiro de março, a 1ª Vara do Trabalho de Ipojuca, Pernambuco, determinou que a Companhia pagasse multa de mil reais por dia para cada trabalhador contratado irregularmente. Um mês após o incidente, a Tecon-Suape, quiçá segura da impunidade, contratou e treinou mais de 100 traba-

lhadores avulsos para os trabalhos de bordo, a um custo de R\$ 200 mil.

No cenário internacional a empresa também teve seus problemas. A ICTSI perdeu a concessão do porto de Rosário, na Argentina, por não conseguir estabelecer uma relação saudável com os trabalhadores. E, em Buenos Aires, ao instalarem um terminal para contêineres envolveram-se em escândalos, e devido a deficiências operacionais tiveram de repassá-lo para a empresa Murchisson.

A falta de consciência e respeito às leis trabalhistas brasileiras por parte da empresa pode ser medida pelo pretexto utilizado por diretores em Suape para justificar a quebra do dissídio coletivo. Para eles, a nova estratégia vai ao encontro da política de modernização do sistema portuário. No entanto, esta propalada modernidade a que se almeja conquistar está sendo promovida às custas do sofrimento daqueles que labutam no cais pernambucano.

*A ICTSI perdeu a concessão do porto de Rosário, na Argentina, por não conseguir estabelecer uma relação saudável com os trabalhadores. E, em Buenos Aires, ao instalarem um terminal para contêineres envolveram-se em escândalos, e devido a deficiências operacionais tiveram de repassá-lo para a empresa Murchisson.*

Taking the chance of the visit to Recife by Transport Minister Alfredo Nascimento, on May 27, approximately 1200 dockers and their families made a public demonstration in the vicinity of the State Government Headquarter, in order to call the attention of the competent authorities. Indignation grew still higher when it became public the liberation of the amount of seven million reais (circa 2,3 million US\$ dollars) from the Union Government destined to conclude the works at the harbor yard. Informs reveal that, at the occasion, SUAPE complex cumulated debts of around 60 million reais (circa 20 million US\$ dollars) in fines, so that the liberated cash would not be driven to construction works but to the payment of debts contracted with contractors.

### A Past made of Harbor Laws trespass

It is not recent that ICTSI (International Containers Terminal Services) group reiteratively acts in transgression of labor laws of our country. In May 2000 the company won a controvert process of auction, setting roots in the Port of Suape, second largest harbor complex of our country and strategic spot for load and unload of containers, having then won, the right to explore it for 30 years, counted from 2002.

This deed represented the beginning of as process o harbor legislation trespass as well as the disregard to the terms of OIT Convention 137.

On May 17, 2002, after months of rough negotiation, worker unions signed a Collective Agreement with ICTSI, thanks to the pressure put by ITF Secretary for Dockers Section, Kees Marges, who had been in Suape and threatened endeavor an international campaign against the presence of the company in all Latin America. At the time, harbor workers agreed on a reduction of 50% on their remuneration against the guaranty of the maintenance of the shift system for casual waterfront workers. Notwithstanding, the company besides not having honored the contract, increased the rate of permanent contract employees without attending legal and conventional requirements, reason by which the Regional Labor Delegacy (DRT) for twenty one different occasions drew written charges between October 2003 and narch 2004. Among the irregularities pointed by DRT counts the admission of non-registered workers at the OGMO and non compliance with a minimum interval of eleven hours of rest between two work journeys.

In face of this, the First Labor Court of Ipojuca, Pernambuco imposed a fine of one thousand

## Intersindical Portuária do Espírito Santo:

### um modelo de eficiência de organização representativa dos trabalhadores

O embate entre os portuários avulsos e a Companhia Tecon Suape evidencia a necessidade de um maior fortalecimento da organização sindical portuária, de modo a torná-la capaz de reagir a situações de exploração e desrespeito às leis. Levantando esta bandeira, entre os dias 03 e 05 de agosto, a comunidade portuária do Espírito Santo, que também se solidarizou aos portuários de Suape no dia 13 de maio ao parar suas atividades por 60 minutos, debateu questões relevantes ao futuro do setor no Primeiro Congresso Regional promovido no município de Nova Almeida pela Intersindical da Orla Portuária do Estado, entidade filiada à CONTTMAF. O evento, que reuniu em seu primeiro dia cerca de 130 pessoas, teve o objetivo de discutir a unificação das entidades representativas dos trabalhadores que compõem a Intersindical-ES e fazer uma análise da conjuntura econômica, trabalhista e política, além de avaliar as consequências das reformas trabalhista e sindical.

Na abertura do Congresso, foi prestada uma homenagem póstuma a Abelardo Wickham Fernandes, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores que faleceu no dia 23 de maio. O novo Presidente da FNE, Idalês Fernando Camargo de Oliveira fez um discurso, no qual disse encarar como um desafio a tarefa de dar continuidade ao trabalho implementado pelo líder. O Coordenador da Intersindical Portuária do ES, José Adilson Pereira, ao pedir a palavra para dar início às explicações de abertura, solicitou aos presentes um minuto de silêncio em reverência pela morte de Abelardo, o "Bebeco", como era conhecido entre seus companheiros.

Presente ao encontro, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida enfatizou



*O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, relatou a bem-sucedida experiência de unificação dos sindicatos de máquinas e de náutica da Marinha Mercante.*

President of SINDMAR, Severino Almeida Filho, reports the well succeeded experience of Engineers' and Deck Officers' Unions merger.

*"Só fortalecendo as organizações que o trabalhador poderá resistir a falta de investimentos tanto municipais, estaduais ou federais e às mudanças de legislação que se mostrarem nefastas para o trabalhador, promovendo a justiça social no âmbito das relações de trabalho"*

**Severino Almeida**

reais( app. US \$ 333,00) per day and per each worker irregularly hired. One month after this incident, Tecon - Suape, perhaps assured of its impunity, hired and trained 100 casual workers to work aboard at a cost of R\$ 200 thousand(app. 66,6 thousand US\$ dollars)

On the international scenery the company also shows problems. ICTSI lost the concession to operate the port of Rosario, Argentina, for not being able to establish a salutary relationship with the workers. In Buenos Aires, upon establishing a container terminal they ended up in scandals and due to operational deficiencies they had to turn it over to Murchisson Company.

The lack of consciousness and respect to Brazilian labor laws by the Company may be dimensioned by the pretext employed by Suape Directors to justify the breach of collective bargain. According to them, the new strategy meets the modernization policy for the harbor system. However this proclaimed modernity to be reached has been promoted at the expense of grief of those who toil on the quay of Pernambuco.

#### **Harbour Intersyndical of Espírito Santo: a model of efficiency on workers representative organization**

The confrontation between casual dockers and Tecon - Suape Company reveals the need for enhancing port syndical organization, in order to make it capable of reacting to situations of exploit and disrespect to the law. Raising this banner, harbor community of Espírito Santo, which had already paid solidarity to Suape dockers on May 13 by interrupting activities for

60 minutes, debated relevant themes concerning the future of this economic branch at the First Regional Congress promoted at Nova Almeida by the State Waterfront Intersyndical, entity affiliated to CONTTMAF. The event gathering circa 130 person on its first day, aimed to unify the representative entities of workers that compose the Intersyndical-ES and to elaborate an analysis of the economic labor and political situation.

At Congress overture a posthumous homage was paid to Abelardo Wickham Fernandes, President of National Federation of Longshoremen (FNE) deceased last may 23. FNE new President, Idalês Fernando Camargo de Oliveira professed a speech declaring to face as a challenge the task of carrying on the work implemented by the late leader. Harbor Intersyndical Coordinator, José Adilson Pereira, upon asking the audience to introduce the explanation of meeting opening, requested one minute in silence to reverence to the deceas of Abelardo "Bebeco", as he was called among his companions.



*“Acredito que este é o momento da unidade”*

*José Adilson,  
Coordenador da  
Intersindical Portuária  
do ES*

José Adilson, ES Harbor  
Intersyndical  
Coordinator.

que a organização sindical portuária, naquele Estado, tem conseguido avanços concretos em sua forma de operação e fez um alerta: "Só fortalecendo as organizações que o representa é que o trabalhador poderá resistir a falta de investimentos tanto municipais, estaduais ou federais e às mudanças de legislação que se mostrarem nefastas à mão-de-obra. Não há outro caminho para promovermos a justiça social no âmbito das relações de trabalho."

Severino aproveitou a ocasião para citar o SINDMAR, como um exemplo de organização sindical eficiente nascida de um processo de unificação, registrando as vantagens que a mesma trouxe para o conjunto dos sindicatos e lembrando que a nova estrutura já conta com duas novas delegacias regionais, com previsão de abertura de novas representações. "Muitas das dificuldades enfrentadas no período anterior à Unificação são águas passadas. No dia 12 de novembro estaremos inaugurando mais uma delegacia sindical, em Macaé, e isto, acreditem, é só o começo", revelou.

Presidindo o Congresso, José Adilson Pereira, destacou que as bases para a realização do evento foram plantadas com o resgate do ideal de unificação às

vésperas do fim do prazo de validade da Convenção Coletiva de Trabalho em 1º de setembro. "Na verdade este desejo começou há 11 anos, logo depois da criação da Lei 8.630, a Lei dos Portos. Os sindicatos sentaram-se à mesa e chegaram a conclusão de que era preciso buscar o caminho da unificação. Dos nove sindicatos portuários e um marítimo, juntamos três e sete ficaram separados. Infelizmente, não conseguimos chegar a um consenso na época. Então, no início deste ano, essa idéia floresceu através da própria base e passou por cima da discussão das lideranças. Acredito que este é o momento da unidade", declarou José Adilson.

Para o Presidente da FENCCOVIB, Mario Teixeira, a iniciativa da Intersindical Portuária é um exemplo de organização sindical. "O pessoal do Espírito Santo sempre procurou trabalhar unido, tanto que, diferentemente de outros portos, aqui eles têm uma convenção coletiva única, fruto de uma articulação conjunta das categorias. Politicamente, eles já estão unificados, o que falta é a fusão no plano legal", definiu.

O Assessor do Ministério do Trabalho e Emprego, Raimundo Kappel, que representou o Ministro Ricardo Berzoini,

Present at the meeting, CONTTMAF President, Severino Almeida emphasized that the Harbor Syndical Organization, in that State, has achieved concrete advances on its operational ways, leaving an alert: "Only by enhancing the organization which represents him, will the worker be able to resist the lack of federal, state or municipal investments and the changes in legislation that turn harmful for the handwork; there is no other way to promote social justice at the work environment.

Severino took the chance to mention SINDMAR as an example of an efficient Syndical Organization derivate from a process of merge, gravating the advantages brought to the ensemble of unions, and stressing that the new structure counts two new Regional Delegacies and there is a prevision of opening new representation quarters. "Many of the difficulties faced on the period before the merge are past waters. Next November 12, we will be inaugurating another syndical delegacy in Macaé, and this, believe me, it is only a start" affirmed Severino.

Presiding the Congress, José Adilson Pereira, underlined that the bases for materializing the event had been planted with the rescue of the ideal of merging at the even of the validity term of the Collective Work Convention on September, the first.

"As a matter of fact this wish started eleven years ago, soon after the advent of Law 8630-the harbors law. All unions sat at the table and arrived t the conclusion that it was needed to find a way for unification. Unhappily, out of nine harbor and one maritime unions, we managed gathering three and seven others remained separate. Unfortunately consensus was not reached at that time. Then at the beginning of this present year this idea bloomed among the bases and stepped over the leaderships. I believe the moment of unity has come", stated José Adilson.

For the President of FENCOVIB, Mário Teixeira, the initiative of Harbor Intersyndical is an example of union organization. " Companions from Espírito Santo have always sighed working together, so that, differently from other harbors, here they have a unique Collective Convention, fruit of a close articulation of all categories. Politically they are already merged: what is missing is the merge on the legal plan", defined Mário.

Ministry of Labor and Employment Adviser, Raimundo Kappel, representing Minister

ressaltou que o governo brasileiro enxerga com bons olhos a proposta do Congresso. "O que está sendo debatido neste evento é o futuro das relações de trabalho e das relações sindicais. Acreditamos que sindicato só é forte se auferir bons resultados em negociações coletivas e se partir de uma questão de entendimento da relação capital e trabalho, procurando a sua composição, de forma a alcançar o esgotamento de todo e qualquer processo negocial. O Ministério do Trabalho e Emprego está de braços abertos para receber os anais deste Congresso e estimular esta unificação em curso", declarou.

Também prestigiam o evento o Presidente da CODESA (ES), Henrique Germano Zimmer e o Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Gelson de Azevedo.



*Idalês Fernando de Oliveira,*  
Presidente da FNE  
FNE President



*Mário Teixeira,*  
Presidente da FENCCOVIB  
FENCCOVIB President

Ricardo Berzoini, underlined that Brazilian Government sees with sympathy the proposition of the Congress. "What is being discussed in this event is the future of labor relations and unions relations. We believe that a Union only is strong if it comes out with good results from collective negotiations and if it departs from an understanding of the capital-labor relation, aiming its composition on a way to achieve the target of any negotiation process. The Ministry is with open arms, to receive the annals of this Congress and to stimulate the unification on course" declared he.

The President of Codesa (ES), Henrique Germano Zimmer and the Superior Labor Tribunal, Minister Gelson de Azevedo also gave prestige to the event.

Tradução livre: Edson Areias

# 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.



Certificado pelo



THE NAUTICAL INSTITUTE

Produtos e serviços para combate a derrames de petróleo e derivados

# Porto de Cabedelo à beira da falência

*CONTTMAF promove ação sindical para salvar cais paraibano*

Um dos mais estratégicos terminais portuários do país está agoniando graças à inércia administrativa, a falta de visão e vontade política das autoridades competentes. O abandono a que está sendo submetido o Porto de Cabedelo, no Estado da Paraíba, pode ser atestado pelo desaparecimento dos navios do litoral paraibano nos últimos meses, sejam eles de grande e médio portes e de pesca, provocando perdas econômicas irreparáveis para a economia da região.

Para se ter uma idéia da gravidade da situação, operadores portuários estimam que por cada navio que deixa de atracar no porto, a Paraíba deixa de recolher em torno de R\$ 700 mil em im-

***“Qualquer governo, de qualquer esfera pública, sabe muito bem da importância estratégica e econômica que um porto tem...”***

*Presidente do Sindicato dos Arrumadores de Cabedelo, José Honório Pereira Neto.*

postos. De acordo com eles, antes do agravamento da crise, uma média de 15 embarcações atracava no cais de Cabedelo, que teve sua economia encolhida em 10%. Em virtude da grave situação, os navios que naturalmente transitavam pela região foram desviados para Recife e Rio Grande do Norte.

Os diversos segmentos envolvidos com a atividade marítima e portuária, reunidos pela representação regional da CONTTMAF, foram unânimes em reconhecer que a dragagem, por si só, não resolverá os problemas do porto local, que pade-



*Líderes pela CONTTMAF, trabalhadores portuários de Cabedelo promovem manifestação contra o abandono do cais local.*

ce da falta de manutenção de equipamentos e de capacidade de armazenamento de mercadorias e meios eficientes de escoamento. Áreas estratégicas para o seu funcionamento, como o canal de acesso necessitam urgentemente de obras.

A empresa responsável pela dragagem informou em maio que havia realizado 90% do serviço. Os 10% restantes não foram concluídos devido a existência de

suma importância para que uma cidade, um município e um Estado, de uma maneira geral, atinja desenvolvimento sustentável e sólido. Qualquer governo, de qualquer esfera pública, sabe muito bem da importância estratégica e econômica que um porto tem no escoamento da produção agrícola ou industrial, incremento da arrecadação de impostos, entrada de novos investimen-

tos, entre outros fatores positivos, que gerem empregos e renda", argumentou o Delegado Regional da CONTTMAF, Rosivando Viana, lembrando, que por sua localização geográfica, Cabedelo possui um dos terminais marítimos mais importantes do Brasil, situando-se próximo aos grandes mercados consumidores, tais como União Européia, África, e Américas Central e do Norte.

**“Nosso objetivo foi alcançado. Esta foi a maior ação sindical portuária que aconteceu por aqui em todos os tempos.”**

**Rosivando Neves Viana,  
Delegado do CONTTMAF e do SINDMAR**

*O Delegado regional da CONTTMAF, Rosivando Viana, reúne-se com representantes do setor portuário para discutir a crise no Porto de Cabedelo.*



um fundo de formação calcária (lama e pedras) que a draga não pôde sugar. Na avaliação dos operadores, o problema compromete todo o trabalho, pois se todo o canal não estiver no mesmo nível, o menor patamar é sempre considerado. A pedra de calcário que fecha a entrada do canal causou prejuízo a cerca de 600 trabalhadores que perderam seus empregos, impedindo ainda que cerca de R\$ 12 milhões chegassem aos cofres públicos do Estado através da arrecadação de ICMS.

O panorama tornou-se crítico para empresários e desesperador para os trabalhadores, principalmente para os TPAs (trabalhadores avulsos do porto) que dependem diretamente da movimentação de carga para obterem seus rendimentos. Nos últimos meses, as empresas locais de navegação vêm tentando sobreviver à crise, as procedentes de outros estados estão fechando seus escritórios, enquanto outras ainda mantêm representações sustentadas pelas matrizes, à espera de uma resolução definitiva. "Um porto é um instrumento de

## CONTTMAF pressiona e Ministério libera verba para o município

Um grande ato público, promovido pela representação sindical da CONTTMAF, em Cabedelo, na Paraíba, no último dia 02 de junho reuniu mais de 300 participantes, entre trabalhadores e operadores portuários, associações comerciais, agências marítimas, despachantes aduaneiros em frente ao Palácio do Governo daquele Estado. O objetivo da manifestação era alertar para a situação de falência em que se encontrava o terminal paraibano que, até aquela data, estava há 78 dias sem receber um só navio cargueiro, ocasionando desemprego e preocupando as entidades sindicais.

A mobilização chamou a atenção do governador Cássio Cunha Lima, e do Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, que estava em visita ao Estado. Ao ouvir as reivindicações da Comissão constituída

pelos trabalhadores, o Ministro liberou de imediato R\$ 1,95 milhão dos R\$ 7,9 milhões destinados aos serviços de dragagem do porto. O restante dos recursos está sendo liberado por etapas.

Para o Delegado Regional da CONTTMAF e do SINDMAR, Rosivando Viana, o saldo final da manifestação foi amplamente positivo. "Nosso objetivo foi alcançado. Esta foi a maior ação sindical portuária que aconteceu por aqui em todos os tempos. Pela primeira vez na história do Estado conseguimos juntar trabalhadores avulsos, operadores, empresários, autoridades portuárias e políticos, todos com o mesmo pensamento: salvar o porto e os trabalhadores portuários. Agora só nos resta esperar e fiscalizar os resultados, afinal, a luta continua", concluiu, exultante.



# Reativação do porto traz crescimento a Cabedelo

Diante da atual conjuntura internacional e nacional, na qual um dos maiores e mais graves problemas são o desemprego, a deputada Giannina Farias do PT juntamente conosco à frente da Prefeitura de Cabedelo percebeu que a forte vocação econômica da cidade é a pesca, tendo em vista ser a única cidade portuária do Estado. Por esse motivo, resolvemos destinar esforços no sentido de reativar e fortalecer o porto e consequentemente gerar desenvolvimento para o Estado, criando emprego e renda para diversas categorias profissionais.

É bem verdade que vários elementos contribuíram para que a situação do porto de Cabedelo chegasse ao verdadeiro caos. O principal deles foi a falta de uma definição política estadual, voltada para o incremento da área, o que levou os barcos a desviarem suas rotas para Suape (PE) ou Natal (RN).

Trazer para a pauta política da Assembleia Legislativa a situação do porto e da pesca em Cabedelo foi uma das ações da Deputada Giannina Farias, que ainda no seu primeiro ano de mandato propôs a realização de uma Sessão Especial com participação dos seguintes órgãos: Secretaria de Agricultura do Estado, Companhia de Desenvolvimento da Paraíba (CINEP), Ibama, Delegacia Federal do Ministério da Agricultura, CONTTMAF, Sindicatos dos Trabalhadores da Pesca, Pre-

feitura de Cabedelo, empresários e administradores do Porto. Foi um momento importantíssimo no qual se discutiu à exaustão a matéria e vários encaminhamentos foram apresentados, entre eles, a solicitação da dragagem do porto para possibilitar a ancoragem dos grandes barcos de bandeiras estrangeiras.

Como se não bastasse, várias foram, as visitas feitas pela Deputada juntamente com o Prefeito, lideranças políticas da cidade e representantes dos trabalhadores da pesca ao Secretário Especial de Aquicultura e Pesca, Dr. José Fristsch, visando a sensibilizá-lo e conscientizá-lo da importância de garantir o funcionamento pleno do porto de Cabedelo para o estado da Paraíba. Resultado disto foi a autorização do Governo Federal para transformar o porto em Terminal Nacional de Pesca, decisão anunciada durante a I Conferência Nacional da Pesca, realizada em Luziânia (GO).

Não se pode negar que muito se trabalhou para que o nosso porto voltasse a ocupar o seu merecido lugar de destaque na economia paraibana, no entanto, temos que admitir que a vontade política tem que emanar de todas as esferas governamentais e num só sentido, incentivar o crescimento econômico da nossa cidade, do nosso estado e obviamente do nosso país.

José Ribeiro Farias Junior é Prefeito de Cabedelo (PB).



**TRANSAS**  
SETS THE STANDARD

A TRANSAS MARINE LTD. apresenta sua nova linha de produtos para a indústria naval, offshore e portuária.

A certificação ISO 9001:2000 garante a qualidade do produto, da instalação, do pós-venda e da assistência técnica.

**NAVI-SAILOR 3000**  
ECDIS - Sistema de Navegação em Cartas Eletrônicas

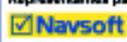
Opção com hardware dedicado ou software. Facilita a visualização de informações do AIS.

**NAVI-RADAR 3000**  
Radar de última geração

**IBS - Passadiço Integrado**  
A última palavra em integração de sistemas.

A Transas Marine Ltd. também possui produtos para o controle do tráfego marítimo, monitoramento e vigilância portuários, monitoramento de frota, SSA5, AIS, simuladores de manobra, de combate à poluição, de carga líquida, etc.

Representantes para o Brasil:

 <b>Navsoft</b> (vendas)	 <b>Metalock</b> (serviços)
Rua Almirante Teffé, 645 sala 1263 Centro - Maracá/RJ - CEP: 24830-085 Telefax: +55 21 2623-1304 E-mail: contato@navsoft.com.br http://www.navsoft.com.br	Rua Visconde do Rio Branco 2026 Santos - SP CEP: 11913-030 Tel: +55 13 3222-4858 Fax: +55 13 3222-4888 E-mail: santos@metalock.com.br http://www.metalock.com.br



Os **aposentados** também têm muitos **interesses a defender.**

Em que regime de aposentadoria você se encontra?  
Em que data você se aposentou?

**Mantenha seu cadastro atualizado no SINDMAR.**

Todo apoio à  
Unicidade Sindical

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



Foto: Museu do Porto de Santos

Filiada à



**FNE**

Federação Nacional dos Estivadores

Fazendo a história da estiva no Brasil.

# Vetos à Navegação

Área econômica do governo vence disputa e impede o Governo Lula de fazer história na Marinha Mercante Brasileira

Setor discute propostas de aperfeiçoamento da MP 177 na sede do SINDMAR.



No último dia 13 de julho, o Presidente Lula sancionou a Lei 10.893/04, com vetos ao texto aprovado pelo Congresso Nacional.

O setor que ansiava, esperançoso, por uma legislação que representasse o fim de repetidos erros do passado, em especial aos que se seguiram à brusca e inconseqüente desregulamentação, promovida pelo Governo Collor, recebeu os vetos presidenciais com compreensível frustração. Em especial, os vetos aos parágrafos do artigo 38, que possibilitava um necessário equilíbrio competitivo à frota atual, diante de seus competidores internacionais, além de significativo estímulo para novas contratações de embarcações, bem como os vetos aos artigos referentes à criação do Fundo de Garantia da Indústria Naval.

As conseqüências para o setor podem ser resumidas em três aspectos:

1. Impacto negativo, quanto às expectativas de cumprimento, do compromisso do atual governo de suporte e investimento no setor de Marinha Mercante e Indústria Naval.
2. Manutenção das precárias condições de competitividade das embarcações já existentes, o que em conseqüência, trará no primeiro momento a aceleração do sucateamento da frota atual, redução dos investimentos na Indústria de Reparação Naval e ausência de elevação da tonelagem de porte bruto da frota nacional, ainda nesta década.
3. Redução nos números de contratos para a Indústria Naval, pela dificuldade de obtenção de garantias, imposta pelo alto custo de uma embarcação, diante, especialmente, das limitações do patrimônio efetivo da maioria dos estaleiros nacionais e secundariamente dos Armadores.

Há que se registrar que foi uma vitória da área econômica do governo, conduzida com supremo zelo para a obtenção de um superávit primário comprometido com o Fundo Monetário Internacional.

Contudo, há que se registrar vitórias no esforço que desaguou na edição da Medida Provisória 177, de março, último, e que serviu de base para as discussões travadas no Congresso Nacional.

Primeiramente, houve como nunca uma união no setor de Marinha Mercante e Indústria Naval, reunindo trabalhadores e empresários com o objetivo único de construir uma nova redação para o mais importante instrumento legal que o setor possui, que é o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, para dar-lhe a indispensável sustentação diante dos competidores internacionais, altamente subsidiados, em suas bandeiras nacio-

nais ou amplamente livres de compromissos com o Estado de seu pavilhão, e com as condições sociais de suas tripulações, como ocorre nos Estados que vendem a utilização de suas bandeiras, conhecidas como de conveniência.

Hercúleos esforços foram observados em todos os segmentos que abdicaram de alguns de seus objetivos iniciais, para construir uma proposta consensual para o setor. Registre-se que este esforço contou com a eficiente e honesta coordenação do então Diretor do Fundo de Marinha Mercante, e hoje Secretário de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes, Sérgio Bacci, o qual obteve o apoio às posições de consenso do setor pelo Ministério dos Transportes.

De avanços práticos, a nova Lei nos trouxe uma revisão dos percentuais alocados ao Fundo de Marinha Mercante e à conta vinculada do Armador, trazendo inclusive pela primeira vez, incentivos, embora tímidos, para a opção de transporte na cabotagem através do chamado serviço *feeder*, ou de alimentação dos portos ao longo da costa, com a utilização dos portos concentradores de carga.

Novo incentivo foi agregado ao navio entregue a partir do último dia 26 de março. A condicionante de que o armador deve utilizar tripulação brasileira para se habilitar a este novo incentivo foi certamente um dos aspectos mais importantes para os aquaviários brasileiros. Esta conquista dá bem a idéia do esforço de todos na obtenção do consenso. Registre-se que o Syndarma, representando a Armação Nacional, e fazendo o contraponto da representação patronal à representação dos trabalhadores aquaviários, realizada pela CONTTMAF, postou-se com seriedade nos cumprimentos e defesas das posições acordadas pelo grupo.

Absurdamente, incentivo idêntico voltado aos navios, atualmente no tráfego, e proporcional à tonelagem de porte bruto que o armador viesse a construir, foi vetado pelo Presidente da República.

Outro avanço digno de nota é que pela primeira vez os trabalhadores e empresários do setor, terão assento no Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante. Isto representa o rompimento de qua-



se meio século de uma prática de exclusão daqueles que efetivamente fazem a Marinha Mercante brasileira navegar. A atividade pesqueira, o financiamento com recursos do Fundo de Marinha Mercante para a formação e aperfeiçoamento dos trabalhadores do setor, bem como a aquisição de embarcações auxiliares à atividade, inclusive pelos sindicatos do setor, foram contemplados, secundariamente pela nova Lei.

A participação da Deputada Jandira Feghali, nas articulações anteriores à tramitação da Medida Provisória, e dentro do Congresso Nacional, assim como os desempenhos do Deputado Luís Sérgio e do Senador Saturnino Braga, como relatores, são dignos de aplauso. Pena que, vários avanços em que eles foram fundamentais para a aprovação, na Câmara e no Senado, tenham sido lamentavelmente eliminados pela Presidência da República.

No entendimento da CONTTMAF, que acompanhou todo o processo, o setor tem a particularidade de necessitar de grandes investimentos. Não dá para remediar. Assim como o fogo, que só se materializa com a existência do combustí-



vel, além do comburente e da temperatura de ignição, a Marinha Mercante brasileira, além do combustível, representado pela demanda, em alta no momento, e pelo comburente, representado pelo interesse do investimento em novas embarcações, precisa de uma legislação que sirva de ignição. Não foi ainda desta vez. Mas, não há dúvidas que alcançamos a temperatura de fulgor. Não é a mesma coisa, mas é um avanço diante do congelamento em que se encontrava o setor. É importante que o setor não se disperse.

A luta continua.



**CONTTMAF resgata tripulação  
do Neptunia Mediterrâneo**

# Fim de um pesadelo

**End of a nightmare**

**Conttmaf rescues crew from  
Neptunia Mediterrâneo**

*Despreparo do Estado  
brasileiro quase  
provoca incidente  
diplomático com  
vizinhos argentinos*

Oito meses em estado de completo abandono e sem perspectivas de regresso. Apenas a esperança e a percepção de que muitas pessoas dependiam de suas sobrevivências motivavam os oito homens que permaneciam a bordo do navio cargueiro Neptunia Mediterrâneo, de bandeira brasileira, fundeado na baía de Ushuaia, a 3 km da costa argentina. O pesadelo dos tripulantes teve seu desfecho no último dia 30 de junho, quando conseguiram desembarcar no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, por força de uma liminar favorável a repatriação, obtida na 6ª Vara do Trabalho de Santos (SP) pelo Consultor Jurídico da CONTTMAF, Dr. Edson Martins Areias.

O drama por que passou os trabalhadores brasileiros não é inédito, mas traduz com precisão a omissão de parte das autoridades competentes e a fragilidade das instituições do país, incapazes de prover normas que assegurem o bem-es-

*Tripulantes do Neptunia e advogado da CONTTMAF,  
momentos antes de deixarem o navio*



tar de seus cidadãos e o cumprimento de seus contratos comerciais. O incidente envolvendo o Neptunia Mediterrâneo torna-se emblemático, por ter ocorrido fora das águas jurisdicionais brasileiras, o que compromete a imagem de nossa bandeira, outrora vigorosa que luta para se reerguer, injetando um novo ânimo na economia e beneficiando a sociedade brasileira como um todo.

A desorientação estatal pode ser comprovada pelo flagrante desrespeito a Convenção 166, da OIT, ratificada pelo próprio governo brasileiro que, no entanto, não se empenhou em obrigar a Neptunia Cia. de Navegação a honrar seus compromissos laborais, fazendo com que os empregados da companhia fossem submetidos a toda sorte de humilhações e condições de trabalho subumanas e expondo o Brasil ao risco de se envolver em um incidente diplomático desastroso com o país vizinho.

Quando o governo central decidiu intervir, medidas infrutíferas foram tomadas, deixando ainda mais evidente o

despreparo das autoridades. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) chegou a suspender a Neptunia por 30 dias, no segmento do longo curso, por descumprimento da legislação vigente, em resolução publicada no Diário Oficial da União em 9 de julho de 2004. Em termos práticos, contudo, a punição não surtiu qualquer efeito, já que o Neptunia Mediterrâneo é o único navio de propriedade da armadora brasileira, que já mantinha seus escritórios fechados.

O fato de a armadora brasileira ser recorrente em casos de abandono – os tripulantes da embarcação já haviam passado por situação semelhante na Baía de Tampa, nos EUA, em 2002 – por si só já justificaria uma ação governamental mais enérgica e preventiva, que servisse de exemplo para toda a comunidade marítima. Mais uma vez, coube às representações sindicais marítimas, capitaneadas pela CONTTMAF, o papel de resguardar os direitos dos trabalhadores, dando-lhes a oportunidade de recomeçarem suas carreiras de forma digna.

## *Unskill of Brazilian State almost generates diplomatic incident with argentine neighbors*

Eight months left in a complete situation of abandonment without perspectives of return. Only hope and perception that many people depended on their survival, motivated eight remainders on board of the containership Neptúnia Mediterrâneo, flying the Brazilian flag, anchored at Ushuaia Bay, 3 km out of argentine shore. Crewmen's nightmare reached its outcome last June 30, when they managed to land at the International Airport of Rio de Janeiro, by force of a mandatory injunction for repatriation requested at the 6th Labor Court of Santos, São Paulo, by Dr. Edson Martins Areias, Juridical Consultant for CONTTMAF.

The drama inflicted to the Brazilian workers, far from being unprecedented, translates with precision the omission of competent authorities and the fragility of the institutions of our country, unable to foresee rules that assure the welfare of its citizens. The incident involving MS Neptúnia Mediterrâneo becomes emblematic as it took place out of Brazilian territorial waters thus threatening the image of our state flag - so vigorous in the past - and the strive to raise it once again and to inject a new disposition in Economics, in the benefit of the Brazilian Society as a whole.

State misguidance can be confirmed by the flagrant disregard of ILO Convention 166, as it has been ratified by the very Brazilian Government which, nevertheless, did not strive to compel Neptunia Companhia de Navegação to honor its laboral duties, hence allowing the company workers to be submitted to all sort of humiliation and subhuman working conditions, exposing the Brazilian State to the risk of involvement in a disastrous diplomatic incident with the neighbor country.

When Federal Government decided to intervene, useless measures were taken, trespassing with greater evidence the lack of skill of Federal Authorities. ANTAQ- National Agency for Waterways Transport suspended Neptunia to operate on international trades for 30 days, due to trespassing of effective laws, by a resolution published on the Official Diary of the Union, on July 9, 2004. On practical terms, however, the penalty did not generate any effect, once Neptunia Mediterrâneo is the sole

## Uma odisséia sem fim

No mês de junho, com a chegada do inverno e o racionamento de alimentos, água e combustível usado para manter o gerador do navio em funcionamento, o panorama a bordo tornou-se insustentável, conforme relato do Contracestre Elias Crispim: "No princípio (quando o navio foi arrestado, em 25 de novembro) a situação já era ruim, mas ainda conseguíamos suportar. De repente piorou tudo, não podíamos tomar banho, ficamos sem comida e dinheiro, sem comu-



*Isolamento térmico do duto de descarga de gases do MCP necessitam de substituição; estado de conservação precário.*



*Constatação de ferrugens no teto e nas redes da praça de máquinas.*



*Diesel vaza do gerador de Emergência.*

nicação com a família, e o navio acabou apagado. Não se podia ligar a cobrar porque não sabíamos se nossas famílias estavam recebendo chamadas. Era uma carestia de não poder fazer nada. Ushuaia é uma cidade turística, mas para nós, tornou-se um tormento. Nem condições de ir à rua, nós tínhamos."

Como se não bastasse o sofrimento vivido pelos marítimos, a embarcação, por si só, representava um risco ao meio ambiente e a salvaguarda da vida humana. "O navio estava sem gerador e sem máquina de propulsão, com risco de garrar e bater nas pedras, provocando um acidente ecológico de grandes proporções e, mais do que isso, um incidente diplomático que poderia perturbar as boas relações que o Brasil tem com a Argentina. Alertamos o cônsul brasileiro e o adido naval para a grave situação. Demos sugestões a eles, mas nenhuma providência concreta foi tomada", protestou enfaticamente Severino Almeida, que preside a CONTTMAF.

Cansado das inúmeras promessas feitas pela Neptunia Companhia de Navegação, que se comprometia a colocar o navio em condições de habitabilidade e navegação, o então Comandante da embarcação Adalberto Wirz Leite Donati pediu, em meados do mês de junho, apoio da CONTTMAF, que acompanhava o caso de perto através de contatos telefônicos realizados pelo seu representante de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais, Nilson José Lima. Na ocasião, Donati comunicou a empresa que iria desembarcar.

No dia 17 de junho, o Consultor Jurídico da Confederação, Edson Areias, chegou a Ushuaia e se encontrou com os advogados argentinos Federico Rauch e Raul Aciar, do Colegio de Abogados de la Tierra Del Fuego para que em conjunto auxiliassem a tripulação. A esta altura, o Comte. Donati já havia desembarcado e os outros cinco tripulantes estavam hospedados em um albergue custeado pelo Governo da Província graças ao empenho dos dois advogados argentinos, previamente contatados por Areias para prover a assistência humanística aos trabalhadores abandonados. Contudo, per-

ship pertaining to the Brazilian owner which already had closed its offices.

The very fact of this Brazilian company to be habitual on abandonment cases- the crew of same vessel had already gone through a similar situation at Tampa Bay, USA, in 2002 – would be enough to justify a more vigorous and preventive Government action so to establish an example for Maritime Community. Once again it came up to the Seamen Union Representations, headed by CONTTMAF, to stand for the safeguard of workers rights, and to offer them a new chance to restart their careers with dignity.

## An endless odyssey

In June, with the arrival of winter and the rationing of food, water and fuel to keep board emergency generator in operation, the panorama aboard became unbearable, according to Bosun Elias Crispim's report: "In the beginning (when the ship remained arrested in November 25) the situation was already bad, but we still managed to take it. Suddenly everything went worse, we no longer could take bath, we ran out of food and money, we had no communication with our families and the ship remained blacked out. We could not place collect calls for we did not know whether our families were able to accept them. Life was so expensive there that we could not afford anything. Ushuaia is a tourism town, but for us it was a torment. We did not have conditions, not even to walk on the streets".

As if the grief the seafarers experienced were not enough, the ship, herself, represented a risk to the environment and to human life safeguard. "The ship is without operational generators and without means of propulsion. She may go adrift and hit the rocks, thus causing an ecological casualty of huge proportions and bring a diplomatic incident which might disturb the good relations Brazil preserves with Argentina. We have warned the Brazilian Consul and the Naval Attaché for the serious situation. We presented them suggestions but no concrete step has been taken" protests emphatically Severino Almeida who presides CONTTMAF.

Sick and tired of the countless promises made by Neptunia Companhia de Navegação, which assumed to bring the ship to conditions of inhabitability and navigation, the former Captain of the ship, Adalberto Wirz Donati pleaded, in the middle of June, Conttmaf's support, as



Taifeiro Abelardo mostra ao consultor jurídico da CONTTMAF o paiol completamente vazio.

maneciam a bordo o Comte. substituto, Julio César D'Almeida e o Taifeiro Abelardo Cordeiro do Nascimento.

Neste intervalo, a empresa despachou outros dois marítimos para Ushuaia, Aldo Pereira da Silva, Marinheiro de Convés, e Jadir Miguel dos Santos, Moço de Convés. Ouvidos pela reportagem, eles expressaram descontentamento e indignação. "Fomos enganados. A Companhia nos informou que o navio estava atracado e apagado, mas que seria iluminado em breve, e que ia zarpar para Santos. Eu acreditei, mas quando cheguei lá, não encontrei nada disso. Não imaginava que ia para a Argentina para ser humilhado", disparou Jadir Miguel. "Quando chegamos, tivemos sorte de encontrar o pessoal que já estava em terra, porque se a gente estivesse embarcado, como o Comte., estaria sofrendo adoidado e, provavelmente, morreríamos por lá", desabou Aldo Pereira.

### Resgate do Comandante

Apesar de permanecer apenas por sete dias embarcado, o Comte. Julio César vivenciou situações extremamente severas a bordo do Neptúnia Mediterrâneo. Um dos momentos mais difíceis foi o socorro ao Taifeiro Abelardo que sofreu um princípio de infarto, no instante em que o navio estava apagado. Pelo VHS, o Comte. conseguiu acionar a Prefeitura

Naval que enviou uma lancha e removeu o tripulante numa maca. "A situação já estava se deteriorando. Não tomava banho há mais de cinco dias, ou seja, desde o meu embarque. Para suportar o frio, à noite pegava o carvão, que já estava acabando, e colocava no tacho, fazia um braseiro e levava para o camarote.

Por causa do frio, um dos meus braços ficou dormente, dificultando o sono. Estava totalmente isolado ali, no meio da baía. Eu olhava para aquela cidade toda, as luzes, sentia o vento gelado, e minha única distração era ver o pouso e a decolagem dos aviões. Sabia que as pessoas estavam indo e vindo, de algum lugar, e só eu estava perdido, não iria para lugar algum.



Conttmaf was already following closely the case through contacts established by Nilson Lima International Affairs Sector Representative. At that time Donati informed the Company he was going to disembark.

On June 17, The Juridical Consultant Edson Areias arrived in Ushuaia to meet Argentine lawyers Federico Rauch and Raul Aciar, members of the Direction Board of Colegio de Abogados de la Tierra del Fuego – local Bar Association – so that, together, they could assist the crew.

At this time Captain Donati had already gone ashore and five other crewmen had been lodged in a Hostel paid by the Provincial Government thanks to the zeal of both Argentine lawyers, previously contacted by Areias to provide humanitarian assistance to the workers in distress. Nevertheless, two men remained on board: Julio Cesar D'Almeida in relief of the former Captain Donati, and steward Abelardo Cordeiro do Nascimento.

At this interim the company dispatched two other seamen, Aldo Pereira da Silva AB Sailor and Jadir Miguel dos Santos, Deck Hand. Listened by our reporters they expressed dissatisfaction and indignation. "We have been cheated. The company informed us that the ship was alongside running on shore energy,



*Eu olhava para aquela cidade toda, as luzes, sentia o vento gelado, e minha única distração era ver o pouso e a decolagem dos aviões. Sabia que as pessoas estavam indo e vindo, de algum lugar, e só eu estava perdido, não iria para lugar algum.*

**Comte. Júlio César**

Estava no limite das minhas forças", contou o Comte. Júlio César.

Dois tripulantes foram a bordo no dia 19 de junho, juntamente com o advogado Edson Areias, em ação humanitária, para sondar a disposição do Comte. e para supri-lo com alimentos, pilhas para lanterna e água mineral. "O Comandante estava debilitado pela falta de alimentos

sendo submetido ao isolamento e ao frio (a temperatura estava em torno de zero grau Celsius). Além disso, em rápida inspeção a bordo, constatamos que o gerador de emergência, além de estar com o radiador furado, tinha o demarrador elétrico inoperante e o sistema pneumático desconectado. O motor do gerador também apresentava vazamentos de combustível, o que infligia riscos de incêndio", relatou Areias. Na ocasião, o Comte. passou uma procuração a CONTTMAF para providenciar seu desembarque e repatriação.

No dia 22 de junho, estando o navio Neptúnia Mediterrâneo ao largo e o mar agitado, uma lancha conduziu os sete tripulantes, acompanhados por dois representantes da Prefeitura Naval, um repórter e o Consultor Jurídico da CONTTMAF rumo ao navio. A lancha ficou sob máquina, ao costado do indigitado da embarcação, de aproximadamente 17 mil toneladas DW. Os tripulantes subiram pela escada de quebra-peito, e resgataram o Comandante e os documentos de bordo. O CLC Júlio César, fisicamente debilitado, foi conduzido a terra e o navio, arrestado devido a falta de pagamento de dívidas, foi entregue a Prefeitura Naval que agora decidirá o seu destino.

and that soon after she would be revitalized to head for Santos. I did believe, but when I arrived there, I found nothing of this. I could not imagine I would go to Argentina to be humiliated" shot Jadir Miguel.

"As we arrived we were very lucky to meet the companions who had already come ashore, for if we had embarked, as the Captain did, we would be suffering hell and probably could die there" relieved Aldo Pereira.

### Rescue of the Captain

Although remaining only seven days aboard, Captain Julio Cesar lived extreme severe situations on the Neptúnia Mediterrâneo. One of the most difficult moments was the assistance paid to Steward Abelardo at an incipient heart infarct when the ship was blacked out. Captain managed to establish contact by VHF with the Coast Guard which sent a launch and removed the crewman on a hammock. "The situation was already deteriorated, I hadn't taken a bath for more than five days, more precisely, since I had stepped on board. To resist the cold I gathered a handful of coal – which already was finishing – and, at night I used to put it on an offhand grill, lit it as a brazier and took it to my cabin. As a consequence of the coldness one of my arms went numb, hindering my sleep. I was completely isolated there in the middle of the bay. I looked at the city and its lights. I felt the ice cold wind and my unique amusement was to watch landing and take-off of planes. I knew people were coming and going somewhere as I was the just one lost guy who was going nowhere. I was at the limit of my forces" reported captain Júlio César.

On June 19, two men of the crew stepped on board with attorney Edson Areias, to sound Captain's disposition and for the humanitarian action of supplying him food, flashlight batteries and mineral water.

"Captain was visibly debilitate by lack of food and potable water, submitted to isolation and cold (temperature was around zero centigrade). Besides, on a quick inspection on board, we noticed that emergency generator had severe leakage on the radiator, its electric start system was out of operation and the pneumatic start up disconnected. There were fuel leaks which inflicted fire hazard", reported Areias. At the time, Captain signed a procuration to CONTTMAF to proceed to his disembarkment and repatriation.



O Marinheiro de Convés, Aldo Pereira da Silva auxilia CMT Júlio César ao chegar em terra

### Ações decisivas para a repatriação

A liminar obtida pela CONTTMAF e expedida pela 6ª Vara do Trabalho em Santos (SP), em 15 de junho, foi de importância fundamental para o processo de resgate dos marítimos. O documento obrigou a empresa a pagar uma indenização de sete mil reais por homem por cada dia de atraso na repatriação dos brasileiros. A despeito da determinação judicial, os oficiais de justiça no Brasil encontravam dificuldades em contatar a empresa, já que a mesma havia abandonado os escritórios em Santos e em São Paulo. "Tínhamos a tutela antecipada dos tripulantes e, no entanto, não podíamos notificar o armador. O companheiro Renaldo Salustiano de Freitas, representante da FNTTAA e Inspetor da ITF em Santos, ficou de campana para identificar o local em que morava um dos representantes da empresa, Eric Grotz, que, antes se dizia um dos diretores e passou a negar tal condição por não querer ter mais qualquer vínculo com a Neptunia. Só então, o oficial de justiça conseguiu citá-lo", explicou Areias, acrescentando que somente após o incidente a Companhia enviou um representante a Ushuaia para tirar o navio de complicações. "Ele tentou cooptar a guarnição, já com as passagens em mãos, dizendo que precisava de dois

homens para ficar a bordo. Fez a promessa de que 15 dias depois colocaria o navio na barra e que aquela seria a única possibilidade deles ganharem algum dinheiro. Nós o colocamos para fora do albergue, dizendo que ele é quem deveria ser preso por crime de abandono", disparou Areias.

Apesar de a tripulação adotar procedimentos com o aval jurídico da CONTTMAF e a orientação dos advogados Rauch e Aciar, no que se referiam às leis argentinas, os trabalhadores permaneciam ilegais em Ushuaia, visto que a legislação daquele país não permitia que os tripulantes pernoitassem em terra. O risco da eminente deportação causou a apreensão na entidade sindical. Além disso, pesava sobre o Comte. uma *notitia criminis* oferecida pela Prefeitura Naval por hipotético abandono de navio. "Esse homem saiu de bordo resgatado pela sua tripulação para que não percesse de frio, de fome, por estar isolado e sem um bote para se evadir em caso de emergência. E isso está documentalmente provado. Se ele tivesse matado alguém para sair dali, ainda assim, ele estaria em exclusão de licitude. Mas ninguém é obrigado a morrer. Principalmente pelo patrimônio de piratas", desabafou o Consultor Jurídico Edson Areias.

No dia 21 de junho, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida enviou

On June 22, as the ship still was at large and the sea was stirred, a boat conducted all seven crewmen, accompanied by two Coast Guard officials, one reporter and CONTTMAF Juridical Consultant towards the ship. The boat remained under machine, alongside the hull of the ship, of approximately 17 000 tons DW. The crew climbed the rope ladder to rescue the Captain and board documents. Capt. Júlio Cesar, physically debilitated was taken ashore and the ship, under arrest for unpaid debits, was assigned to the Coast Guard that must now decide its destiny.

### Decisive Actions for the Repatriation

The mandatory injunction requested by CONTTMAF and ordered by the 6th Laboral Court of Santos, on June 15, played a fundamental role in the process of rescuing the seafarers. This document compelled the Company to support an indemnity of seven thousand reais (approximately two thousand and three hundred US dollars) per man and per day of retard in repatriation of the Brazilians. Despite this judicial order the Tribunal bailiffs found difficulties to contact the Company as it had abandoned its offices in Santos and São Paulo. " We had obtained the injunction for the crew and nevertheless, we could not notify the shipowner. Companion Renaldo Salustiano de Freitas, FNTTAA (Waterways Workers Federation) Representative and ITF Inspector in Santos stood by to identify the place where one of the Representaives of the Company lived, Erick Grotz, who self proclaimed to be



Tripulantes e Consultor Edson Areias reúnem-se no albergue



*Se as autoridades não têm percepção sobre o que está acontecendo, não exercem seu poder de polícia e sua posição administrativa, num caso como este, então estamos muito mal.*

*Se o navio for para as pedras, desgovernado, naquele porto onde não há rebocador, sendo aquela uma região no extremo meridional, com diversidade ecológica, como ficaremos? Isso pode desencadear um grande incidente diplomático internacional.*

**Consultor Jurídico da CONTTMAF,  
Dr. Edson Martins Areias**

uma carta ao governo brasileiro, com cópias para o Gabinete da Casa Civil e para os Ministérios das Relações Exteriores, do Trabalho, Defesa e Transportes com o intuito de chamar a atenção para o drama vivido na Argentina, após inúmeras e infrutíferas denúncias às autoridades competentes. "É óbvia a necessidade do governo brasileiro, em promover medidas urgentes e eficazes, para a repatriação desses brasileiros. Torna-se evidente, também, o

despreparo do Estado brasileiro, para lidar com situações decorrentes de funcionamento de empresas de navegação, sem a adequada estrutura e compromisso lastrados na responsabilidade social e comercial."

No documento, o Presidente da Confederação solicitava ainda medidas urgentes para impedir que a Neptunia Companhia de Navegação continuasse enviando tripulantes para o navio, além de ações efetivas de suporte a marítimos brasileiros abandonados e o cancelamento da autorização de funcionamento da empresa ou de qualquer outra companhia que venha a proceder como ela. "Se as autoridades não têm percepção sobre o que está acontecendo, não exercem seu poder de polícia e sua posição administrativa, num caso como este, então estamos muito mal. As consequências desse incidente deveriam ser avaliadas porque a poluição ambiental lá permanece. Se esse navio garra, com a quantidade de ventos nessa época do ano, assistiríamos a um acidente de grandes proporções. O navio não tem máquina, se 100 homens tentarem içar o ferro, não conseguirão. Há 10 toneladas de âncora e mais 700 toneladas de óleo pesado a bordo. Se o navio for para as pedras, desgovernado, naquele porto onde não há rebocador, sendo aquela uma região no extremo meridional, com diversidade ecológica, como ficaremos? Isso pode desencadear um grande incidente diplomático internacional", alertou Areias.

one of its directors, but turned to deny such condition in order to avoid any link with Neptunia. Only then the bailiff manage to cite him" explained Areias, adding that only after this incident the Company sent a Representative to Ushuaia to take the ship out of trouble. " He tried to bribe the crew with the air tickets in his power, declaring that he needed two men to remain on board. He also promised that in 15 days he would put the ship out of the sandbar and that this would be the only possibility for the crew to receive some money. We shoved him out of the hostel and told him he was the one who should be arrested for the crime of abandoning" flashed Areias.

Although the crew had adopted all due procedures with the juridical support of CONTTMAF and had followed the orientation of attorneys Rauch and Aciar with regards to argentine legislation, the workers remained illegal in Ushuaia, as the law of that country does not allow crewmwn to spend the night ashore. Eminent risk of deportation caused apprehension to the Unionist Entity. Besides it hang upon Captains ' s head a notitia criminis reported by the Coast Guard on basis of a hypothetical ship abandonment. "This man left the ship rescued by his crew so that he would not perish by cold, hunger, for he was isolation without having, at least, a boat to evade in case of emergency. All these facts are supported by documentary evidence. Had he killed someone to flee ashore, even so he would be covered by a clause of exclusion of illicitity. Nobody is obliged to die, mainly to defend the possessions of pirates" declared Juridical Consultant Edson Areias.



## Um olhar para o futuro

Após um longo período de martírio, os tripulantes do Neptunia Mediterrâneo esperam agora receber seus salários atrasados e voltar, assim que possível, ao mar. "Daqui para frente, eu espero nunca mais embarcar em uma companhia como essa, quero retomar minha carreira e trabalhar em uma empresa séria, que tenha acordos trabalhistas firmados com o SINDMAR. Fora do Sindicato nunca mais", garantiu o Eletricista Mario Victor da Costa, que, por duas vezes, foi vítima do abandono por parte do armador. O Contramestre Elias Crispim também aguarda um novo embarque. "Eu vou ver se arrumo um embarque num rebocador. Estou com 60 anos, mas não é por isso que vou me achar velho e me entregar. Enxergo um novo horizonte, sei que todos nós estaremos prontos para a luta novamente", aditando: "Perdi cinco anos de serviço nessa empresa, nem fundo de garantia eles depositavam. Quando o Jailson, do SINDMAR, foi a bordo, no ano passado, nós podíamos ter vindo junto com ele. Mas com o tempo de casa que eu tinha e preocupado com a família, resolvi dar um voto de confiança. Só que empresa piranguera não agüento mais".

Além da esperança no futuro, um sentimento demonstrado, unanimemente, pelos tripulantes foi a gratidão, tanto pela atuação da entidade sindical, quanto pelo trabalho desempenhado pelos advogados argentinos. "Só tenho palavras de agradecimento em relação a CONTTMAF, ela fez um trabalho muito bonito, porque na realidade nós estávamos deprimidos, sem apoio de ninguém, e assim que ela entrou no circuito os ânimos melhoraram bastante, ficamos otimistas e graças a esta entidade nos mantivemos vivos e agora podemos contar essa história com final feliz", salientou o Taifeiro Abelardo Cordeiro do Nascimento.

Para receber os salários atrasados, os tripulantes deverão mover uma ação judicial em face da Neptunia. A CONTTMAF, por sua vez, seguirá lutando para que os direitos dos trabalhadores marítimos sejam salvaguardados e para que este epi-

On June 21, CONTTMAF President, Severino Almeida mailed a letter to Brazilian Government with copies to the Ministers of Political Coordination, Foreign Relations, Work, Defense and Transports, aiming to call attention for the drama taking place in Argentina, after reiterated and fruitless denounces to the competent authorities. "It is obvious the need for the Government to promote urgent and efficient measures to repatriate these Brazilians. It turns out evident, too, the lack of skill of Brazilian Government to deal with casual occurrences concerning the operation of navigation companies without the adequate structure and commitment to social and commercial responsibilities". On the same document, CONTTMAF President still requested urgent measures to hind Neptunia Companhia de Navegação to go on sending crewmen to the ship, and other effective support actions to abandoned Brazilian seamen as well as the canceling of operational license of this company or of any other that turns to proceed in the same way. If the authorities have no perception about what is happening, if they do not exert their power of police and if they do not assume their administration positions in a case like the present one, then we are very ill. Consequences of this incident should be evaluated because the environment pollution hazards still prevails. If this ship goes adrift, with the amount of wind at this season of the year, there will be an accident of large proportions. The ship has no engine; even if 100 men were to pull the anchor, they would not make it; it weights 10 ton. There are 700 tons of fuel oil on board. If the ship strikes the rocks, adrift, in that harbor with no tug, in that extreme austral region, with such an ecologic diversity, how shall we be? This may trigger a huge diplomatic international incident" warned Areias.

## A glimpse on the future

After a long period of affliction Neptunia Mediterrâneo's crew now hope to receive their overdue wages and to return, as soon as possible, to the seas. "From now on, I hope I will never join a company like this; I want to recover my career and work for a serious company with bargain agreement signed with SINDMAR. Out of the Union, no more!" assured Electrician Mário Victor da Costa, who twice was a victim of abandonment but the shipowner. Bosun Crispim also awaits a new embarkment. "I'll try to get a job on a tug boat. I am 60 but this is not a reason to feel old and give up. I see a new horizon; I know we will be ready to struggle once again", adding: "I lost five years of service in this company, for they did not even cash our Dismissal Fund quotes. When Jailson of SINDMAR went aboard last year we could have returned with him. But due to the time I had in



sódio não macule a imagem da bandeira nacional frente à indústria marítima internacional. O infortúnio a que foram submetidos os tripulantes do Neptúnia não é um caso isolado. Frequentemente, chegam navios estrangeiros a Belém do Pará arvorando bandeiras de aluguel, com ocorrência de abandono de tripulantes por parte dos armadores. Contudo, um governo de Estado de bandeira, como o brasileiro, não deveria permitir que a imagem de sua Marinha Mercante fique abalada pela atitude irresponsável de um grupo de armadores descompromissados com a ética e com os segmentos mobilizados pelo soerguimento do setor.

the company and thinking of my family I decided to give the company a vow of trust. But I no longer stand pirate companies".

Beyond hope for the future the crewmen unanimously express a feeling of gratitude for the performance of the Unionist Entity as well as for the work carried out by the Argentine attorneys. "I only have words of acknowledgement in relation to CONTTMAF for its beautiful work; as a matter of fact we were depressed, without anyone's support and as soon as CONTTMAF got on line our moral grew and we became optimistic; thanks to this Workers Entity we kept alive and we can tell now a story with a happy end" stressed Steward Abelardo Cordeiro do Nascimento.

To recover their overdue wages crewmembers are to sue a juridical action on face of Neptúnia. CONTTMAF, on its turn, will keep standing for the rights of sea workers to be safeguarded and for this episode does not stain the reputation of Brazilian Flag before the eyes of the international maritime industry. Misfortune imposed to Neptúnia crew is not an insulated case. Frequently foreign ships call at Belem do Pará flying flags of convenience with occurrence of abandonment of crew by shipowners. However a Government of a State flag, like Brazil is not to allow that its image should be affected by the irresponsible attitude of a group of shipowners without any commitment to the segments moved by the ascent of our maritime transport industry.

## Emoção e alívio no desembarque

### Emotion and relief at disembarkment

foto: Nilo José Borges Coimbra



Na chegada a capital fluminense, um clima de forte emoção tomou conta de parentes, amigos e representantes da CONTTMAF e do SINDMAR presentes ao Aeroporto Internacional para recepcionar os trabalhadores, que resistiram heroicamente a todas as adversidades a bordo do Neptunia. O sentimento de alívio estampado no rosto de cada tripulante revelava a dimensão do sofrimento pelo qual passaram durante oito meses. "Este foi o segundo incidente perigoso envolvendo o meu marido nesta empresa. Fi-

camos sem nos falar, mas no último dia 25 (de junho) ele ligou informando que voltaria para casa. Agora quero matar a saudade e dar a ele todo apoio para esquecer esta história", disse, com indisfarçável satisfação, Márcia Alves da Silva, esposa do Eletricista Mário Victor Costa, enquanto aguardava o desembarque do marido ao lado dos dois filhos do casal.

A CONTTMAF não só cuidou de todo o processo para a volta dos tripulantes ao Brasil, como também levou os familia-

*Só tenho palavras de agradecimento em relação a CONTTMAF, ela fez um trabalho muito bonito, porque na realidade nós estávamos deprimidos, sem apoio de ninguém, e assim que ela entrou no circuito os ânimos melhoraram bastante, ficamos otimistas e graças a esta entidade nos mantivemos vivos e agora podemos contar essa história com final feliz.*

**Taifeiro Abelardo Cordeiro do Nascimento**

foto: Roberto Moraes



Contramestre Crispim é recepcionado com emoção por netos.

res para recepcioná-los no terminal e custeou o traslado de cada um deles até suas residências, no Rio, em Santos, e na Bahia. A Secretária Executiva da Confederação, Andréa Caldas, acompanhou, pessoalmente, o Contramestre Elias Crispim até sua residência em Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, e se emocionou com o carinho demonstrado por seus familiares. "Devolver a felicidade a essas famílias foi algo que me comoveu bastante. Sinto-me recompensada por ajudar a trazer de volta ao convívio familiar, o esposo, o pai, o avô tão querido, o chefe de família amado e ausente por tan-

A strong emotion mood involved relatives, friends, CONTTMAF and SINDMAR staff present at Rio's International Airport to welcome the seafarers who, heroically resisted all sort of adversities on board of MS Neptunia Mediterrâneo. The feeling of relief was expressed on the face of each and every crewman, picturing the dimension of grief they experienced for eight months.

"This has been the second dangerous incident involving my husband at this company. We remained without speaking to each other, but last 25 (june) he called to tell he was coming home. Now I want to stay close and give him all support to forget all this story" said with undissimulating satisfaction, Marcia Alves da Silva, wife of Electrician Mario Victor Costa, while, with her two sons, she awaited for his arrival.

CONTTMAF, besides having carried out all the process to repatriate the crewmen, also cared to take all familiars to welcome them at the airport; still, CONTTMAF provided all necessary means and pocket money for land transport between the airports and their residences in three different cities, Rio, Santos and Bahia. Andrea Caldas, executive secretary of CONTTMAF, accompanied, personally, Bosum Elias Crispim to his residence in Duque de Caxias – a town on the outskirts of Rio de

*"Devolver a felicidade a essas famílias foi algo que me comoveu bastante. Sinto-me recompensada por ajudar a trazer de volta ao convívio familiar, o esposo, o pai, o avô tão querido, o chefe de família amado e ausente por tanto tempo, que chega sem um tostão no bolso à sua casa e mesmo assim é recebido com o choro de uma saudade."*

**Secretária Executiva da CONTTMAF, Andréa Caldas.**



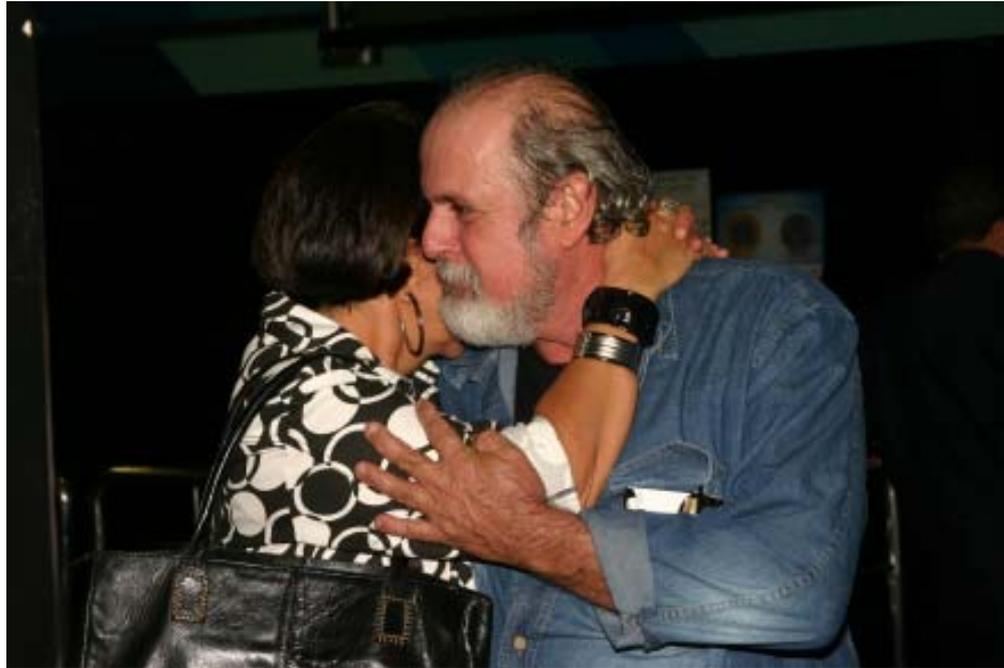
to tempo, que chega sem um tostão no bolso à sua casa e mesmo assim é recebido com o choro de uma saudade."

Para o representante de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais da Confederação, Nilson José Lima, que acompanhou de perto o caso auxiliando a família dos marítimos e cuidando dos entraves administrativos, a sensação mais forte é a de dever cumprido com êxito. "Todo o esforço e trabalho exercidos pela CONTTMAF, tanto na parte de comunicação quanto na assistência aos tripulantes e familiares foram recompensados pelo feliz retorno dos marítimos a seus lares, após tanto sofrimento", declarou.

foto: Nilo José Borges Coimbra



Taifeiro Abelardo do Nascimento é recebido com alegria por familiares.



Janeiro – and got stirred up by the affection devoted by his family. "It did really touch me a lot to bring back happiness to these families. I feel rewarded for having helped bring this man, this father and grandfather, this chief of family, so beloved and absent for such a long time, back to his home; although he arrives without a nickel in his pocket, even so he is welcome by his family with the weeping of nostalgia".

Nilson José Lima, CONTTMAF Representative for International Matters Sectorial Activities, who closely followed this case, supporting crewmen`s families and taking care of the bureaucratic hindrances, reports that his strongest feeling is the sense of the accomplished duty with success.

"All efforts and work endeavored by CONTTMAF, such as related to communication as to assisting the crewmen and their families, were rewarded by the happy return of the seamen to their homes, after so much grief", declared he.

## Carta de agradecimento da CONTTMAF endereçada aos advogados de Ushuaia em reconhecimento a participação fundamental no socorro aos tripulantes do Neptunia

### Solidariedade Internacional

A exitosa operação que a CONTTMAF capitaneou para retirar de bordo os tripulantes do NM Neptunia Mediterrâneo não teria sido concretizada sem o apoio eficaz dos ilustres advogados argentinos Federico Rauch e Raúl Antonio Aciar do Colegio de Abogados de la Tierra Del Fuego.

Ao serem contatados pelo Departamento Jurídico da CONTTMAF, os advogados argentinos se sensibilizaram com a situação dos brasileiros abandonados pelo armador desde novembro de 2003,

sem salários, com constantes racionamentos de alimentos, água, energia elétrica, padecendo de frio e isolamento, só podendo baixar terra no bote salva-vidas, uma vez por mês.

Em junho, ante a chegada do inverno austral, com temperaturas muito abaixo de zero, a situação tornou-se insustentável. Mesmo após a CONTTMAF ter garantido a decisão judicial para repatriar os tripulantes, fazia-se necessário notificar a empresa, a qual abandonando seus escritórios, se esquivava ao contato do Oficial de Justiça.

### International Solidarity

The successful operation led by CONTTMAF to repatriate to withdraw the crew of Neptunia Mediterrâneo would not have been achieved without the efficient support of the illustrious Argentine lawyers Federico Rauch and Raúl Antonio Aciar, directors of the Colegio de Abogados de la Tierra del Fuego.

Upon being contacted by CONTTMAF Juridical Department the Argentine lawyers got touched by the situation of Brazilians who had been abandoned since November 2003, without fees, undergoing constant rationing of food, water undergoing cold and isolation, with a strict



*Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias (à esquerda) delibera com advogados argentinos, Rauch e Aciar.*

Neste ínterim, os Drs. Federico e Raúl Antonio providenciaram, junto ao governo da Terra do Fogo, alojamento em terra, possibilitando que os tripulantes desembarcassem, no exercício do direito de se retirar de bordo por falta de condições de sobrevivência digna.

Após a chegada do Consultor Jurídico da CONTTMAF a Ushuaia, o apoio dos Drs. Federico e Raúl Antonio continuou sendo de fundamental importância para resistir às pressões da Imigração e da Prefeitura Naval sobre os tripulantes, bem como para evitar que dois outros marinheiros, recém-enviados de Santos, embarcassem no navio apagado, cujo comandante teve de ser resgatado, após resistir, sozinho a bordo, sem alimentos, energia de calefação ou comunicação.

Os dois importantes advogados ar-

gentinos agiram movidos exclusivamente pelo senso de solidariedade e justiça, sem cobrar um tostão de honorários profissionais: deixaram de cuidar de assuntos de seu conceituado escritório, onde cederam uma sala ao advogado da CONTTMAF, para prover todo o apoio de informações sobre a legislação local, disponibilizando acesso a internet, telefone, fax e secretária.

Federico e Raúl Antonio, renomados advogados da Terra do Fogo, destacam-se nos meios jurídicos e políticos na defesa da Integração da América Latina; seu exemplo de solidariedade engrandece a fraternidade latino-americana e fala mais alto do que mil delegações diplomáticas.

Não há palavras para traduzir nosso reconhecimento: Gracias, queridos hermanos de Argentina! 

possibility to go ashore once a month on the lifeboat.

In June, as the austral winter arrived with temperatures far below zero degrees centigrade, the situation became unbearable. Even after CONTTMAF already was in possession of a writ of repatriation it still was necessary to notice, officially, the Shipowner, which systematically abandoning his offices, slipped from the contact of the Court officers.

In this meantime, Drs. Federico and Raúl Antonio established arrangements with the Government of the Province of Tierra del Fuego to lodge the seamen ashore, thus, enabling them to exercise their rights to leave the ship by lack of surviving conditions in a state of dignity .

After the arrival of CONTTMAF Juridical Consultant in Ushuaia the support of Drs. Federico e Raúl Antonio, kept on being of utmost importance to resist the pressures Immigration Department and Port Authorities (Prefectura Naval) put on the crew, as well as to avoid that two other sailors, sent from Santos, Brazil, could step on the blacked out ship, which captain had to be rescued, after remaining all alone, after having resisted on board, for five days, all by himself, without food, heating or communication.

Both important Argentine lawyers' actuation was moved exclusively by their sense of solidarity and justice, without charging a single cent: some matters of their distinguished office had to be left apart; both offered a room in the office to their CONTTMAF colleague and all due support such as information about Argentine law, internet, phone and fax facilities as well as the constant assistance of a secretary.

Federico and Raúl Antonio, renowned lawyer in Tierra del Fuego, stand out among the juridical and political communities as defenders of Latin American Integration; their example of solidarity dignifies the fraternity in Latin America and echoes louder than one thousand Diplomatic Delegations.

There are not enough words to translate our acknowledgement: Gracias, Hermanos de Argentina!

Tradução Livre: Edson Areias

# CONTTMAF prestigia cerimônia de entrega do navio Serra Polar

Foi entregue, no último dia 19 de junho, o navio abastecedor Serra Polar, da Navegação São Miguel, em cerimônia realizada no Espaço Cultural do Museu da Marinha, no Centro do Rio de Janeiro. A embarcação, que foi encomendada ao estaleiro ETN, de Belém (PA) é a segunda unidade de casco duplo recebida pela empresa, e foi construída por meio de um financiamento do BNDES, com recursos do Fundo de Marinha Mercante.

O Serra Polar, como embarcação de abastecimento (*bunker*) impressiona pela estrutura, já que conta com duas camadas de aço, medindo 74,14 metros de comprimento e 14,5 metros de largura, tendo uma capacidade de transporte de 3.338 toneladas de peso bruto. A embarcação é capaz de navegar em canais com profundidade mínima de 4,5 metros, atingindo uma velocidade de até 10 nós (18,53 km/h).

Segundo informações da empresa o navio apresenta medição nos tanques de carga, medidores de fluxo, sistema de bombeio de alta vazão e equipamentos



de combate a acidentes que envolvam derramamento de óleo no mar.

A cerimônia foi prestigiada pela CONTTMAF, FNTTA e toda a Diretoria do SINDMAR e contou com a presença da Deputada Jandira Feghali, madrinha da embarcação, o Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Haroldo Lima, além de diversos representantes dos trabalhado-

res marítimos e autoridades do setor. Para o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida "a Empresa de Navegação São Miguel, tem se destacado pela busca de elevação de níveis operacionais e de segurança com investimentos em embarcações que representam significativa melhoria na prestação de serviços no setor de abastecimento das embarcações nos portos nacionais".

Para o Diretor de Assuntos Marítimos da FNTTAA, e Segundo Presidente do SINDMAR José Válido, a São Miguel, ao convidar a Deputada Federal Jandira Feghali, para madrinha da embarcação expõe um justo reconhecimento àquela parlamentar que se destaca na defesa dos trabalhadores do setor e da própria Marinha Mercante brasileira. "É um justo e oportuno reconhecimento", destacou José Válido. 



◀ Da esquerda para a direita: CMT do Serra Polar, Marcio Biachi, Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, Deputada Jandira Feghali. Chefe-de-Máquinas Antonio Hilário, e Imediato Misael Berdeide.

# CONTTMAF ajuda marítimo da Letônia a voltar para casa

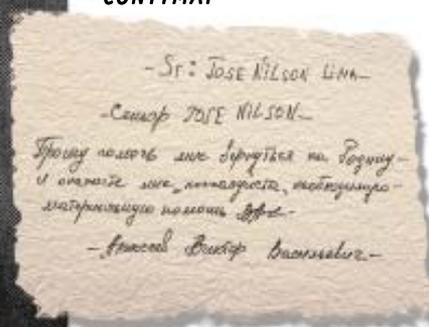
## CONTTMAF helps out Latvian Seafarer go home

Viktors desembarca em Riga, na Letônia. Fim de um sofrimento que durou 10 anos.

Viktors lands in Riga, Latvia. End of a 10 years lasting grief.



**Bilhete  
endereçado  
por Viktors  
Aleksejevs a  
CONTTMAF**



Solidão, abatimento, angústia e esgotamento físico e mental são sentimentos comuns no profissional que opta por fazer carreira na Marinha Mercante, cumprindo uma dura rotina de trabalho e longos períodos de embarque. Mas um marinheiro da Letônia, em particular, experimentou sensação semelhante, não a bordo de embarcações, e sim em terras estrangeiras. No último dia 28 de abril, Viktors Aleksejevs, que há 10 anos estava afastado de sua família, desembarcou em Riga, capital da Letônia, sendo calorosamente recepcionado por parentes e dezenas de repórteres de rádio, TV e jornais locais. O repatriação do marítimo só foi possível graças a intervenção da CONTTMAF no processo que também envolveu o Consulado da Letônia no Brasil e a União dos Marítimos daquele país.

O drama vivido por Viktors chamou a atenção das autoridades após a veiculação em uma TV russa de uma re-

*“A confiança no sucesso de nossas ações foi tanta que nos foi oferecido pelo sindicato letão custeio para agilização do processo in loco. Mas isso acabou não sendo necessário.”*

*Nilson José Lima,  
representante da CONTTMAF de  
Atividades Setoriais para Assuntos  
Internacionais.*

Loneliness, depression, anguish, physical and mental distress are usual feelings for those who choose a career in the Merchant Marine and, therefore, have to carry out a hard work routine and long periods on board. But a sailor from Latvia, in particular, underwent a similar feeling, not on board of seagoing vessels, but ashore, in a foreign country. Last April, 28, Viktors Aleksejevs, after almost 10 years apart from his family, landed in Riga, capital of Latvia, where he was warmly received by his relatives and dozens reporters of radio, television and local newspapers. This seafarer repatriation only became possible due to CONTTMAF intervention in a process that also involved the Consulate of Latvia in São Paulo, Brazil, and the Seamen Union of that country. Viktor's drama called the attention of the authorities after the divulgation of his story by a Russian Television Chanel reportage. The President of the Union of Seafarers of Latvia (LSUMF), Igor Pavlovs, made contact with several seafarers' unions in South America asking for help in the process of repatriation; however, CONTTMAF was the sole Entity which promptly readied to work on the case. Severino Almeida, President of CONTTMAF, received a message from Igors Pavlovs requesting his fellow union leader to intercede at the Consulate of Latvia in São Paulo, Brasil on behalf of Viktors, as there was no diplomatic



portagem contando a sua história. O Presidente da União de Trabalhadores Marítimos da Letônia (LSUMF), Igors Pavlovs, contactou diversos sindicatos marítimos da América do Sul para pedir auxílio no processo de repatriação, no entanto, a CONTTMAF foi a única entidade que se prontificou a colaborar no caso. O Presidente da Confederação, Severino Almeida, recebeu um comunicado de Igors Pavlovs, no qual o sindicalista pedia que a entidade brasileira intercedesse junto do Consulado da Letônia em São Paulo em favor de Viktors, já que não havia representação diplomática daquele país no Uruguai. Após a avaliação das reais possibilidades de ajuda, a CONTTMAF, procedeu às ações pertinentes ao início do processo e o representante de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais, Nilson José Lima, assumiu a tarefa de acompanhamento no trâmite para o retorno de Viktors a sua terranatal. "No princípio, foi acionado o Cônsul Honorário da Letônia, em São Paulo, Janis Grimberg, que havia sido informado dos acontecimentos pelos parentes do marítimo. Os familiares já tinham enviado cópias dos documentos pessoais de Viktors para a representação

*"Fico grata a CONTTMAF, que realizou uma série de contatos no sentido de providenciar a retirada da documentação de Viktors e atuou em todas as etapas das negociações."*

*Elvira Reyes de Moizo, a agricultora que acolheu Viktors na granja em que reside.*

*Para sobreviver, Viktors Aleksejevs trabalhou na propriedade agrícola de Hugo Moizo, em Montevideu.*

To survive , Viktors Aleksejevs worked at Hugo Moizo's Ranch, in Montevideo.

representation of Latvia in Uruguay. After evaluating the real possibilities of help, CONTTMAF proceeded all actions concerning the start up of the process and Nilton Jose Lima, its Representative for Sector Activities on International Affairs, was placed in charge of the task of following all necessary steps and actions to send Viktor to his homeland. "At the beginning we called upon the Honorary Consul of Latvia in São Paulo, Mr. Janis Grimberg who had already been informed about the occurrences by the relatives of the seafarer. They had already sent copies of Viktors' personal documents to the Representation of Latvia in Brazil as the original ones had been stolen. "We followed all the repatriation process and intermediated the communication between the seaman , the Consulate and the Seafarers Union in Riga. Such was the confidence on the success of our actions that the Latvian Union offered us to pay all costs to speed up the process in loco. But this turned out not to be necessary" explained Nilson who, approximately by two months, tirelessly worked on this case.

The misfortune of Viktor, aged 56, started in 1994, after the Russian ship on which he served aboard had been arrested in Montevideo. Without money and jobless, the seaman was led by a friend to get a job on a farm owned by Hugo Moizo where he worked and lived for the past seven years as a gardener. Nostalgia for his relatives and his homeland spoke louder and , lately, Viktors started searching a way to return home. " I beg you to help me go back to my homeland , on the dzintar<sup>1</sup> sea, gray and filled with sadness. I wish to achieve the citizenship of my country", relieved Viktors with

da Letônia no Brasil, pois os originais haviam sido roubados. Acompanhamos todo o processo de repatriação, intermediando a comunicação entre o marinheiro, o consulado e o sindicato em Riga. A confiança no sucesso de nossas ações foi tanta que nos foi oferecido pelo sindicato letão custeio para agilização do processo *in loco*. Mas isso acabou não sendo necessário”, esclareceu Nilson, que atuou no caso incansavelmente por cerca de dois meses.

O infortúnio de Viktors, de 56 anos, teve início em 1994, depois que ele viu o navio russo em que trabalhava ser arrestado em Montevidéu. Sem dinheiro e desempregado, o marinheiro conseguiu por intermédio de um amigo emprego na propriedade agrícola de Hugo Moizo, na qual morou e trabalhou nos últimos sete anos, como jardineiro. A saudade dos parentes e de seu país de origem, contudo, falaram mais alto e, nos últimos tempos, Viktors vinha procurando meios para retornar a seu país. “Peço que me ajude a regressar para minha terranatal, no mar do Dzintars<sup>1</sup>, cinzento e cheio de tristeza. Desejo receber cidadania no meu país”, desabafou, em tom saudosista, através de carta enviada ao Presidente da Letônia. O marítimo também encaminhou uma correspondência escrita em russo para a CONTTMAF na qual fazia um apelo por ajuda financeira para que pudesse regressar a cidade letã de Radina.

De acordo com a agricultora Elvira Reyes de Moizo, que acolheu Viktors na granja em que reside, o idioma russo tornou-se um empecilho para a comunica-

ção entre o marítimo e a comunidade. “Não sabíamos nada sobre a vida dele, mas ficamos muito sensibilizados com sua situação. Aos poucos, ele foi progredindo e conseguiu suprir suas necessidades básicas. E se mostrou tão agradecido que freqüentemente comprava presentes para nossa família”, revelou.

Após preencher, por telefone, um formulário da representação diplomática letã no Brasil, o marinheiro retirou o certificado de viagem para seu país, emitido pelo Consulado da Estônia, no Uruguai. “Fico grata a CONTTMAF, que realizou uma série de contatos no sentido de providenciar a retirada da documentação de Viktors e atuou em todas as etapas das negociações”, declarou Elvira Moizo.

Viktors Aleksejevs nasceu na cidade de Priekule, em 1948, quando a República da Letônia ainda encontrava-se sob o regime comunista da antiga União Soviética. A operação que resultou no seu retorno atende aos princípios básicos de solidariedade que regem as organizações sindicais dos trabalhadores em transportes em âmbito mundial, numa demonstração de que é possível superar distâncias em prol de alguém que necessite de amparo. 

*1. Dzintar é uma palavra letã que representa o âmbar (resina fóssil, translúcida, muito dura, originária de um pinheiro da época terciária). O âmbar é considerado especial entre os letãos e é usado em colares, pulseiras e anéis. Como símbolo da identidade nacional, Dzintar se relaciona com valores ligados a beleza, a franqueza e a liberdade. A informação foi obtida no site [www.dead.net/band\\_members/mickey/artists.html](http://www.dead.net/band_members/mickey/artists.html).*

a nostalgic tone in a letter he wrote to the President of Latvia. Meanwhile he also sent a letter in Russian to Conttmáf applying for financial assistance to return to his land.

According to Elvira Reyes de Moizo, the farmer who gave shelter to Viktors on her ranch, the Russian idiom was an obstacle for communication between the seafarer and the community. “We knew nothing about his life but we were concerned about his situation. Little by little he made progress on affording his basic needs. He demonstrated such a gratitude that he often bought presents for our family” said she.

After having filled, by phone, a form of the Latvian Diplomatic Representation for Brazil, the sailor got hold of a certificate to travel to his land, issued by the consulate of Estonia in Uruguay. “I am thankful to Conttmáf which established a series of contacts aiming to dispatch Viktors documentation and did actuated in all phases of negotiation” declared Elvira Moizo.

Viktors Aleksejevs was born in the town of Priekule, in 1948, when the Republic of Latvia still was under the communist regimen of the former Soviet Union. The operation that led to his return attends the basic principles of solidarity ruling transportworkers unions organizations around the world, and is a demonstration how possible it is to overcome distances to attend anyone who is in need of aid.

*1. Dzintar is the Latvian word for amber. Amber is considered very special among Latvians, worn in necklaces, bracelets, and rings. As a symbol of national identity, it stands for beauty, openness and freedom. This information has been obtained at [www.dead.net/band\\_members/mickey/artists.html](http://www.dead.net/band_members/mickey/artists.html).*



# Navegue conosco!

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

Navegue com quem está sempre conectado a você.

# Movimento Sindical Portuário perde **GRANDE LÍDER**

A Comunidade Portuária está de luto. No último dia 23 de maio, faleceu, aos 68 anos, o Presidente da Federação Nacional dos Estivadores, FNE, Abelardo Whickam Fernandes. O líder sindical sofreu uma parada cardíaca após permanecer por cinco dias internado na Unidade de Tratamento Intensivo do Hospital HGO, em Brasília.

Abelardo, que também era Diretor para Assuntos de Estiva e Desestiva da CONTTMAF, era conhecido carinhosamente como "Bebeco" e dirigiu a FNE por oito anos. A capacidade de articulação e o empenho demonstrado na defesa dos direitos do trabalhador portuário marcaram sua trajetória, fazendo de Abelardo

*Abelardo Fernandes (à direita), participou da manifestação em Brasília contra a Reforma Sindical em 25 de março. A seu lado, da direita para a esquerda: Ricardo Ponzi (FNTTAA) e Mario Teixeira (FENCCOVB).*



um líder respeitado e admirado não apenas por seus colegas, mas também por todo o segmento portuário. "O Abelardo era um exemplo de liderança. Era uma peça-chave para o movimento sindical, de uma forma geral, porque vivia e respirava a unidade. Ele sempre acreditou que a salvação do setor portuário brasileiro está na unicidade sindical. Frequentemente, lembrava a mobilização das entidades sindicais brasileiras em prol da ratificação da Convenção 137 da OIT em nosso país, uma conquista



*"O Abelardo era um exemplo de liderança."*

*Mario Teixeira,  
presidente da  
FENCCOVB*

significativa que organizações sindicais em todo o mundo ainda brigam para obter. Esta disposição para a luta, sem dúvida é o legado mais precioso que o Abelardo nos deixa", declarou o amigo e Presidente da FENCCOVB, Mario Teixeira que conviveu com o dirigente por mais de 10 anos.

Bebeco também será lembrado por concentrar esforços na busca por melhorias na qualidade de vida dos portuários. "Em toda a nossa trajetória no Movimento Nacional de Defesa dos Portos, de tantas jornadas, discussões, Bebeco se mostrou um companheiro fiel a seus princípios e incansável em seus objetivos. Travamos muitas lutas para atingirmos o estágio em que se encontra o movimento sindical, especialmente no Estado do Espírito Santo. A contribuição deste companheiro foi fundamental", afirmou Henrique Germano Zimmer, Presidente da CODESA (ES), em menção honrosa ao dirigente durante o Primeiro Congresso da Intersindical Portuária do Espírito Santo.

No dia 25 de maio, representantes sindicais de todo o Brasil foram ao Cemi-

tério do Parque Bitarú, em São Vicente, Santos, para dar o último adeus àquele que era considerado uma autêntica referência para os que sobrevivem do trabalho portuário. Em 1993, quando se discutia a Lei dos Portos, a atuação de Abelardo foi fundamental nos debates acirrados que consolidaram seus pontos de vista, já que defendia com eloquência os direitos dos trabalhadores. "O Abelardo deixa um vácuo e uma marca indelével no nosso setor", concluiu, saudoso, o companheiro Mario Teixeira.

Nas semanas que antecederam a sua internação, Abelardo vinha negociando em conjunto com os líderes de outras entidades filiadas a CONTTMAF uma solução para o drama dos quase dois mil trabalhadores avulsos do Terminal de Suape que corriam risco de perder seus empregos em virtude de medidas anti-sindicais adotadas ilegalmente pela operadora do terminal Tecon-Suape, uma subsidiária da empresa filipina ICTSI. Esta batalha, contudo, o dirigente perdeu para a morte. Abelardo deixa esposa, filha e um neto de seis anos.

**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



# Nova vitória contra falsa cooperativa

Em ação patrocinada pela CONTTMAF, o Oficial de Náutica Antônio César Ferreira de Souza obteve importante vitória, em processo judicial que tramitou junto a 71ª Vara Federal do Trabalho do Rio de Janeiro.

A sentença, exarada pela titular da Vara, Dra. Maureen Xavier Seeling, reconheceu o vínculo empregatício do oficial com a Transtur - Aerobarco do Brasil, em face de considerar evidente a fraude perpetrada pela Coopasit – Cooperativa de Trabalho de Apoio ao Sistema de Transporte do Rio de Janeiro, que intermediava o trabalho do oficial.

Assim, foi declarado nulo o contrato de adesão do Oficial Antônio César à falsa Cooperativa, com a condenação da Transtur a assinar a carteira do oficial, além de lhe pagar décimo-terceiro salário, férias acrescidas de um terço e horas extras devidas no período de 1998 a 2000, em que trabalhou na empresa.

Embora ainda caibam recursos da sentença, a Consultoria Jurídica da CONTTMAF considera remotas as possibilidades de reversão do sucesso do companheiro Antônio César, o qual atualmente comanda um rebocador de alto-mar. 🇧🇷



**Edson Martins Areias é Consultor Jurídico da CONTTMAF.**

EVOLUÇÃO DOS COLCHÕES



Desenvolvido na Alemanha e no Japão, reúne as tecnologias mais avançadas sobre a terapia do sono.

### Combate

- Stress
- Fadiga
- Varizes
- Insônia
- Enxaqueca
- Dores da coluna
- Dores musculares

### Possui

- Parecer técnico do Ministério da Saúde do Brasil
- Densidade Progressiva
- Terapia Lúmen Magnética Interativa
- Patente Registrada
- 10 Anos de garantia



Confeccionado em camadas, proporciona 4 terapias:

**Igor Laguardia Faria - Me** Distribuidora autorizada NipoBrasileira  
Telefones (021)96655342 (027)33375096  
<http://www.nipolaguardia.com.br> / [contato@nipolaguardia.com.br](mailto:contato@nipolaguardia.com.br)



**Darlei Santos Pinheiro**



# Sistemas de Rotas de Navios

Os sistemas de rotas de navios têm como objetivo auxiliar a reduzir o risco de acidentes na navegação em áreas de convergência, onde há grande densidade de tráfego e dentro ou próximo de áreas sensíveis ao meio ambiente.

A IMO, é reconhecida como o organismo internacional responsável por estabelecer e recomendar medidas, decidindo se as adota ou não, ou se emenda sistemas de rotas de navios atuais e os propostos. Para isto, ela leva em consideração alguns fatores tais como: os auxílios à navegação já existentes e o levantamento hidrográfico adequado. A organização verifica ainda se o direito internacional, incluindo o estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, está sendo respeitado.

Os navegantes mais experientes devem concordar que em alguns pontos ao longo da costa brasileira são necessárias melhorias na segurança e na eficiência da navegação. Caso contrário, o país ficará vulnerável a acidentes que podem ter repercussão internacional. Senão vejamos: ao saírem do porto de Santos (SP), Comandantes em seus navios estão sujeitos a diferentes fenômenos, tais como cerrações, ventos fortes, banzeiros e cruzamentos de embarcações em suas rotas com diferentes propósitos. Nessas circunstâncias, a liberdade de movimentos daquelas embarcações é inibida pelo

espaço livre para manobrar devido à existência de obstruções para navegação e limitadas profundidades. Mais adiante, para leste da barra sul do porto de São Sebastião (SP), um ponto de convergência para navegadores procedentes de alto-mar, do sul e do norte do Brasil, requer grande atenção pela densidade do tráfego. Trata-se da Ponta do Boi, no litoral de Ilhabela (SP).

Outros trechos de intenso tráfego marítimo estão situados nos litorais dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo e compreendem a baía de Campos, Cabo Frio, Cabo São Tomé e a extensão de mar até a altura do través do canal de acesso ao porto de Tubarão. A baía de Campos, devido ao crescimento da produção de petróleo e gás, a cada ano vê aumentado o tráfego de embarcações de alívio e apoio às plataformas na sua região. Com base nesse crescimento, um dos temas do 3º Seminário Nacional sobre Transporte Aquaviário (AQUATRANS III) foi apresentado pelo CLC José Menezes Filho, Inspetor Geral da Transpetro, que sugeriu o estabelecimento de corredores de tráfego marítimo e fundeadouros para atender embarcações que operam naquela região.

Em janeiro de 2003, na condição de representante da CONTTMAF na Representação Permanente Brasileira junto a IMO (RPB-IMO), com base na minha

vivência em situações similares quando estava embarcado, e em apoio às sugestões apresentadas no AQUATRANS III, expus a questão ao Almirante de Esquadra, Mauro César Rodrigues Pereira, naquela ocasião, Chefe da RPB-IMO, que reconheceu a importância da matéria e encaminhou o caso ao Chefe do Estado Maior da Armada para o exame do assunto pela Marinha do Brasil.

Nas últimas sessões do Subcomitê NAV 50, que ocorreram na IMO entre 5 e 9 de julho de 2004, várias propostas de sistemas de rotas de navios foram apresentadas por países como EUA, Canadá, Kuwait, Portugal, Peru, Noruega, Austrália, Papua-Nova Guiné, Bélgica, França, Irlanda, Espanha e Inglaterra. Todas foram aprovadas e encaminhadas para adoção pelo Comitê MSC 79, à exceção de uma proposta encaminhada para avaliação jurídica do Comitê LEG 89 até o final deste ano.

O Brasil deveria agilizar propostas não só considerando o tráfego já existente nas áreas citadas, como também observando que a estimativa de crescimento das exportações em 16% e importações em 20%, ainda este ano, demandará embarcações para transportar o excedente de cargas que, certamente, deixarão o tráfego mais intenso, o que aumentará os riscos de acidentes, envolvendo pessoas, patrimônios e o meio ambiente.



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

1. *Sistemas de Rotas de Navios: são sistemas de uma ou mais rotas ou medidas de rotas, que auxiliam a reduzir os riscos de acidentes, recebendo as seguintes denominações: esquema de separação de tráfego, rota de dois sentidos, rota recomendada, área para ser evitada, zona de tráfego próximo à costa, separação de tráfego em torno de uma zona circular, área de precaução em um ponto focal e rota em águas profundas.*

2. *IMO: Ver artigo da edição nº 15 da UNIFICAR (página 48).*

3. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar: em 1930, iniciou-se a longa história de negociações, sob a égide da Liga das Nações, em que a comunidade internacional procurou elaborar um regime jurídico internacionalmente reconhecido para o meio marinho. Somente em 10/12/1982, foi declarada concluída em Montego Bay, Jamaica, a referida Convenção, que foi considerada ratificada pelo governo brasileiro em 22/12/1988.*

*A Convenção entrou em vigor, internacionalmente, no dia 16/11/1994.*



**José Serra**  
**Diretor de Educação e**  
**Formação Profissional**

"Ingressei na Marinha Mercante não só por vocação, mas por amor à causa marítima". Assim, com o entusiasmo típico de um jovem recém-saído da escola de graduação de oficiais, o Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Nilson Silva Serra, vem batalhando arduamente pelo aperfeiçoamento profissional do trabalhador marítimo, buscando parcerias e convênios com instituições de ensino e com a Autoridade Marítima brasileira. Com a experiência acumulada em 26 anos de serviços prestados ao setor, dos quais 20 a bordo de navios da Petrobras, o dirigente conhece como poucos as demandas do mercado marítimo e seu trabalho vem sendo reconhecido tanto pela categoria representada quanto pelas companhias de navegação, que recrutam diretamente no sindicato os profissionais com os perfis mais desejados.

José Serra entrou para o Movimento Sindical em 1998, como Vice-Presidente do antigo Sindicato de Oficiais de Máquinas. A partir de então, passou a se envolver de forma mais intensa com os assuntos educacionais, contribuindo para o êxito da política de se dar prioridade a esta área, que tomou impulso e se fortaleceu com a unificação do Sindimáquinas e do Sindináutica, em 2000. No primeiro mandato como dirigente do SINDMAR, exercido entre 2000 e 2004, Serra implementou dentro das instalações do SINDMAR, cursos extras do PREPOM, e alternativas para retorno imediato de Oficiais Mercantes afastados da atividade no mar.

Com uma atuação pautada pela clareza de idéias, Serra se orgulha dos resultados obtidos ao longo desses anos, convicto de que o Oficial Mercante bem preparado desenvolverá melhor o seu ofício.

*O Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra, e o Diretor de Comunicação, Francisco Moreda, em entrevista a UNIFICAR, comentam as realizações do Departamento de Formação Profissional da entidade, destacando as parcerias firmadas em programas de recolocação no mercado de trabalhadores afastados da atividade no mar e as políticas de incentivo a qualificação e atualização dos associados, as quais têm chamado a atenção das companhias de navegação que buscam no sindicato os melhores profissionais do mercado. Ressaltam ainda os avanços obtidos nas condições de trabalho de oficiais mercantes e eletricitistas, advindos da unificação das duas categorias ocorrida há um ano.*

## **José Serra**

**1) O Sr. esteve à frente do setor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR por quatro anos. Durante esse período, que avaliação pode ser feita desse departamento na busca pelo aperfeiçoamento profissional da categoria?**

**Serra:** Nossa avaliação é a melhor possível. Há quatro anos, no início de nosso trabalho, constatamos que os marítimos de um modo geral não tinham perspectivas de um futuro promissor em sua área de atuação e ficavam desmotivados. No entanto hoje, vemos que, o surgimento desse departamento possibilitou ao SINDMAR oferecer aos seus associados uma gama de opções que vão desde melhores condições de trabalho a grandes benefícios à família marítima. Propiciamos aos nossos representados e seus dependentes acesso a educação em instituições de ensino, de renome e qualidade, em um trabalho que não só contribui para aumentar a auto-estima do associado como também abre um novo leque de oportunidades profissionais e realizações pessoais. Assumimos a missão de reconquistar o trabalhador marítimo e, neste sentido, posso afirmar que a parceria bem-sucedida do SINDMAR com a Autoridade Marítima nos permitiu implementar nossas propostas. Nossa relação com a DPC tem sido marcada pelo excelente entrosamento, tanto de idéias quanto de atitudes. É claro que existem alguns aspectos meramente burocráticos que atrasam o processo, mas nada que resulte em impedimento ou inviabilize nosso pleito. De uma maneira geral, o balanço é bastante animador e motivador.

**2) Como surgiu o Programa de Recolocação de Oficiais no mercado marítimo e quais resultados foram alcançados?**

**Serra:** O PROM já existia, conforme regulamentação das Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (Norman-13). Entretanto, o programa ainda não tinha sido operacionalizado de forma eficaz. O modelo adotado antigamente era lento e até mesmo desestimulante, pois o oficial que estava afastado da atividade, por

mais de cinco anos, continuava sem oportunidades. Além disso, havia pouca divulgação, não sendo de conhecimento das empresas de navegação a aplicação deste programa, o que inviabilizava o reingresso desses trabalhadores na atividade. Foi preciso que o sindicato, a Autoridade Marítima e as empresas de navegação somassem forças e tornassem o processo mais claro e funcional. Vale lembrar que, anteriormente, o oficial mercante só tinha conhecimento dos cursos de atualização por meio do calendário (PREPOM). Diante disso, a frequência era mínima, porque tais cursos aconteciam apenas uma vez ao ano. A falta de estímulo sentida pelo próprio oficial, aliada a uma situação de má remuneração e regime de trabalho perverso e o conseqüente distanciamento da família comprometiam suas perspectivas de crescimento na profissão. Em caso de um afastamento prolongado, esses fatores influenciavam ainda mais negativamente, impedindo um retorno rápido ao mercado de trabalho. Atualmente, uma alternativa para melhor operacionalizar o PROM é o estágio supervisionado. O Sindicato e as empresas, auxiliados pela DPC, proporcionam um retorno mais imediato a esses profissionais marítimos, com prazo mínimo de 15 dias para embarque com a certificação exigida. Embora tal iniciativa ainda não atenda suficientemente, de modo a fazer com que os profissionais do mar voltem a atuar em um espaço de tempo menor, verificou-se um grande progresso. Isso acontece porque os estágios supervisionados são oferecidos em qualquer época, sem muita burocracia, bastando que haja uma empresa interessada em contratar o marítimo, cabendo ao Sindicato providenciar-lhe, através da DPC, um certificado provisório a ser usado até o término do referido estágio. Esse procedimento possibilita que o oficial vá a bordo e já retome a sua atividade, cumprindo as regras do STCW 78/95. E o SINDMAR, firme no propósito de garantir vagas de trabalho para o tripulante nacional contribuiu para o sucesso deste programa alternativo, ganhando credibilidade, não só junto às empresas, mas, principalmente, junto à toda comunidade marítima.

### **3) Como está o mercado de trabalho atual para os novos profissionais e como o SINDMAR se interpõe entre formandos e mercado?**

**Serra:** O mercado está em franca expansão, e no âmbito de atuação do Departamento de Ensino, há uma grande interação do SINDMAR com esses formandos. Temos uma grande preocupação em oferecer a esses jovens cursos extensivos, em parcerias com as universidades. Mesmo quando eles estão embarcados, incentivamos que busquem capacitação dentro de sua área de atuação. Um exemplo disso são os cursos à distância que têm tido uma procura significativa.

### **4) Qual é a importância dos cursos especiais no processo de formação dos profissionais marítimos? Eles têm tido uma boa demanda? Quais são os mais procurados?**

**Serra:** Os cursos atendem às novas exigências do STCW 78/95 e os oficiais certificados podem se considerar prontos para ingressarem no mercado. Atualmente, a demanda é crescente e os certificados necessários mais procurados são os obtidos através do Curso Especial de Segurança e Responsabilidade Social (ESRS), Curso Especial de Sobrevivência no Mar (ESPE); Curso Especial de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM); Curso Avançado de Combate a Incêndio (ECIA); Curso de Familiarização em Navios Tanques (EFNT); Curso Especial em Navios Petroleiros (ESOP) e Curso de Posicionamento Dinâmico (DP) Básico e Avançado, este último ainda pouco oferecido no país. Por outro lado, se o oficial estiver fora da atividade, o papel do SINDMAR é facilitar a obtenção do certificado de competência provisória (DPC 1031), junto à DPC. Cumprida esta etapa, o oficial mercan-



**Francisco Moreda**  
**Diretor de Comunicação**

*Francisco José Pinto Moreda ingressou na Marinha Mercante em 1983, formando-se como eletricista no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA). Há seis anos no Movimento Sindical Marítimo, o Diretor de Comunicação do SINDMAR tornou-se um dos defensores mais ferrenhos da unificação das representações dos oficiais e dos eletricistas, por entender que as categorias sairiam fortalecidas nas negociações coletivas. "Quanto mais unida for à classe marítima, mais propícias são as condições para lutarmos por melhorias na qualidade de vida do nosso associado. O resultado do nosso trabalho já pode ser sentido com o aumento no número de filiações de eletricistas ao SINDMAR", destacou Moreda, que em toda a sua carreira, atuou em embarcações da Aliança, Frota Oceânica, e atualmente, mantém vínculo empregatício com a Petrobras/Fronape. Extremamente organizado e disciplinado, Moreda define-se como um sindicalista com perfil de administrador. Quando trabalhava como diretor do antigo Sindicato dos Eletricistas, ajudou a sanear as dívidas e a resgatar a credibilidade da entidade. Sem dúvida, passos fundamentais para a posterior unificação com o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante.*

*“Hoje, vemos que, o surgimento do departamento de Educação e Formação Profissional possibilitou ao SINDMAR oferecer aos seus associados uma gama de opções que vão desde melhores condições de trabalho a grandes benefícios à família marítima.”*

**José Serra**

te buscará junto aos Centros de Instruções (CIAGA ou CIABA) os documentos requeridos em sua categoria, credenciados através da frequência nos cursos de seu interesse.

**5) Como o Sr. avalia o programa de ensino das escolas de formação de oficiais (CIAGA e CIABA)? Ele está em sintonia com as exigências do mercado atual?**

**Serra:** Em 1975, quando ingressei no CIAGA, exigia-se que o aluno tivesse concluído o segundo grau e ainda hoje, a escolaridade mínima exigida é esta. No entanto, a grade disciplinar foi alterada para se manter em sintonia com as exigências do mercado. Podemos observar que o conhecimento dos alunos ficou muito mais apurado, o que lhe dá condições de resolver todo e qualquer problema técnico, acompanhando o avanço tecnológico. Há uma preocupação com a atualização constante desses profissionais. Isso pode ser verificado na parceria existente entre as próprias escolas e as empresas. É importante ressaltar também que as instituições de ensino inovaram em seu corpo discente, passando a admitir o ingresso de mulheres.

**6) Segundo um relatório da Federação Internacional dos Armadores (ISF), há um déficit de 16 mil trabalhadores em todo o mundo, ou seja, 4% da oferta atual de mão-de-obra do setor. Com a retomada do crescimento da nossa indústria marítima e a relação oferta/demanda equilibrada no âmbito interno, o Brasil não poderia preparar oficiais para atuar no exterior? O que seria necessário para nos tornarmos um modelo exportador de mão-de-obra?**

**Serra:** Temos condições para isto. Todos concordam que nossos Oficiais Mercantes são muito bem preparados. Nossa mão-de-obra é um modelo de exportação. O que necessitamos é de liberação de recursos para o ensino profissional marítimo, já que contamos com o comprometimento da DPC, através das nossas



*José Serra entrega o diploma a uma aluna do curso de auditor interno, ministrado no SINDMAR.*

escolas, em formar mais profissionais. É necessário investimento em suas estruturas, equipamentos e valorização, bem como, no aumento do corpo docente.

**7) Como tem sido as negociações entre os sindicatos e as empresas para o fechamento de contratos de convênios para os associados do SINDMAR?**

**Serra:** Esse processo tem sido excelente. Há quatro anos, o SINDMAR tinha apenas quatro convênios. Atualmente, contamos com os produtos e serviços de mais de 100 empresas e instituições conveniadas, espalhadas em 14 estados. Este fato nos deixa bastante satisfeitos e estimulados a continuar em busca de mais benefícios para o nosso associado. Por causa desse número considerável de parceiros, o SINDMAR instituiu um guia de convênios a ser distribuído a todos os seus representados. Trata-se de mais uma iniciativa do sindicato, com o objetivo de proporcionar aperfeiçoamento profissional, atendimento social e serviços essenciais de saúde e lazer. Destaco também a ótima receptividade das empresas, fruto da concretização de bons acordos conosco.

**8) Quais as realizações do departamento de Ensino que merecem destaque, nos últimos quatro anos?**

**Serra:** Destacamos o Curso para Inspetores e Vistoriadores Navais, cuja eficiência e credibilidade foi, mais uma vez reconhecida pela DPC, que solicitou-nos indicação de profissionais. Merece menção também: o curso para obtenção das Certificações STCW 78/95, com a solicitação de reavaliação de certificado de competência (dpc-1031) junto a DPC, desde que o aluno comprove que esteve embarcado pelo período de um ano nos últimos 5 anos; a solicitação de Alteração de Regra conforme portaria 74 no Certificado de Competência (dpc-1031) junto a DPC tanto para os Oficiais de Máquinas (Regra III/1 para III/2) e Oficiais de Náutica (Regra II/1 para II/2); solicitação de certificados no modelo (dpc-1034) para os cursos realizados a bordo de embarcações brasileiras junto a DPC; reconhecimento da DPC, na promoção de diversos cursos extras do PREPOM 2003/2004 nas dependências do sindicato (EFNT, ESRS ESCM e ESPE), cursos estes que ajudaram a certificar cerca de 500 aquaviários; cursos jurídicos em parceria com a Magistrab; curso de Formação de Auditores Internos em parceria com a Det Norsk Veritas, que certificou cerca de 210 Auditores; cursos Ship Security Officer (SSO) e Company Security Officer (CSO), integrantes do ISPS Code. Enfatizamos também os contratos firmados em 14 Estados do País, favorecendo a família do associado. Eles abrangem serviços essenciais como ensino de nível superior (UFRJ – Pós-Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho, de Segurança Ambiental e Executive MBA; graduação nas Universidades Estácio de Sá, Veiga de Almeida, Cândido Mendes, Unigranrio; Suesc; Funiber), e hospedagem na rede de hotelaria em todo país. Devo lembrar que a expansão dos convênios depende muito da demanda por serviços por parte dos associados e de seus dependentes. Nossa equipe de trabalho, no Rio, representada pela Carla, Gisele, Aline e Márcia, em Belém, pela Eldeize, e em Cabedelo, pela Alynne, precisa da colaboração de todos para conseguirmos um número ainda maior de convênios. Gostaria de lembrar que obtivemos uma importante conquista no Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA) que reconheceu os Oficiais de Máquinas como Tecnólogos em Manutenção de Máquinas e Equipamentos junto aos CREAs. Todos esses trabalhos foram iniciados com uma demanda e hoje precisam ser acompanhados, devido ao aumento da procura.

*“Propiciamos aos nossos representados e seus dependentes acesso a educação em instituições de ensino, de renome e qualidade, em um trabalho que não só contribui para aumentar a auto-estima do associado como também abre um novo leque de oportunidades profissionais e realizações pessoais.”*

**José Serra**

*“Como representante do SINDMAR na área de comunicações, tenho procurado divulgar de maneira clara, precisa e eficiente as nossas ações para os nossos associados, através dos nossos veículos (revista UNIFICAR e site na internet). O associado que costuma consultar os nossos meios de comunicação terá sempre uma vasta gama de notícias sobre a atuação do SINDMAR, compartilhando nossas conquistas e conhecendo a nossa história.”*

**Francisco Moreda**

## **Francisco Moreda**

### **1) Com a unificação do SINDMAR com o Sindicato dos Eletricistas, que avanços podem ser notados na relação entre entidade e associados?**

**Moreda:** A partir do momento em que a diretoria do antigo Sindicato dos Eletricistas percebeu que a unificação era o único caminho a trilhar para que pudéssemos fazer sindicalismo com eficiência, buscamos nos unir ao SINDMAR. Esse desejo de unificação nasceu ainda no período em que estava embarcado. Na época, eu me alinhava aos companheiros que defendiam que houvesse um único sindicato marítimo, um único interlocutor, para que todos pudéssemos ter voz ativa, e forte. Ao entrar para a diretoria do antigo Sindicato dos Eletricistas, quis muito colocar em prática essa idéia, e diante da oportunidade, não podia me acomodar. Quero enfatizar que a partir do momento em que nos unimos ao SINDMAR, passamos a representar boa parte da tripulação, ou seja, Maquinistas, Eletricistas e Oficiais de Náutica, e não somente um homem por navio. Além disso, o número de associados eletricistas aumentou e nossa credibilidade diante desses representados também. Eles acompanham a nossa atuação e mostram-se satisfeitos por se filiarem ao sindicato. Isso é gratificante, pois significa que a categoria acredita no nosso trabalho. Juntos, temos muito mais força e com isso estamos podendo fazer um sindicalismo efetivo e dar uma qualidade de vida melhor ao nosso associado, ajudando-o a entrar e a manter-se no mercado.

### **2) Como tem sido a reação das categorias a essa unificação?**

**Moreda:** A esmagadora maioria apoiou nossa decisão. Os eletricistas nos ligam com frequência, perguntando sobre o nosso trabalho. O grupo que chegava no antigo Sindicato apresentando propostas, reivindicando direitos, esclarecendo dúvidas, aceitou bem a unificação. Inclusive, dois deles eram antigos diretores do nosso sindicato e de chapas distintas. Aqueles que fizeram oposição integravam uma ala que só olhava para os seus próprios interesses.

### **3) Como o SINDMAR interage junto à Autoridade Marítima Brasileira e as entidades que regem as normas de navegação internacional?**

**Moreda:** O SINDMAR atua de uma maneira muito eficiente em parceria com a Autoridade Marítima, há uma interação extremamente harmoniosa entre as duas entidades. E o trabalho do nosso companheiro Serra (Diretor de Educação) tem sido fundamental nesse processo. Cito, como exemplo, os muitos associados que precisavam fazer o curso EFNT e não encontravam vagas na escola. Contornamos este problema ao conseguirmos autorização da Autoridade Marítima para ministrar o curso em nossas dependências. Essa permissão só foi possível porque a DPC teve o entendimento de que o SINDMAR estava disposto a colaborar de fato. E, assim, todos saíram ganhando. Os nossos associados conseguiram participar do curso e puderam embarcar em navios petroleiros. Posso mencionar também o pedido de manutenção do curso de ACOM (Acesso de Eletricistas e Condutores a Oficiais de Máquinas), um pleito que veio do antigo Sindicato dos Eletricistas. Na esfera internacional, nosso companheiro Severino Almeida (Primeiro Presidente) e o CMT Darlei (Diretor de Relação Internacionais) vêm dando todo o suporte de que precisamos perante a OIT e a IMO.

### **4) Que avaliação pode ser feita do relacionamento do sindicato com o Departamento de Recursos Humanos das companhias de navegação?**

**Moreda:** Não posso responder a essa pergunta sem antes falar da necessidade da presença do eletricista a bordo. Atualmente, graças à tecnologia empregada nas embarcações, o eletricista precisa ser um profissional com conhecimentos



Francisco Moreda (primeiro, à esquerda) em visita ao NT Cartola, da Transpetro.

técnicos, eletrônicos, pneumático/hidráulico e automação muito mais aprofundados. Então os nossos eletricitas, os homens que estão se colocando no mercado, precisam ter uma formação muito mais abrangente. Faz-se necessária uma qualificação que vá além do conteúdo do ensino médio. O sindicato vem orientando os eletricitas que pretendem ingressar na Marinha Mercante a participarem do CAAQ no CIAGA. Estamos vivendo em uma época de tripulação reduzida, resultado da nova política imposta pelos setores de RH das empresas de navegação. O profissional não pode mais falar que isso ou aquilo não é sua função. Um tripulante bem capacitado é muito bem visto pelo departamento de RH das empresas e se ele for um profissional honesto e disciplinado, sempre vai encontrar espaço no mercado. O nosso papel enquanto organização sindical é buscar salários e condições sociais a altura do perfil exigido. De uma forma geral, o relacionamento do SINDMAR com o setor de RH das companhias tem sido muito saudável. A transparência com que atuamos e a credibilidade conquistada ao longo de anos de sindicalismo sério faz com que tenhamos constantemente um canal aberto com as empresas para a troca de informações. É comum, por exemplo, as companhias nos consultarem a respeito dos melhores profissionais disponíveis no mercado, antes de efetuarem contratações.

##### **5) Quais são as suas perspectivas a frente do setor de Comunicação do SINDMAR?**

**Moreda:** Como representante do SINDMAR na área de comunicações, tenho procurado divulgar de maneira clara, precisa e eficiente as nossas ações para os nossos associados, através dos nossos veículos (revista "Unificar" e site na internet). O associado que costuma consultar os nossos meios de comunicação terá sempre uma vasta gama de notícias sobre a atuação do SINDMAR, compartilhando nossas conquistas e conhecendo a nossa história. Também estou à frente da Colônia de Férias, que atualmente está sendo reformada. No dia 17 de julho, demos um importante passo nas obras, já que o topógrafo lá esteve para realizar o levantamento de todo o terreno, que ocupa 750 mil m<sup>2</sup>. Mais tarde, iremos contratar um arquiteto, que com o suporte de um Engenheiro Calculista farão da colônia o espaço confortável e seguro que os nossos associados merecem. 

*“O relacionamento do SINDMAR com o setor de RH das companhias tem sido muito saudável. A transparência com que atuamos e a credibilidade conquistada ao longo de anos de sindicalismo sério faz com que tenhamos constantemente um canal aberto com as empresas para a troca de informações.”*

**Francisco Moreda**

# 4 de dezembro de 2004:

## Família Marítima tem encontro marcado na festa de Fim de Ano do SINDMAR

fotos: Marcio Roberto



A Comunidade Marítima se reunirá para partilhar as conquistas adquiridas em mais um ano de trabalho na tradicional Festa de Fim de Ano do SINDMAR que já tem dia e local marcados: 4 de dezembro (Sábado), novamente no Garden Party, em Jacarepaguá, no Rio de Janeiro.

A diretoria do SINDMAR se rendeu ao sucesso da confraternização do ano passado, quando cerca de duas mil pessoas, entre associados, parentes, amigos, representantes do Governo Federal e Autoridades Aqüaviárias compareceram ao evento.

Localizado em uma área de cerca de 25 mil metros quadrados coberta pela Mata Atlântica, o Garden Party oferece atrações para diversas faixas etárias tais como show, música ao vivo com DJ, gincanas, jogos e campeonatos. O terreno possui ainda espaços com piscina natural, lago, cachoeira, quadra poliesportiva, parque infantil, churrasqueira, capela e quiosque, oferecendo uma estrutura ideal para a descontração e o conagraçamento. O sítio disponibiliza ainda um estacionamento exclusivo para 450 carros de passeio e fica situado em uma região central, servida por diversas linhas de ônibus, o que facilita o acesso dos convidados.

A banda Matriz, composta por músicos profissionais, dará o tom da festa, com um repertório eclético que inclui clássicos do pop-rock, e grandes sucessos do samba e do axé-music.

As reservas para a festa podem ser feitas com o Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, através do telefone (21) 2518-2164 ou pelo e-mail [odilonbraga@sindmar.org.br](mailto:odilonbraga@sindmar.org.br). Os associados devem retirar os convites na sede do SINDMAR até a véspera do evento para garantir acesso às dependências do Garden Party. O ingresso é gratuito para todos os associados, seus dependentes e crianças de até cinco anos. Para os convidados de nossos representantes, o convite custará R\$ 65,00. Crianças de seis a 10 anos de idade pagam metade do valor. O Garden Party fica na Estrada do Cafundá, 2162, na Taquara, Jacarepaguá. A festa terá início às 10 horas, encerrando-se às 18 horas.

**Reserve já o seu convite!**  
**Contamos com a sua presença**  
**e de sua família!**



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

Filiado a



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES  
EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS

SINDMAR



# Galeria Maldita

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

## Arolde de Oliveira

- Economista graduado pela Faculdade Cândido Mendes, Engenheiro Eletrônico formado pelo IME e Oficial do Exército; carreira regular até o posto de Capitão de Arma de Engenharia (1959-1967); pós-graduado em Mecânica Quântica, Matemática Moderna e Engenharia Econômica.
- Engenheiro da Embratel (1967-1968); Chefe de Departamento de Operações da Embratel em Uberaba, MG, (1969) e em Belém do Pará (1970).
- Vice-Presidente da TELERJ (1985-1986).
- Deputado Federal pelo PDS (1983-1987), pelo PFL (5 mandatos). Foi reeleito deputado federal, licenciando-se para ocupar o mesmo cargo a partir de fevereiro do ano passado.
- Empresário na área de multimídia.

- **Enrola há nove anos os trabalhadores do extinto Lloyd Brasileiro, com o Projeto de Lei nº 1268 que dispõe sobre a complementação de aposentadoria destes ex-servidores; a matéria tramita há oito anos na Câmara, sem avanço significativo, entre pareceres favoráveis e pedidos de arquivamento.**
- Votou pela flexibilização da CLT, alterando o artigo 618 da CLT e estabelecendo a prevalência de convenção ou Acordo Coletivo de trabalho sobre a legislação infraconstitucional.
- Votou a favor da 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.
- Foi a favor da extinção do Regime Jurídico Único, instituindo o regime de contratação pela CLT no serviço público, sem direito à negociação, estabilidade ou aposentadoria integral.
- Defendeu a privatização previdenciária do servidor público, instituindo a previdência complementar para os servidores, com quebra de paridade e da integralidade, além da oferta exclusivamente de benefícios de contribuição definida.
- Votou contra a matéria que isenta o empregado das custas por arquivamento de ação, favorecendo a punição ao trabalhador, em razão do arquivamento de ação trabalhista, nos termos da lei do rito sumaríssimo.
- 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.

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

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