

unificar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINOMAR - ANO VI - Nº 22 - Dezembro/2005



TRANSPETRO

No rumo de novos navios
In the route of new ships

ISPS CODE

Despreparo e incoerências produzem tormento em terra
Unpreparedness and incoherences produce torment in land

With articles in English version



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.



CONTTMAF

filiação à





Severino Almeida Filho

Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

President of SINDMAR and CONTTMAF

Lançantes da estupidez

É de conhecimento geral que, nos países desenvolvidos, o chamamento à especialização voltada ao trabalho no mar encontra poucos candidatos a enfrentar este desafio profissional.

As causas podem ser muitas, mas os fatos demonstram que há em comum, involuntariamente ou não, procedimentos com base na insensibilidade para afastar possíveis candidatos. Pior. Afastar quem já se encontra na atividade marinha mercante.

A implementação do Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) é um exemplo sob medida do que acima afirmamos.

Dizem as más línguas que, independente de medidas que desestimulem o investimento nesta vocação, nos recantos de sociedades mais desenvolvidas, pode-se viver mais e melhor sem a necessidade de fazer-se ao mar. Espera-se, especialmente, que os asiáticos e aqueles oriundos do leste europeu lancem-se ao mar, em seus lugares. Entre outros motivos, pela pura e velha necessidade de se empregar e sobreviver. Via de regra, também é opção mais barata, para o armador, notadamente quando utilizados nas chamadas Bandeiras de Conveniência. No caso, não estamos falando de vocação, já que não se pode aferi-la diante da falta de opção para alimentar a si próprio e a sua família. Em suma, não é uma competição justa. Línguas mais afiadas ainda ousam registrar para um cenário futuro a existência de um mundo dividido entre quem controla a produção e quem viabiliza o seu transporte. Pelo andar da “carruagem marinha”, pode ser que isto realmente ocorra. Pelo menos, enquanto este transporte não for realizado por controle remoto, utilizando-se embarcações desguarnecidas.

Estimativas e línguas ferinas à parte, o fato é que o recente código ISPS vem contribuir na direção da eliminação da vocação marinha ao dificultar, ou mesmo proibir, no entendimento errado de alguns, o acesso aos navios. É lamentável constatarmos que o Brasil tem demonstrado disposição para disputar os primeiros lugares da estupidez em procedimentos, no cumprimento de forma totalmente distorcida deste código. O ISPS, que em essência foi gerado para ser uma barreira avançada de proteção ao grande irmão do norte e de nossas Américas, no Brasil, está se transformando num instrumento para dificultar o acesso a bordo.

O nosso mar não está para marinheiros. O mundo continua insensível às necessidades de homens e mulheres que ousam se lançar ao mar. Não bastassem os problemas enfrentados para “baixar terra”, notadamente para quem frequenta a costa norte-americana, agora, temos as dificuldades impostas por iniciativas estúpidas, geradas pela cortina da ignorância em relação ao código ISPS em nossos próprios portos. É lamentável que mentes deficientes em informação e senso crítico encontrem na iniciativa de proibir o acesso aos navios, com igual critério de “familiares e prostitutas”, o procedimento adequado e necessário para o atendimento a tal código. É desalentador testemunhar que discussões sobre a sua aplicabilidade deságüem em tão grosseira, rasteira e prejudicial determinação de tornar ainda mais segregada a vida a bordo, além do que as peculiaridades impostas pelas grandes navegações.

Aviso aos navegantes despreparados neste assunto: o código ISPS não veio para proibir. Não deveria ter vindo, pelo menos. Veio sim, gostemos ou não, para estabelecer maior controle entre tudo que entra e sai de nossos portos. Tudo que vai para os navios, tudo que vem dos navios. Pessoas ou mercadorias. Em essência é isto: um código de controle, não um código de proibição. Todos, a quem cabe minimamente cuidar deste assunto poderiam, pelo menos, se dar ao trabalho de proceder a uma leitura, por mais rápida que seja, em seu texto. É o mínimo que se espera destas pessoas.

Mas nem tudo é indignação no momento em que vivemos. Há uma lufada de esperança para a Marinha Mercante brasileira e sua indústria de construção naval. Ela vem do efetivo início da licitação para a construção dos navios para a Transpetro. É certo que, depois do que já vivenciamos ao longo dos últimos anos, todos têm razão em defender a tese de que é bom ver para crer. Especialmente, nesta matéria. É inegável que, passo a passo, caminha-se na direção a estas construções. Para nós, o Programa de Renovação da Frota da Transpetro é mais do que esperança. Ele é uma necessidade imperiosa. É construir ou morrer. É saber se teremos o Estado navegando neste setor tão estratégico da navegação ou se teremos famintos abutres, substituindo gaivotas, rondando as nossas asas de passageiro.

Apesar de tudo, mais uma vez, a nossa Revista UNIFICAR traduz a confiança em nosso futuro. Isto pode ser observado em seu novo visual. Para nós, que a geramos com dedicação e cuidados especiais, é também mais um passo na excelência visual com que pretendemos embalar as notícias, boas ou más, que nos cabe levar a todos vocês.

Boa leitura, bons ventos e operações seguras, além das nossas orgulhosas saudações marinheiras.

Bow lines to stupidity

English version: Edson Areias

It is common sense in developed countries that the call to specialization for seafaring activities finds a few candidates to face such a professional challenge.

Many might be the causes, but facts show that there is, in common, lay insensible procedures, either voluntary or not, that drive possible candidates away. Worse, insensible procedures drive away professionals who are already engaged in the merchant marine activity.

The implementation of ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) is an example, under measure, of what we have just stated above.

Bad tongues say that, regardless measures that discourage investment on this vocation, the fact that in the nooks of most developed societies, everyone is able to live more and better without the need to put to sea. It is expected particularly that the Asians and those arising from the European East shall run to sea, on their places. Among other reasons, by the mere and old need of getting employed and to survive. As a rule, they are also the cheapest option for the owner, mainly, when sailing under the so called Flags of Convenience. In this case, we are not talking of vocation, since it cannot be gauged in the absence of any other option to feed oneself and the families. In short, this is no fair competition.

Still sharper tongues dare to foresee the existence of a world to be split between those who control production and those who make its transportation feasible. By the march of the "seafaring carriage", it might as well occurs. At least, until this transportation mean will not be carried out by remote control, using unmanned vessels. Estimates and ferine tongues aside, it is a fact that the recent ISPS Code is going to contribute a big deal for eliminating of seafaring vocation upon complicating, or even prohibiting, by a distorted understanding of some persons, the access to ships. It is deplorable to verify that Brazil has been giving demonstrations of willing to run for the first places of a stupidity contest as to procedures and to compliance with ISPS Code, by a roughly distorted manner. The ISPS, that in essence, was meant to be an advanced barrier for protection of the big brother of the North and of our Americas, is turning into an instrument to mess up the access to vessels.

This nowadays sea of ours is not for sailors. The world continues insensitive to the basic needs of men and women that dare to put to sea. Wouldn't it be enough, the problems faced to step ashore – mainly for those who touch the North American shore – we now face difficulties imposed by stupid initiatives, generated by the drapery of ignorance as to the ISPS Code in our own Brazilian ports. It is deplorable that shortage of mind as to critic sense and information find that hindering access to ships, by criteria that equalize families and prostitutes, is an adequate and necessary procedure to fit with the Code. It is disgusting to wit that the discussions as to its applicability wash to such harsh, low and harming determination to make life aboard even more segregating, besides the peculiarities imposed by great navigations.

Warning to all fresh seafarers in this matter: the code ISPS was not conceived to prohibit. It should not have been, at least. Yes, it came. Should we like it or not, to settle a larger control on everything that enters or leave our ports. Everything that is taken to the ships, everything that comes from the ships. Persons or goods. In essence it is this: a code to control, not a code to prohibit. Everybody, who is, at least in charge of taking care of his matter, should take the minimum task of reading, even the quickest reading, of its text it is the minimum to be expected from these persons.

But not everything is indignation in the present moment we live. There is a windblow of hope for the Brazilian Marine Merchant and its shipbuilding industry. It comes out of from the effective start of the auction process for building the ships Transpetro. It is certain that, after all we have already experienced along these last years, everybody is right to spouse the theory that it is good seeing before believing. Specially, on this subject, it is undeniable that, step by step, one heads for these shipbuildings. For us, the Program of Renewal of the Transpetro Fleet is more than a hope. It is an imperious need. It means to build or to die. It is to know whether we will have the State sailing in this so strategic sector of the navigation or, otherwise, we will have hungry vultures, replacing seagulls, watching our bridge wings.

Despite everything, once again, our Magazine UNIFICAR expresses the trust in our future. This can be observed on its new look. For ourselves, who generate this magazine with dedication and special care, it is also one more step towards visual excellence, inside which we intend to wrap the news, good or bad, that we are in charge to convey to you.

A pleasant reading, good winds and safe operations, plus ours proud salty greetings.

sumário



44



28

30



42



38

- 24** **ACORDOS COLETIVOS**
*Aliança, Global e Maroil celebram ACTs com SINDMAR.
Seabulk e Triaina assinam primeiro Acordo Coletivo de Trabalho com a entidade*
- 28** **DISTORCENDO A REALIDADE**
ABEAM alega falta de marítimos para justificar piores remunerações no mercado
- 30** **ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO**
Em entrevista à UNIFICAR, o Contra-Almirante Oneto analisa cursos realizados em 2005 e revela perspectivas para o próximo ano
- 38** **DIA MARÍTIMO MUNDIAL *ENGLISH VERSION***
Comunidade marítima demonstra apreensão com contingenciamento de recursos do Fundo para o Ensino Profissional
- 42** **AJUDA VEM PELA ÁGUA**
Barco Grão-Pará I ajuda populações ribeirinhas no Norte do país
- 44** **CAPACIDADE NÃO TEM SEXO**
Hildelene Bahia, primeira Imediata brasileira em navios do tráfego comercial, indica tendência da ascensão feminina a postos de comando
- 46** **PROTEÇÃO RIGOROSA *ENGLISH VERSION***
Entidades sindicais marítimas alertam para as arbitrariedades praticadas em nome das aplicações do ISPS Code
- 56** **IV FEIRA INTERNACIONAL DA AMAZÔNIA *ENGLISH VERSION***
Conferência, que contou com a participação do SINDMAR, discute sistema hidroviário brasileiro
- 62** **À ESPERA DE DIAS MELHORES... *ENGLISH VERSION***
Após susto causado pela suspensão do processo licitatório, cerimônia marca início da segunda fase de Programa de Renovação da Fronape
- 72** **ESTAMOS DE OLHO... *ENGLISH VERSION***
Inspeção da ITF no Brasil denuncia empresa responsável por embarcação de bandeira de conveniência que obriga tripulação a devolver salários
- 82** **RH DA TRANSOCEAN REMA CONTRA A MARÉ**
Oficiais mercantes são discriminados por profissionais que desconhecem especificidades da atividade marítima
- 86** **PREOCUPAÇÃO COM A SEGURANÇA *ENGLISH VERSION***
Direção sindical marítima e Transpetro investigam acidente fatal ocorrido na Argentina

ISPS Code: delírio tropical

“Precisamos de ajuda para diminuir o delírio dos dirigentes portuários de Belém. A mensagem recebida da agência Transnav, sobre as novas exigências para obtenção de permissão para a entrada e saída dos portos e terminais do estado do Pará, é a seguinte: ‘Informamos que o Porto de Belém, para atender às exigências da IMO referentes à implantação do ISPS Code, resolveu exigir os seguintes documentos de todas as pessoas – exceto funcionários – que circulam no porto: cópias da carteira de identidade, do CPF e do comprovante de residência, atestado de antecedente criminal, carteira com tipo sanguíneo e ofício da agência informando o motivo da visita’. Duvidamos que essas exigências sejam da IMO. Não precisamos ser mais realistas que o rei. Estamos indignados com tais exigências, afinal, ser marítimo não é crime!”

Libra: isolamento acima de tudo!

“Queremos a implementação de um sistema de condução por lancha quando o navio estiver fundeado com pelo menos três lanchas ao dia, em viagens internacionais, e vans em locais de difícil acesso, uma vez que, trabalhando em navios graneleiros, temos dificuldade de locomoção. As embarcações geralmente atracam em terminais, longe dos centros urbanos, e ficamos praticamente segregados ao navio, pois o valor dos táxis e dos ônibus, no exterior, nos impede de ir à terra comprar objetos pessoais ou telefonar para os nossos familiares.”

“As condições de habitabilidade das embarcações precisam melhorar. Não dispomos de itens básicos como microondas e outros utensílios, sob o pretexto de contenção de despesas. Além disso, as tripulações precisam estar atualizadas e não contam com um sistema de televisão por satélite, biblioteca ou revistas atualizadas. Trabalhar embarcado não pode ser sinônimo de exclusão e alheamento!”

DCNDB Overseas (Docenave): quase nada no adicional noturno

“Queremos que o cálculo para pagamento do adicional noturno seja modificado, criando-se um percentual de 20% sobre a soldada-base para os tripulantes que executam serviços de quarto e 10% sobre a soldada-base para os demais tripulantes. Os valores pagos, atualmente, são muito baixos e contrastam com o número de horas noturnas executadas pelas tripulações, que é bastante significativo!”

Transpetro: seja o que Deus quiser!

“Se o tripulante da Transpetro ficar doente quando embarcado, só poderá receber tratamento médico se for por conta própria e, com frequência, não encontra disponibilidade de horário para consulta. Devido às condições especiais de nossa

atividade, o correto seria que, ao chegar em qualquer porto brasileiro, a consulta já estivesse marcada pelo agente local em clínica ou consultório pagos pela empresa, como algumas empresas já fazem no exterior.”

Petrobras e Transpetro: repouso negativo

“O ‘consumo’ de repouso precisa terminar, pois, a partir do momento em que um tripulante é convocado ou se coloca à disposição para tal, ele está pronto para o embarque e esses dias não podem ser descontados do repouso. Afinal, o embarque das tripulações é ou não é uma competência da empresa?”

“É preciso acabar com o débito em dias dos tripulantes após férias ou repouso, já que ficamos aguardando embarque. Se o tripulante já está à disposição para embarcar e não embarca por motivos alheios à sua vontade, fica evidente que ser penalizado é uma grande injustiça!”

Petrobras e Transpetro: e o salário ó...

“Aumentaram a carga de serviço dos chefes de máquinas e dos imediatos; mas, os pagamentos por horas extras...”

Frota oceânica: plano não é mais atrativo

“É preciso criar um mecanismo que substitua o que é pago, atualmente, no Plano de Previdência Privada, uma vez que o mesmo, com a nova política governamental de cobrança de impostos incidentes, deixou de ser atrativo. Caso seja mantido, que pelo menos haja uma melhoria na forma de se fazer o resgate, pois tal processo é moroso demais.”

MARÉ ALTA

Exemplo a ser seguido

Para a frota de navios-barcaça da Norsul, que é capaz de navegar em alto mar, valorizando a empresa no cenário de comércio marítimo nacional. A companhia se destaca pelo pioneirismo e pelo empreendedorismo neste segmento, navegando com bandeira brasileira, com embarcações construídas no Brasil e gerando mais postos de trabalho para os marítimos brasileiros.

Navios à vista I

Para a companhia de navegação Aliança que encomendou a construção de quatro navios porta-contêineres ao estaleiro Mauá Jurong, utilizando recursos do Fundo de Marinha Mercante. As embarcações começarão a ser construídas no início do ano que vem e a primeira deverá ser entregue em 2007. As outras três, em 2008. A Aliança também é excelente exemplo, alocando marítimos no corpo técnico-administrativo.

Navios à vista II

Para a Transpetro, que lançou oficialmente o Programa de Modernização e Expansão da Frota. O projeto prevê a construção de 42 petroleiros em duas etapas. A primeira fase será responsável pela construção de 26 navios e o primeiro petroleiro tem previsão de começar a navegar em 2007.

Esperança

Para a Docenave, empresa de navegação da Companhia Vale do Rio Doce, que pretende encomendar a construção de dois navios porta-contêineres no início de 2006. Entre os estaleiros habilitados para fazer a obra – orçada em US\$ 120 milhões – estão o Eisa, o Brasfels e o Mauá-Jurong.

Mais barcos de apoio

Para a Petrobras, que pretende realizar uma licitação para a colocação de 30 barcos de apoio no mercado. Assim, incrementará a nacionalização do segmento. A intenção é atingir 100% da nacionalização dos barcos de apoio até a metade da próxima década.

MARÉ BAIXA

A ver navios

No mercado há 120 anos, o armador japonês assinou um contrato com a Companhia Vale do Rio Doce, que prevê o transporte de minério de ferro do Brasil para a siderúrgica chinesa Baostell durante os próximos doze anos, com início previsto para o primeiro semestre de 2006; serão cerca de 600 mil toneladas de minério de ferro transportadas por ano. Como investimento para cumprir este contrato, a NYK já encomendou a construção do Capesize Bulker, que será utilizado exclusivamente para esse trabalho nessa rota. Lamentável que pelo menos parte desse transporte não seja feito por navios brasileiros.

Cada vez mais difícil

Para a Global, que insiste em não diminuir a diferença remuneratória dos marítimos embarcados e desembarcados, apresentando a maior defasagem desse gênero entre as principais companhias de transportes marítimos. Isso sem contar a pouca importância que a empresa dá aos eletricitistas, pois suas remunerações finais são muito menores do que a dos outros suboficiais.

Má anfitriã

Para a Dragaport que, por ocasião das negociações para a renovação do Acordo Coletivo de Trabalho, demitiu alguns oficiais e, através de um de seus engenheiros, destratou uma comitiva de dirigentes sindicais, representantes de suboficiais e guarnição, durante uma visita de bordo.

Incongruência

Para as empresas de dragagem em geral que querem garantia de mercado sem disputar com as empresas estrangeiras. Porém, essas companhias não mantêm uma relação laboral saudável e respeitosa com os marítimos brasileiros, utilizando mão-de-obra cooperativada e valendo-se de engenheiros que agem como se fossem “feitores” de bordo.

Faça o que digo, mas não faça o que faço

Para o governo dos Estados Unidos e para a economia norte-americana, que defendem com unhas e dentes o princípio da liberdade econômica e o livre mercado. Porém, quando isso acontece, colocando em risco a economia norte-americana, eles esquecem desse corolário e adotam uma posição de soberania. A oferta da estatal chinesa de petróleo, a CNOOC, para a compra da Unocal, foi US\$ 500 milhões superior à proposta feita pela Chevron. Ainda assim, os chineses não conseguiram adquirir a empresa. Os americanos sabem o que é estratégico para eles...

CARTAS PARA ESTA SEÇÃO: imprensa@sindmar.org.br

CADA VEZ MAIS UNIDOS

“Registramos o apoio às ações empreendidas pelo SINDMAR e a nossa confiança na diretoria. (...) O trabalho desenvolvido pelo sindicato tem trazido ganhos significativos para os tripulantes empregados da Transpetro nos últimos acordos coletivos. Por outro lado, observamos que existe a necessidade de investir nossos esforços para avançar na área social e proporcionar facilidades, como o auxílio-escola, o auxílio-doença e a extensão da assistência médica aos futuros aposentados.”

Carlos Augusto Muller – Comandante N/T Brotas

De vento em popa

“Muito me impressionou a organização e as atividades do SINDMAR. Orgulhoso de fazer parte da classe de marítimos, declaro minha real intenção de sindicalização.”

Antônio Luiz Baptista – CLC

Descansar? Nunca!

“Vejam a grande vitória do SINDMAR, que é apenas mais uma etapa de nossa luta para incluir todos os novos empregados no sistema Petros. (...) Sem alarde, o SINDMAR continua trabalhando em prol de todos (...). Somos todos participantes da Petros.”

Antônio Carlos Marcelino Torres – Técnico de Construção e Montagem da Petrobras

Seriedade e determinação

“Quero parabenizar o SINDMAR pelo excelente trabalho que vem realizando na representação de nossa classe marítima e externar meu grande prazer de ser sindicalizado, pois (...) a atenção que nos é dada faz com que nos sintamos mais participativos e responsáveis nas decisões. Estou satisfeito com a seriedade e determinação de nossos líderes sindicais. A perseverança é o alimento para nossa vitória.”

Miguel Pimentel Júnior – ZON

Boletim eletrônico

“Prezados senhores. É muito louvável e salutar esta iniciativa do envio dos boletins via e-mail. Parabéns.”

Fernando Antonio Navarro – ZOM

UNIFICAR I

“Gostaria de cumprimentar a revista UNIFICAR pela qualidade da publicação. (...) Apreciei a página Galeria Maldita, que considero um serviço público. Todos os cidadãos deveriam conhecer a biografia dos parlamentares em que votam. Saudações cordiais.”

Heloneida Studart – Deputada Estadual (PT-RJ) e Jornalista

Direitos iguais

“Essa é a oportunidade para os ‘novos’ obterem seus ingressos no plano BD, o nosso Plano Petros, (...) para desfrutarem dos benefícios da aposentadoria integral. Assim como os velhos companheiros, o SINDMAR brigou e conquistou uma estabilidade futura para as nossas famílias.”

Eduardo Jenner Ozório – Engenheiro de Telecomunicações da Petrobras

Revista UNIFICAR

Publicação trimestral do 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
E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br



Delegacia de Macaé

Rua do Sacramento, 407, Imbetiba - Macaé (RJ)
Tels.: (22) 2772-2450 / 2772-2791 • secretariamc@sindmar.org.br

Delegacia de Cabedelo

Praça Getúlio Vargas, 79, Centro - Cabedelo (PB)
Tel.: (83) 228-3848 / Fax: (83) 228-4578 • secretariapb@conttmf.org.br

Delegacia de Belém

Av. Nazaré, 272 / salas 306 e 307, Nazaré - Belém (PA)
Tel.: (91) 3241-4900 / Fax: (91) 3242-7503 • secretariapa@sindmar.org.br

Expediente

EDIÇÃO Assessoria de Imprensa do SINDMAR **JORNALISTA RESPONSÁVEL** Marcio Arruda (RJ 19622 JP)
JORNALISTA ASSISTENTE Luciana Aguiar **COORDENADOR DE IMAGENS/FOTOS DE CAPA** Leo Almeida
PROJETO GRÁFICO Dot Design **DIAGRAMAÇÃO** Ana Paula Pimentel/Cris Cerqueira **ESTAGIÁRIA** Livia Franciss **VERSÃO EM INGLÊS** Edson Areias **REVISÃO** Shirlei Nabarrete Nataline **PRODUÇÃO** Sol Gráfica
TIRAGEM 15 mil exemplares

DIRETORIA SINDMAR

PRIMEIRO PRESIDENTE Severino Almeida Filho **SEGUNDO PRESIDENTE** José Válido Azevêdo 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

FILIADO À



UNIFICAR II

“Parabenizo os senhores integrantes do SINDMAR pela excelência da apresentação e do alto nível das reportagens publicadas no informativo deste sindicato, o que, indubitavelmente, contribui para que este grande Comando disponha de um inestimável e fidedigno recurso para o acompanhamento dos acontecimentos relevantes de nossa Marinha Mercante.”

Gen. Jarbas Bueno da Costa – Comandante da 8ª Região Militar

Queremos votar

“Eu e meus companheiros de trabalho sempre estamos embarcados em época de eleições. O fato curioso é que às vezes estamos no porto e no país sem poder votar. Vale lembrar que hoje, a bordo, temos modernos meios de comunicação. (...) Em alguns navios já dispomos do sistema de correios eletrônicos. Com tanta tecnologia no mundo, deveria haver algum meio para podermos exercer o nosso direito ao voto.”

Ezequiel Mendes Lacerda

Presente de grego

“Há algumas semanas, recebi uma proposta muito vaga de um armador estrangeiro para trabalhar no Brasil, no segmento *supply*. A proposta era para trabalhar 12 horas por dia, nos sete dias da semana, durante um período de 90 dias. Após esse tempo, teria 30 dias de folga não-remunerada. Sobre o salário, não quiseram se manifestar. Somente mencionaram que ‘no merca-

do mundial não somos os que oferecem os melhores salários, porém, podemos garantir estabilidade no emprego’. Depois de questionar diversas outras coisas, não me responderam mais. Agora entendo por que o SINDMAR afirma nos acordos coletivos que condições de trabalho desse tipo não são mais praticadas no Brasil.”

Stoffer Krol – ZOM

UNIFICAR III

“Apesar de trabalhar em terra atualmente, sempre acompanho o desenvolvimento da atividade marítima e de meus companheiros da Marinha Mercante. Sinto orgulho de pertencer a essa categoria que tanto faz pelo Brasil e, em especial, ao SINDMAR, pela atuação em prol do desenvolvimento e valorização da categoria. Foi com enorme emoção que li a matéria sobre os tempos de guerra, publicada na UNIFICAR nº 21. Em um país com memória tão curta, a lembrança e o sacrifício de nossos heróis são sempre bem-vindos. (...) Que a história sirva de exemplo às novas gerações de marítimos, na certeza de que o Brasil deve muito a esses homens, que arriscaram e até deram suas vidas para manter as rotas de abastecimento no Brasil em funcionamento e que muitas vezes são esquecidos.”

Marton Azevedo – ZOM

CERTIFICADO STCW

Para sua comodidade, procure a Assessoria do Centro Educacional do seu sindicato a fim de revalidar o seu certificado STCW. O SINDMAR agiliza todo o processo para você. Compareça até três meses antes do fim do prazo de validade do documento e evite aborrecimentos no momento do seu embarque.





Aviso aos navegantes

Mais rapidez nas ações trabalhistas

O **Tribunal Superior do Trabalho, TST**, está trabalhando para agilizar o recebimento de parcelas devidas de empresas aos trabalhadores. O “penhora on-line” tem funcionado para promover a rapidez das decisões judiciais. O provimento número seis do TST, de 3 de novembro de 2005, permite ao juiz solicitar ao Banco Central o bloqueio das contas da empresa devedora, a fim de garantir a execução definitiva dos créditos dos trabalhadores. Este procedimento evita a demora da expedição de ofícios e obriga os devedores a quitarem os débitos ou apresentarem as defesas em juízo. Se o associado do SINDMAR desejar receber a íntegra deste documento, solicite-o através do e-mail imprensa1@sindmar.org.br.

Novo fórum sobre as regras do STCW 78/95 vai acontecer em 2006

Devido ao sucesso do primeiro fórum, realizado em novembro de 2004, o SINDMAR promoverá o segundo encontro já no primeiro semestre de 2006, com data ainda a ser confirmada. A entidade está estudando a nova pauta com temas que serão debatidos no 2º Fórum sobre as regras do STCW 78/95. O SINDMAR está recebendo sugestões dos aquaviários em relação a dúvidas que eventualmente tenham sobre as regras do STCW pelo e-mail educacao@sindmar.org.br, até o dia 17 de fevereiro de 2006. O fórum reunirá autoridades da DPC, da Capitania dos Portos, gerentes de RH de empresas de navegação e marítimos.

Quadro Certificados Exigidos do STCW 78/95

O SINDMAR apresenta o quadro demonstrativo dos cursos exigidos para as categorias de Oficiais de Máquinas, Oficiais de Náutica e Eletricistas da Marinha Mercante, em conformidade com o STCW 78/95.

CATEG.	NÍVEL	REGRAS	DCP 1031	ECIN	ECIA	ESCM	ESRS	ESPE	ESPM	EROG	EARP	PETROLEIRO		QUIMIQUEIRO		GASEIRO	
												Básico EFNT V/1.1	Avançado ESOP V/1§2	Básico EFNT V/1.1	Avançado ESOG V/1§2	Básico EFNT V/1.1	Avançado ESOG V/1§2
CLC	10	II/2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
CCB	09	II/2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
TON	08	II/1-II/2-II/3	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
20N	07	II/1 - II/3	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
OSM	09	III/2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10M	08	III/2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
20M	07	III/1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ELT	05	III/4	x	x		x	x					x		x			

Obs.: II/3 - imediato e comandante de embarcações inferiores a 500 AB; III/3 - subchefe e chefe de navio entre 750 kw e 3000 kw (2 anos de Embarque II/2 em mar aberto, Navio > 3000 AB)

Previdência social a bordo

Preocupado com a falta de acesso a informações sobre previdência social, o SINDMAR organizou um programa voltado para este assunto. O programa Previdência Social a Bordo tem a finalidade de orientar e compartilhar conhecimento sobre o tema com os marítimos, informando-os sobre os direitos relacionados à previdência social.

A execução do Previdência Social a Bordo prevê a visita da diretoria e funcionários da entidade aos navios e explanação sobre temas como as recentes mudanças na legislação previdenciária, que abrange a aposentadoria do marítimo. A Emenda Constitucional nº 20, de 16/12/1998, apresenta alterações significativas na contagem do tempo de contribuição e é responsável por inúmeras dúvidas dos marítimos.

O programa Previdência Social a Bordo visitou no mês passado embarcações da Elcano, no Norte do país, e pretende ir a navios de outras companhias de navegação ainda este ano, dependendo apenas da autorização das empresas para fazer as palestras.

Tribunal e direito marítimos serão debatidos

O **Capitão-de-Longo-Curso**, advogado maritimista e juiz aposentado do Tribunal Marítimo, Dib Badauy, assumiu a presidência da Associação dos Juizes do Tribunal Marítimo, a Ajutrim, para o biênio 2005/2007. O CLC afirmou a intenção de realizar uma palestra para que temas como o Tribunal

Marítimo e o Direito Marítimo sejam debatidos. O Presidente da Ajutrim pretende convidar os representantes dos trabalhadores marítimos e autoridades marítimas.

Documento altera gerência da água de lastro

O Diário Oficial da União publicou em outubro o documento que altera a Portaria no 52/2005 da DPC e a norma da Autoridade Marítima para o gerenciamento da água de lastro dos navios. A mudança é extensiva a todos os navios, brasileiros ou estrangeiros, que têm tanque ou porões de água de lastro e que utilizam portos e terminais nacionais. Se o associado do SINDMAR desejar receber a íntegra desta Portaria, solicite o documento através do e-mail imprensa1@sindmar.org.br.

Benefício para os oficiais de máquinas da Frota Oceânica

Oficial de Máquinas, se você trabalhou na Frota Oceânica Brasileira S.A. durante o mês de fevereiro de 1992, esta mensagem é para você! A ação de dissídio da empresa está em fase de execução. Para que a ação seja efetivamente executada, é imprescindível que todos entrem em contato com o SINDMAR pelo telefone (21) 2518-2164 e procurem o Diretor-Procurador da entidade, Marco Aurélio Lucas da Silva.

Vale ressaltar, mais uma vez, que a execução só será possível se todos os OMs que trabalharam na Frota Oceânica nesse período entrarem em contato com o SINDMAR.

POSSIBILIDADES DE ASCENSÃO					
NÁUTICA			MÁQUINAS		
CAT./REGRA	POSSIBILIDADES	ÓRGÃO	CAT./REGRA	POSSIBILIDADES	ÓRGÃO
CCB – CLC II/2	(Tempo de 2 anos de efetivo embarque como CCB)	ETIQUETA CP/AG/DL	10M – OSM III/2	(Tempo de 3 anos de efetivo embarque como 10M)	ETIQUETA CP/AG/DL
10N – CCB II/2	– Curso de APNT (Tempo de 2 anos de efetivo embarque como 10N)	ETIQUETA CP/AG/DL ETIQUETA CP/AG/DL	20M – 10M III/1 – III/2	– Curso de APMA (Tempo de 4 anos de efetivo embarque como 20M)	ETIQUETA CP/AG/DL
20N – 10N II/1 – II/2	– Portaria 74 – Somente para aqueles que tenham enquadramento na regra II/2. Comprovação de tempo de embarque no Comando ou Imediatice de navios com AB igual ou superior a 500, na Navegação Marítima por período igual ou superior a 2 anos. Obs.: Casos restritos (Tempo de 3 anos de efetivo embarque como 20N) – Portaria 12 art.1º – mudança de Categoria para 10N art. 2º – mudança de regra para II/2, comprovação de 12 meses como 20N em navios de AB superior a 3000. art 3º – mudança de regra para II/2, para aqueles que não exerceram como 20N em navios de AB superior a 3000; comprovação de 12 meses em navios de AB maior que 3000.	REGRA Art. 2º e 3º CP/AG/DL e SINDMAR		– Portaria 74 – Somente para aqueles que tenham enquadramento na regra III/2. Comprovação de tempo embarque como 20M na Navegação Marítima por período igual ou superior a 4 anos, sendo que no exercício de Chefia ou Subchefia de navios com KW igual ou superior a 750, na Navegação Marítima por período igual ou superior a 2 anos. Obs.: Casos restritos	REGRA CP/AG/DL e SINDMAR

Observação:
Portaria 74 da DPC 10/12/01
Ofício 270/DPC 27/02/04 (20M para 10M)
Ofício 1288/DPC 30/10/03 (10N para CCB)
Portaria 12 da DPC 31/01/05 (20N/II/1 para 10N II/2 até 3000 AB (Imediato))
Legenda: CP – Capitania dos Portos, AG – Agência e DL – Delegacia

**Tudo apoio à
Unicidade
Sindical**



Há Força na União



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES
EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS

**Há 69 anos organizando trabalhadores e
buscando a unidade no sindicalismo aquaviário.**

Filiada à





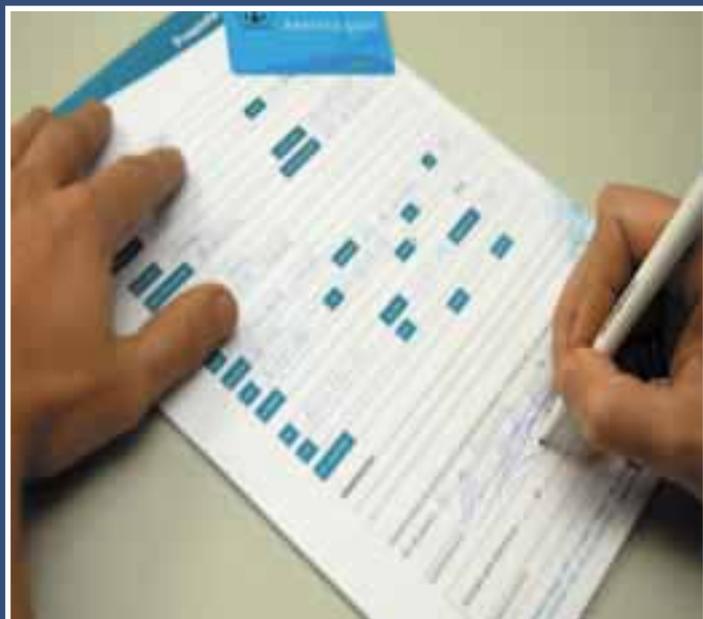
DIVULGAÇÃO

Festa de Fim de Ano

para fortalecer
a Unidade e
comemorarmos
mais um ano
de lutas

Dia 3 de dezembro de 2005. Dia da tradicional Festa de Fim de Ano. O SINDMAR recepciona no Hotel Fazenda Paraíso, em Mosqueiro, no Pará, os associados, familiares e convidados para comemorar mais um ano de crescimento do nosso Sindicato. O hotel com piscina, quadra de tênis, campo de futebol e área reservada às crianças fica na Avenida Beira-Mar s/nº, Praia do Paraíso, a 60 km de Belém. Tradicionalmente realizada no Rio de Janeiro, este ano a festa é organizada pela nossa Delegacia Regional, situada em Belém, em atendimento à nossa grande comunidade de associados no Norte do país.

Não perca os detalhes desta festa na próxima UNIFICAR



O SINDMAR mantém a associação de mais de 90% das categorias que representa. Este percentual é um orgulho para todos nós. Este índice traduz a força do nosso Sindicato e a união de nossas categorias. Participe e colabore cada vez mais com o seu Sindicato.

Há força na união.



LEO ALMEIDA

Transnave entrega rebocador

O SINDMAR compareceu na solenidade de entrega do rebocador Safo, realizada no estaleiro de reparos e construção naval Transnave, que opera no Rio de Janeiro desde 1985.

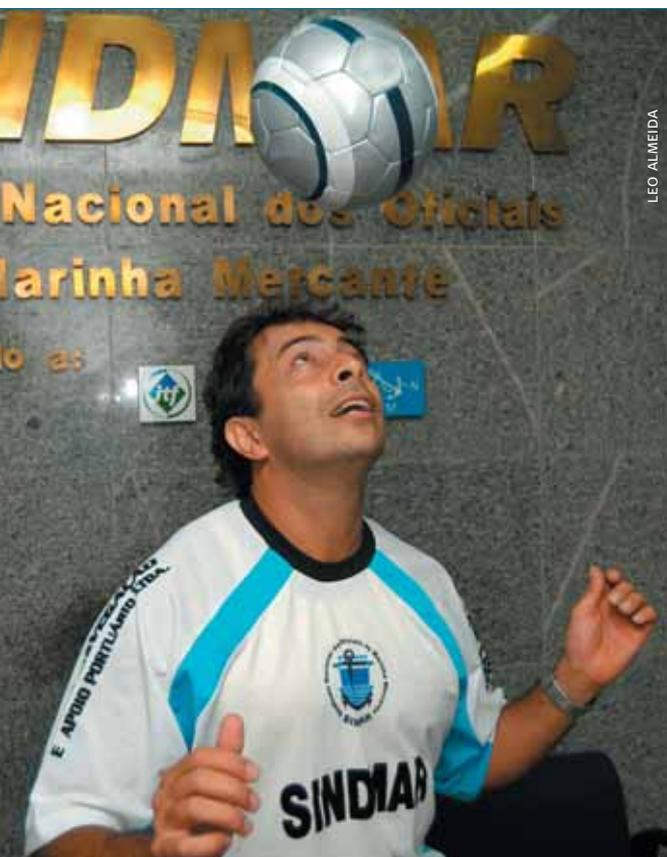
A Deputada Federal Jandira Feghali (PCdoB-RJ), que tem resguardado os interesses dos trabalhadores marítimos nos últimos anos, foi convidada para ser madrinha da embarcação, encomendada pela Jasmart Serviços de Transporte Marítimos. O rebocador, com comprimento total de 21,5 m, atinge a velocidade de 10 nós e foi financiado pelo grupo norte-americano Cartetillar. **No dia 26 de setembro.**

SINDMAR comparece ao lançamento do Haris

O batismo do rebocador Haris, encomendado pela Saveiros Camuyrano, empresa do grupo Wilson, Sons, aconteceu no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, e contou com a presença de autoridades dos governos federal e estadual e da diretoria do SINDMAR, além de representantes do setor marítimo.

O rebocador Haris é o terceiro de uma série de cinco embarcações construídas no estaleiro Wilson, Sons. "Apesar da crise política vivida pelo país, a indústria marítima vive um bom momento", afirma o Secretário de Fomento do Ministério dos Transportes, Sérgio Bacci.

A meta da companhia é substituir os rebocadores mais antigos ainda em operação por embarcações tecnologicamente mais avançadas. Os próximos dois rebocadores serão lançados em fevereiro de 2006. Ao todo, o investimento é de quase US\$ 22 milhões, dos quais 75% com financiamento do Fundo da Marinha Mercante, FMM. **No dia 11 de agosto.**



LEO ALMEIDA



DIVULGAÇÃO

Maior artilheiro do mundo é da Marinha Mercante

Ao contrário do que muitos pensam, o maior artilheiro de futebol do mundo não é Pelé. O Oficial de Máquinas Assad Salmito Tubagi, que completou 38 anos em novembro, segundo as próprias contas, já marcou mais de seis mil gols.

Assad conta que começou a contagem há 20 anos, quando ainda era estudante do Colégio Militar, no Rio de Janeiro. O oficial, que atualmente trabalha na Norskan como chefe de máquinas, ressalta a importância do exercício físico. “Hoje, 80% das tripulações fazem ginástica quando não estão trabalhando a bordo”, afirma o oficial. “Quando ingressei na Marinha Mercante, era um dos únicos a dar importância ao preparo físico”, lembra Assad. A meta do “artilheiro-mercante” é atingir os sete mil gols antes de completar 40 anos.

No dia 10 de novembro.

SINDMAR prestigia lançamento de embarcações no Espírito Santo

A Norsul lançou o navio barçaça Norsul V e o empurrador Norsul Abrolhos, em solenidade realizada no Espírito Santo. A cerimônia de batismo contou com a presença do Presidente da empresa, Hugo Figueiredo, e do Governador do estado capixaba, Paulo Hartung.

As duas embarcações foram construídas para navegar em alto mar e suportar um peso de até 5,2 toneladas por viagem. As embarcações estão sendo utilizadas para o transporte de produtos siderúrgicos para a CST/Vega do Sul, tendo como referência o terminal de barçaças em Praia Mole, no Espírito Santo, e São Francisco do Sul, em Santa Catarina. O empurrador também poderá ser utilizado no transporte de madeiras, entre os terminais de Portocel, no Espírito Santo, e Caravelas, na Bahia.

“A Norsul tem priorizado este segmento, objetivando o crescimento e, conseqüentemente, gerando empregos para os aquaviários. Assim, o campo funcional marítimo é mais valorizado, viabilizando a obtenção de bons resultados”, ressaltou o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido.

No dia 29 de julho.



DIVULGAÇÃO

Cabedelo valoriza ainda mais os profissionais aquaviários

O **SINDMAR** participou da abertura do Curso de Formação de Aquaviários – Módulo III, em Cabedelo, na Paraíba, que contou com as presenças do Capitão dos Portos no estado, Marcello Oliveira, da Vice-presidente da Companhia das Docas também daquele estado, Carla Figueiredo, e da Coordenadora de Desenvolvimento Profissional do SEST/SENAT-PB, Maria da Soledade Azevedo, entre outras autoridades.

O curso, com duração de dois meses, teve uma carga horária de 350 horas/aula e foi encerrado no mês passado. Com mais de 60 alunos inscritos e apenas 22 classificados, esse foi o primeiro CFAQ-III realizado na Região Nordeste. Há ainda a possibilidade de esse curso ser realizado em 2006.

No dia 13 de setembro.



LEO ALMEIDA

Trocando idéias: sindicalistas e gerência debatem atividade marítima em seminário realizado pela Transpetro

Interlocução, debate e partilha de conhecimentos sobre o mercado, a atividade e o trabalho marítimo brasileiro. Unidos nessa perspectiva, lideranças sindicais e representantes das gerências e do setor de Recursos Humanos da Transpetro se reuniram no Seminário Trocando Idéias, realizado no Rio de Janeiro. O evento cumpriu o acordo previsto na cláusula 35 do ACT 2004/2005, assinado em abril.

Foram abordadas questões como as relações trabalhistas, os dispositivos da Lei de Greve, a saúde ocupacional, a competitividade do segmento, a formação educacional dos profissionais aquaviários e a segurança e eficiência operacionais a bordo.

O SINDMAR participou do evento, sendo representado pelos presidentes Severino Almeida e José Válido e pelos diretores Odilon Braga, Enilson Pires, Marco Aurélio Lucas da Silva e Francisco Moreda. **Nos dias 22, 24 e 26 de agosto.**

Feira internacional discute tecnologia naval e offshore

O município de Niterói, no Rio de Janeiro, foi sede da Feira e Conferência Internacional de Tecnologia Naval e Offshore, a Fenashore 2005. O evento reuniu centenas de expositores nacionais e internacionais, além de representantes dos governos federal e estadual, comunidade acadêmica, trabalhadores e empresários.

Temas como a revitalização da indústria naval, capacitação tecnológica e formação de pessoal foram debatidos durante a conferência. A feira recebeu cerca de 15 mil pessoas durante os quatro dias de evento. **Nos dias 19, 20, 21 e 22 de setembro.**



Exemplo a ser seguido

O SINDMAR compareceu à solenidade de entrega do Título de Cidadão Paraibano ao Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira. O oficial foi homenageado na Assembléia Legislativa do estado. O Alte recebeu o título em reconhecimento ao trabalho de desenvolvimento portuário pesqueiro e de capacitação dos marítimos realizado por ele na Paraíba. O Oficial foi Capitão dos Portos do estado da Paraíba no período de junho de 1975 e julho de 1977.

No dia 17 de agosto.

DIVULGAÇÃO



LEO ALMEIDA

Homenagem aos ex-combatentes da Marinha Mercante

A medalha Garra e Coragem é a homenagem que a Força Armada Auxiliar (Corpo de Bombeiros e Polícia Militar) presta a todos os ex-combatentes da Marinha Mercante e, excepcionalmente, às personalidades que tenham prestado importantes serviços à Marinha Mercante. Hoje, os 60 ex-combatentes que dedicavam suas vidas nos navios mercantes durante a II Guerra Mundial possuem esta insígnia, que é a única existente em homenagem à Marinha Mercante.



LEO ALMEIDA

A turma de 2OM que se formou no Ciaga, no Rio de Janeiro, homenageou o SINDMAR na placa que faz menção aos 30 formandos e professores da turma Acon. No dia 28 de outubro



LEO ALMEIDA

LEO ALMEIDA

Turma do Ciaga homenageia SINDMAR

O **SINDMAR** foi o homenageado dos 25 formandos da turma de Acon no Ciaga, no Rio de Janeiro. A entidade foi citada no discurso de formatura feito pelo aluno Cláudio Marcelo Campelo Garcia e recebeu uma placa agradecendo o apoio prestado aos alunos do curso de náutica. O SINDMAR ainda teve a logomarca impressa na placa que faz alusão a todos os alunos, professores e paraninfo da turma de 2ON. "O mar é nossa vida, o farol é nosso guia", foi a frase escolhida pelos formandos para ficar eternizada na placa da turma. O agora 2ON Arkadiusz Kuzdak foi o primeiro aluno desta turma.

Na ocasião, o Gerente de Ensino do Ciaga, CMG Osvaldo Carneiro Filho, afirmou que o Curso de Acesso a 2º Oficial de Náutica, Acon, é o resultado do reconhecimento da instituição pelos anos dedicados à atividade e confiança depositada nos oficiais formandos. O Capitão-de-Mar-e-Guerra disse também que é importante que a mão-de-obra qualificada e a experiência de oficiais mercantes se mantenham na Marinha Mercante para os marítimos serem bastante aproveitados. **No dia 30 de setembro.**

Congresso debate futuro do sistema previdenciário brasileiro

Milhares de pessoas estiveram reunidas no XVII Congresso Nacional dos Aposentados, Pensionistas e Idosos, realizado pela Confederação Brasileira de Aposentados Pensionistas e Idosos, Cobap, na cidade satélite de Luiziânia, em Brasília.

O evento faz parte de um programa promovido pelo Ministério do Trabalho e do Emprego e tem o objetivo de estimular a reflexão sobre a história do trabalho e dos trabalhadores no desenvolvimento social e na vida política do país, além de valorizar as mais diferentes manifestações culturais do mundo do trabalho. Os direitos previdenciários de milhões de brasileiros foram debatidos durante o encontro. O SINDMAR participou dos debates sobre as atualizações no sistema previdenciário nos quatro dias do congresso. **Nos dias 13, 14, 15 e 16 de outubro.**



DIVULGAÇÃO

Novo Representante Permanente Brasileiro assume cargo na IMO

O Almirante-de-Esquadra Miguel Ângelo Davena assumiu a RPB-IMO, em Londres, no último dia 31 de outubro. O Embaixador do Brasil na Inglaterra, José Maurício Bustani, o Cônsul-Geral do Brasil em Londres, Fernando Paulo de Mello Barreto Filho, o Secretário-Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, e o Representante da CONTTMAF perante a RPB-IMO, Darlei Santos Pinheiro, compareceram à cerimônia na capital inglesa, entre outras autoridades. O Representante Alternativo, Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís Fernando Resano, passou o cargo para o Alte Davena.

O convite feito pela Marinha foi aceito oficialmente pelo Alte somente na última semana do mês de agosto; porém, conforme antecipou o site do SINDMAR, o Oficial garantiu que seria o novo RPB-IMO já no dia 15 de agosto.

Antes de assumir a RPB-IMO, o Alte Davena era o Secretário de Política, Estratégia e Assuntos Internacionais do Ministério da Defesa, em Brasília. Neste cargo, o Oficial

se destacou na defesa dos interesses brasileiros na Amazônia, adotando uma tática no combate à ameaça de controle de qualquer outra nação à aquela área – a chamada Estratégia da Resistência.

O Oficial foi Comandante da Fragata Defensora, da Força de Submarinos e do II Distrito Naval, em Salvador. O Alte também foi Comandante-em-Chefe da Esquadra da Marinha brasileira. No ano passado, ele recebeu a medalha da Ordem do Mérito Naval, no grau Grã-Cruz, do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. 🇨🇷

O Secretário-Geral da IMO, o grego Efthimios Mitropoulos, e o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, prestigiaram a solenidade de posse do Alte Davena como RPB-IMO, observados pelo Embaixador José Maurício Bustani

Darlei Pinheiro, Representante da CONTTMAF perante a RPB-IMO, o CMG Wagner Lázaro Ribeiro Júnior, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, o Alte Miguel Ângelo Davena e o CMG Luís Fernando Resano no dia da posse do Alte Davena como RPB-IMO

O Embaixador do Brasil na Inglaterra, José Maurício Bustani, e o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, na solenidade de assunção do Alte Davena (direita) como RPB-IMO

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A contribuição da nossa organização sindical na mais marítima das cidades portuárias



Rosevando Vianna
Delegado Regional
da CONTTMAF
e do SINDMAR

Aproximar o contato com os trabalhadores marítimos na Região Nordeste. Desde outubro de 2003, quando foi inaugurada a delegacia conjunta com a CONTTMAF, em Cabedelo, no estado da Paraíba, o SINDMAR vem defendendo mais diretamente os interesses dos marítimos da região, ajudando a promover o desenvolvimento do setor.

A contribuição que a Delegacia Regional proporciona aos trabalhadores está, principalmente, na reciclagem e no aprimoramento da qualidade profissional dos marítimos. A entidade, fazendo jus a uma de suas missões, exerce o cunho social. No ano passado, a delegacia conjunta organizou o primeiro curso de alfabetização no país para pescadores acima de 15 anos, que durou seis meses.

Ainda em 2004, a Delegacia buscou parceiros para realizar uma gama de cursos que seriam, e na realidade foram, benéficos aos marítimos. Com destaque, o curso Especial de Combate ao Incêndio, o Ecin, foi o pioneiro no estado. Na ocasião, o Ecin foi ministrado em parceria com a Capitania dos Portos da Paraíba e com o 3º Distrito Naval, no Rio Grande do Norte. Os outros cursos, como o Especial em Familiarização em Navios Tanques, o EFNT, e Apetrechos de Pesca foram custeados pelas entidades para oferecer a gratuidade a todos os interessados em participar destes cursos. A entidade promoveu nove cursos durante o ano de 2004.

Mantendo o entusiasmo e a garra para aprimorar a qualidade profissional dos representados, o SINDMAR e a CONTTMAF, promovendo ações em parceria com a Capitania dos Portos da

Paraíba, possibilitaram a realização do curso de Segurança Pessoal e Responsabilidade Social, o ESRS, do Especial de Sobrevivência Pessoal, o Espe, do Básico em Primeiros Socorros, o EBPS, além, é claro, do EFNT.

Neste ano, porém, a Delegacia da entidade impulsionou a realização do CFAQ-III, que se destina à formação de aquaviários; este curso foi o primeiro a ser realizado na Região Nordeste, sendo apenas o segundo a ser ministrado no Brasil.

Contudo, não é só através de cursos que a Delegacia da entidade trabalha em prol dos marítimos. No ano passado, a crise do setor atingiu o Porto de Cabedelo. A cidade ficou por quase três meses sem receber qualquer navio de carga. A grave situação piorou a economia do município e do estado da Paraíba e, conseqüentemente, comprometeu o comércio local. Diante dessa calamitosa situação, o SINDMAR e a CONTTMAF organizaram um manifesto em frente à residência oficial do Governador Cássio Rodrigues da Cunha Lima. A mobilização ficou conhecida como os "sem navios". A capacidade e a determinação desse movimento foram decisivas para sensibilizar o governo estadual e o ministério dos Transportes e alertá-los sobre a falência do setor portuário da cidade. Com a gravidade dos acontecimentos, o estado estava deixando de arrecadar, somente com o Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Prestação de Serviços, o ICMS, quase R\$ 10 milhões por mês.

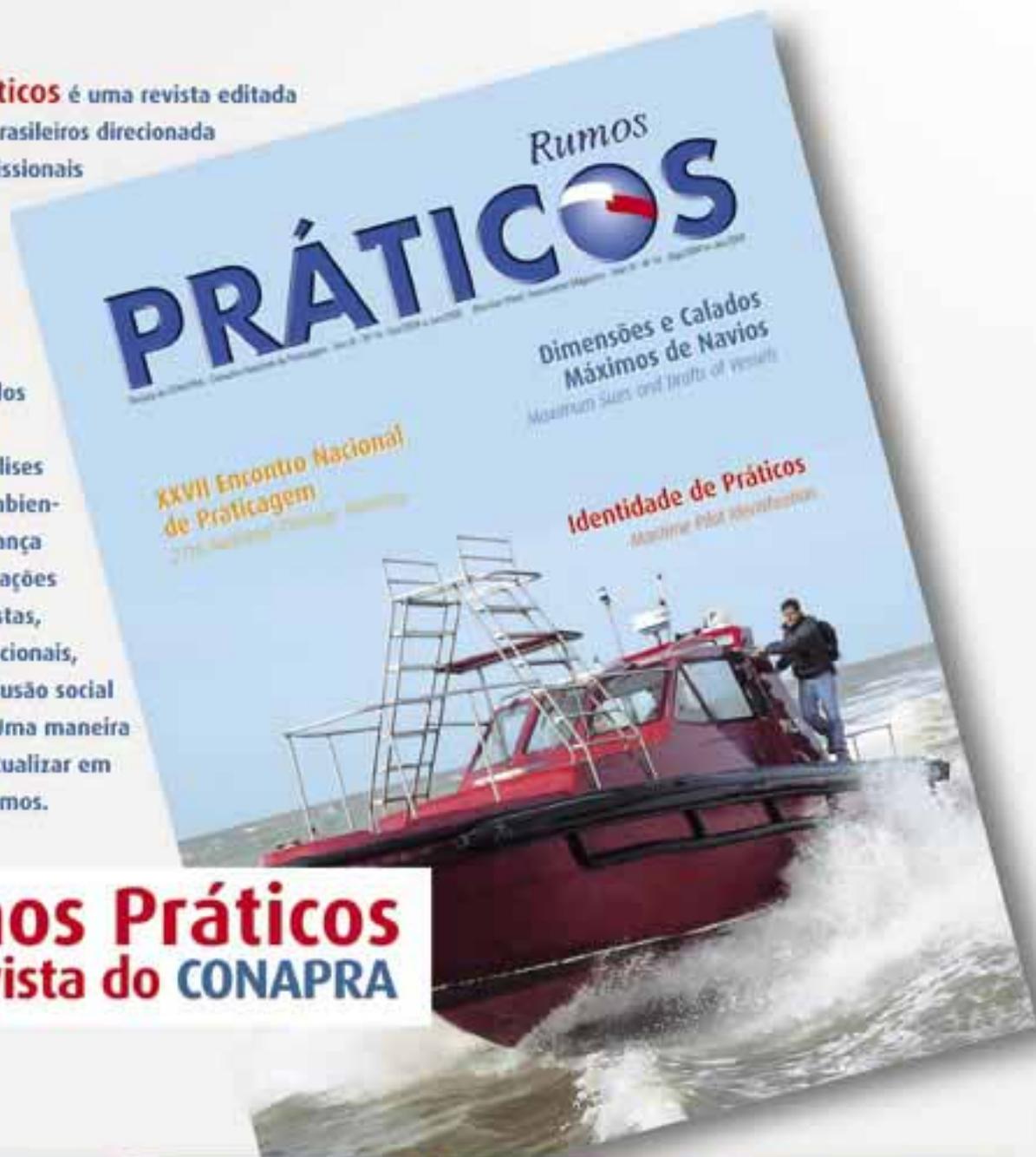
O prejuízo não é somente nesse estado nordestino. Mesmo sendo notório, o governo brasileiro ainda insiste em não acreditar que a navegação é o meio de

transporte com a melhor viabilidade, inclusive financeira, para o país. Não aceitar dados indicativos que apontam que 96% das mercadorias são transportadas por via marítima e querer investir em alternativas de transporte bem mais caras é realmente difícil de entender.

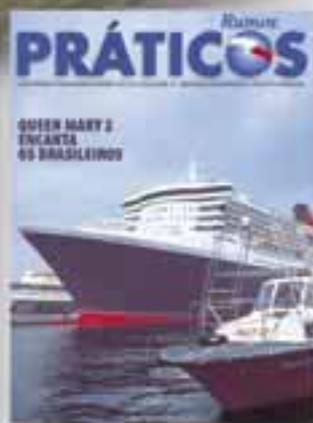
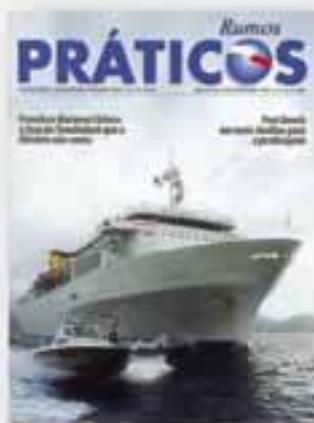
Outra situação que teve a intervenção da Delegacia Regional foi em relação à dragagem no Porto de Cabedelo, também em 2004. O problema foi solucionado após a colaboração de Carlos Alberto Nóbrega, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, com o SINDMAR. Após essa ação conjunta, as obras de dragagem do porto, em Cabedelo, foram retomadas. O porto voltou a receber navios de grande e médio portes, incrementando a economia do estado. Hoje, apesar de continuar operando com o mesmo tipo de embarcação, o Porto de Cabedelo requer investimentos para poder continuar a competir com os outros portos nordestinos.

Em 2005, a Delegacia voltou as atenções para consolidar o direito adquirido pelo estado da Paraíba em possuir um terminal pesqueiro público. A luta da Delegacia, que representa também os ideais da CONTTMAF, foi gloriada após a assinatura do convênio, em julho, entre os governos federal e estadual. O orçamento para a conclusão do Terminal Pesqueiro já está à disposição do Governador Cássio Cunha Lima, faltando apenas aguardar o processo de licitação para que o estado da Paraíba possa voltar a ser uma referência na pesca oceânica.

Rumos Práticos é uma revista editada pelos práticos brasileiros direcionada a todos os profissionais que trabalham em atividades aquaviárias. Na publicação o leitor vai encontrar estudos técnicos sobre navegação, análises de questões ambientais e de segurança marítima, indicações de livros e revistas, ensaios internacionais, projetos de inclusão social e muito mais. Uma maneira prática de se atualizar em assuntos marítimos.



Rumos Práticos
é a revista do **CONAPRA**



CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM
www.conapra.org.br



LEO ALMEIDA

Compromisso de informar aos associados do SINDMAR até em alto mar

Dias... até meses em alto mar. Longe da família, longe do lazer e trabalhando todo o tempo, a tripulação de um navio em alto mar pode ficar distante das novidades e informações do setor por dezenas de dias. O acesso à internet nas embarcações é restrito e, muitas vezes, a tripulação não pode se informar a respeito das notícias no mundo.

Pensando principalmente nos marítimos embarcados, o SINDMAR lançou em setembro um informativo para os seus associados. O Boletim Eletrônico é dirigido especialmente aos navios que

possuem o serviço de mensagens via correio eletrônico, mas não possuem acesso à internet aberta. Contudo, o boletim é um instrumento de comunicação complementar ao *site* da entidade (<http://www.sindmar.org.br>) e à revista UNIFICAR. O boletim eletrônico é enviado sempre às sextas-feiras por e-mail a todos os associados que têm cadastro atualizado, fazendo com que até mesmo as tripulações que estão trabalhando em alto mar recebam as notícias. O boletim do SINDMAR encurta a distância entre representantes e representados, onde quer que os marítimos estejam. ☸

Associados têm acesso à internet no SINDMAR

As novas tecnologias de comunicação agilizam as tarefas do dia-a-dia e aproximam pessoas. A era da internet, sem dúvida, é um divisor de águas no conceito de modernização da comunicação. E o SINDMAR, "linkado" a esta idéia, disponibiliza aos associados o acesso à maior rede de comunicação do mundo.

A sede no Rio de Janeiro e as delegacias de Belém, Cabedelo e Macaé contam com as SALAS DOS ASSOCIADOS. É nesses cômodos que eles se encontram para conversar e se atualizar com as informações do setor marítimo.

Na sede e nas delegacias do SINDMAR, o associado pode acessar a internet e ler as notícias do *site* da entidade e dos jornais de todo o mundo. Diariamente, nestas cidades, os associados vão ao sindicato para tirar eventuais dúvidas, encontrar amigos marítimos e acessar a internet. Aliás, esta é uma grande oportunidade para quem não mora em qualquer destas quatro cidades. Se o navio em que o marítimo estiver embarcado se encontrar no porto de uma destas cidades, é uma oportunidade de dele ir ao SINDMAR e "conectar-se" à internet para se atualizar com as notícias do setor e do mundo e corresponder-se com os familiares. É o estímulo à inclusão digital a que todos têm direito.

Temos convênio com o SINDMAR

DA CRECHE
AO VESTIBULAR.



Disciplina para ser feliz.



BARRA | HUMAITÁ | ILHA | JARDIM BOTÂNICO | NORTESHOPPING



2266.3660
www.cel.com.br

Direção Sindical da CONTTMAF é reeleita

No último dia 21 de outubro, foi realizado o Congresso Eleitoral da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, CONTTMAF. A Direção Sindical foi reeleita por aclamação e trabalhará no triênio 2006/2009.

A Direção Sindical da CONTTMAF é composta pelos seguintes dirigentes:

DIRETORIA EXECUTIVA: Severino Almeida Filho **DIRETOR-PRESIDENTE**; José Adilson Pereira **DIRETOR VICE-PRESIDENTE**; Enilson Pires dos Santos **DIRETOR PARA ASSUNTOS MARÍTIMOS**; Luís Rodrigues Leite Penteadado **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE PESCA**; Luiz José Couto Martins Braga **DIRETOR PARA ASSUNTOS AEROVIÁRIOS**; Carlos Douglas Martins Pinheiro **DIRETOR PARA ASSUNTOS AERONÁUTICOS**; Severino Francisco dos Santos Filho **DIRETOR PARA ASSUNTOS PORTUÁRIOS**; Mayo Uruguai Machado Fernandes **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE TRABALHADORES AVULSOS**; Idalês Fernando Camargo de Oliveira **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE ESTIVA E DESESTIVA**; Valdez Francisco de Oliveira **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR**; José Silvério Cunha Garcia **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE ADMINISTRAÇÃO E APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO**; Odilon dos Santos Braga **DIRETOR-SECRETÁRIO-GERAL**; Ricardo Leite Goulart Ponzi **DIRETOR ADMINISTRATIVO E DE FINANÇAS**; Mario Teixeira **DIRETOR DE RELAÇÕES SINDICAIS E INTERNACIONAIS**; Robson Wilson dos Santos **DIRETOR PARA ASSUNTOS PARLAMENTARES**; José Válido Azevedo da Conceição **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE RELAÇÕES DO TRABALHO**; Paulo César Claudino Lindote Santana **DIRETOR PARA ASSUNTOS DE SEGURIDADE E ASSISTÊNCIA SOCIAL**; Luiz Fernando Barbosa Santos **DIRETOR DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO SINDICAL**; Eduardo Antonio Rech **DIRETOR PARA ASSUNTOS DO MERCOSUL**; **SUPLENTES** Robério Rodrigues de Souza; Ali Zini; Hygino Bernardes dos Santos Filho; Jorge Luís Bussinger Pinto; Antônio Julio Antunes; Carlos Cesar Pires Rocha; Fernando Marcelo Cavalcanti da Silva; Nandir Borges Teixeira; José Américo Gonçalves Pessanha; Carlos Antonio Tortato; Alberto de Souza Negrão; Adalberto Rios Graça; Marco Aurélio Lucas da Silva; Carlos Mesquita da Silva; João Batista Pinto Boa Morte; Gilmar Ribeiro da Silva; Rosivando Neves Viana; Jailson Enésio dos Santos; Antonio Luiz Pereira de Souza; Conselho Fiscal: Antônio Moreira da Silva; Jailson Bispo Ferreira; Aroldo Bandeira Ribas; Suplentes: Paulo Roberto Fernandes Martins; Paulo César Abrahão; Elias José da Silva. ☎



O Marítimo não é procurado apenas para o trabalho embarcado.

Quais são suas qualificações e certificações atuais?

Seu sindicato quer saber. O mercado de trabalho também!

Atualize seu cadastro na secretaria do SINDMAR.

A sua cidade ainda não possui convênio com o SINDMAR?

Se você tiver interesse que o melhor estabelecimento de ensino do seu município ou estado, a academia ou o clube que você frequenta ofereça desconto para os associados do SINDMAR, envie para o e-mail convenio@sindmar.org.br o nome da empresa que você queira que seja conveniada, o telefone e o endereço. A comissão de convênios do SINDMAR analisará cada proposta.

O SINDMAR quer aproximar ainda mais os laços de amizade entre associados e entidade.





FOTOS: ARQUIVO

Visitas a Bordo

Durante os meses de setembro, outubro e novembro deste ano, o SINDMAR visitou embarcações atracadas e fundeadas nos portos e terminais brasileiros. Os diretores da entidade conversaram com as tripulações a respeito das reivindicações dos marítimos para a próxima assinatura dos ACTs com as empresas de navegação.

N/T Alamoá

N/T Serra Polar

FOTOS: ARQUIVO





1 - Peregrini I

2 - Norsul Sobral

3 - Metaltanque II

4 - N/T Angelim

5 - N/T Frotamérica

Nas visitas a bordo, o SINDMAR sempre solicita às tripulações das embarcações o preenchimento do Relatório de Visita a Navio. Neste documento, os marítimos poderão avaliar a explanação dos representantes da entidade que foram a bordo e relatar seus próprios pontos de vista, tudo visando à melhoria, cada vez maior, no relacionamento entre representantes e representados. ❄

N/T Araucaria

N/T Frotamérica



Acordos Coletivos

SINDMAR e Aliança celebram ACT com avanços significativos

Dirigentes sindicais e representantes da Aliança se reuniram no último dia 22 de setembro para a assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho. O encontro entre o SINDMAR, as demais representações marítimas e os executivos da companhia aconteceu na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, a FNTTAA, no Centro do Rio de Janeiro.

Apesar de o SINDMAR não ter colocado o indicativo pela aprovação, este ACT foi assinado porque, após consulta realizada pela entidade, dois terços de seus representados aceitaram a proposta apresentada pela empresa. O aspecto de maior destaque neste ACT assinado é a promoção da igualdade no sistema de remuneração da empresa. "Havia uma defasagem salarial entre os trabalhadores contratados a partir de julho de 2004 que exercem as mesmas funções dos marítimos mais antigos. Este ACT corrige isso", revela Marco Antônio Gomes, Gerente de Recursos Humanos da Aliança. Para a companhia, os principais itens deste acordo, além da igualdade da remuneração, foram a criação das gratificações de embarque e desembarque, de folga e do auxílio-alimentação. Nesse processo, enquanto os menores

A partir de janeiro de 2006, os trabalhadores estarão elaborando uma nova pauta de reivindicações para o novo ACT

Executivos da Aliança e representantes dos marítimos assinam o ACT

FOTOS: LEO ALMEIDA



salários tiveram avanços significativos, os marítimos mais antigos da companhia não tiveram o mesmo aumento proporcional, pois já recebiam uma remuneração melhor.

Além disso, este ACT é marcado pelo avanço significativo nas negociações entre os representantes dos marítimos e a empresa, que hoje é a principal companhia de navegação da Marinha Mercante tradicional em número de navios, totalizando 12; este número aumentará depois que os quatro navios da Aliança forem construídos, a partir de 2006.

O acordo é retroativo ao mês de março deste ano e estará em vigor até o dia 28 de fevereiro de 2006. Durante o encontro, o Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, afirmou que, a partir de janeiro de 2006, os trabalhadores estarão elaborando uma nova pauta de reivindicações para o novo ACT, visando ao novo acordo, já que o processo deste estendeu-se por alguns meses em virtude das constantes negativas de assinatura da empresa.

SINDMAR e Global chegam ao acordo

O SINDMAR e as demais representações sindicais marítimas se reuniram com gerentes da Global no último dia 27 de setembro, na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, a FNTTAA, no Rio de Janeiro, para a assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho.

A Gerente da Global, Cleise Ribeiro, observa José Válido, Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, e Enilson Pires, Diretor da entidade, assinarem o ACT 2005/2006 com outros líderes sindicais

O Diretor da Seabulk, José Roberto Neves, a Gerente Financeiro da empresa, Flávia Costa, o Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, o Gerente de Base da companhia, Vinícius Costa, e o Diretor-Procurador da entidade, Marco Aurélio, analisam e assinam o ACT



O acordo assinado, fruto de uma longa e difícil negociação, se arrastava desde fevereiro. Nesse período, o SINDMAR visitou todas as embarcações da empresa. A única exceção foi o navio Global África, porque essa embarcação faz a rota no exterior. Apesar de as lideranças sindicais terem dado o indicativo contrário à assinatura do acordo às tripulações, a maioria dos marítimos da empresa optou pela aceitação do mesmo.

Uma das principais conquistas deste acordo foi o reajuste da remuneração dos marítimos da Global na casa de dois dígitos

Mesmo não sendo o ideal, o SINDMAR destaca que o acordo com a Global representa avanços, uma vez que nos anos anteriores a companhia sempre ficava defasada em relação às demais; a recuperação, em termos de remuneração, começou neste ano.

Uma das principais conquistas do acordo foi o reajuste da remuneração dos marítimos da Global na casa de dois dígitos. "A outra grande conquista é relacionada ao adicional noturno, que passará a ser apontado para as categorias de chefe de máquinas, eletricista, bombeador e contramestre, quando eles estiverem efetivamente trabalhando no período entre 23h e 5h", destaca o Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido. O ACT é retroativo a março de 2005 e tem vigência até fevereiro de 2006.

SINDMAR e Seabulk assinam primeiro ACT

A Seabulk Offshore e o SINDMAR assinaram o Acordo Coletivo de Trabalho, ACT 2005/2007, no dia 18 de agosto, na sede da entidade, no Rio de Janeiro. Este acordo foi o primeiro firmado entre a empresa e o SINDMAR e terá vigência até 31 de janeiro de 2007, sendo retroativo ao dia 1º de fevereiro de 2005. "Acredito que o mercado no Brasil é promissor. Existe a intenção da Petrobras de renovação dos barcos de apoio com bandeira brasileira e a Seabulk espera por isso", revela o Diretor José Roberto Neves.

A Seabulk, que é a filial da companhia norte-americana no Brasil, está no país desde 2002 e opera apenas no mercado *offshore*, atuando principalmente no Rio de Janeiro. Hoje, a Seabulk emprega 80 marítimos no quadro de funcionários aqui no Brasil.

"Acredito que o mercado brasileiro é promissor"

José Roberto Neves

O Diretor da Maroil, Durval Gama, a Assessora de RH da empresa, Tânia de Oliveira, e o Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, assinam o ACT

Os diretores Odilon Braga e Jailson Bispo, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, o Gerente Administrativo da Triaina, Fernando Lomeu, e a Assessora de Acordos, Aline Silva, assinam o contrato do ACT 2005/2007



Maroil assina ACT com SINDMAR

O **SINDMAR** e a Maroil Apoio Marítimo chegaram a um acordo e assinaram o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT), no dia 14 de outubro, na sede da empresa, no Rio de Janeiro. Entre as conquistas dos marítimos neste ACT estão o abono por tempo de serviço e o auxílio-alimentação.

O ACT 2005/2007 é retroativo ao dia 1º de fevereiro e terá vigência até 31 de janeiro de 2007. O SINDMAR espera retomar as negociações com a companhia em janeiro para debaterem o reajuste do índice econômico, sem prejudicar, é claro, as cláusulas acordadas nesse contrato. O Diretor da empresa, Durval

Entre as conquistas dos marítimos estão o abono por tempo de serviço e o auxílio-alimentação

Menezes Gama, enfatizou que as reivindicações apresentadas pelos trabalhadores estão aumentando a cada ano; porém, a representação sindical marítima destacou que o acordo, apesar de apresentar evoluções significativas em relação ao último ACT assinado, ainda está distante do ideal.

A Maroil trabalha no segmento *offshore*, operando e agenciando, já que a empresa não possui embarcações próprias. A empresa está no mercado brasileiro há 18 anos.

SINDMAR e Triaina celebram primeiro ACT

O **SINDMAR** e a Triaina Agenciamento Marítimo assinaram o Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2007 no dia 14 de outubro, na sede da entidade, no Rio de Janeiro. Este foi o primeiro acordo firmado entre a empresa e a entidade.

A companhia e o SINDMAR acertaram que se reunirão no próximo ano para discutir o reajuste salarial dos marítimos

Apesar de o ACT ter vigência no período de 2005 a 2007, a companhia e o SINDMAR acertaram que se reunirão no próximo ano para discutir o reajuste salarial dos marítimos. Contudo, ficou definido que este reajuste não prejudicará nenhuma das vantagens obtidas pelos trabalhadores marítimos nesse acordo.

O ACT 2005/2007, que é retroativo ao dia 1º de março deste ano, terá vigência até 28 de fevereiro de 2007. O acordo obrigou a empresa a regularizar a situação do fundo de garantia dos marítimos da companhia e a bonificá-los com auxílios previdenciários e de saúde.

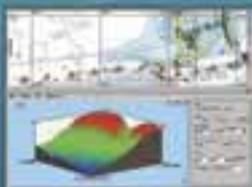
Há dez anos no mercado brasileiro, a Triaina Agência Marítima opera no segmento de agenciamento *offshore* na Região Sudeste e hoje conta com duas embarcações – não próprias – e um quadro com 12 marítimos.

T S U N A M I S

NAVIGATOR

SISTEMA DE NAVEGAÇÃO POR CARTAS ELETRÔNICAS VETORIAIS

O Tsunamis NaviGator representa a próxima geração de poderosos sistemas de navegação para uso em computadores pessoais (PCs). Ele foi projetado especialmente para as embarcações de esporte e recreio, sendo de uso muito fácil. As cartas vetoriais da Transas (TX-97), já amplamente reconhecidas por sua qualidade, proporcionam cobertura mundial (mais de 8400 cartas).



- Planejamento da derrota com cálculo das marés;
- Interface com diversos instrumentos (NMEA);
- Sistema de previsão meteorológica opcional;
- Cartas vetoriais altamente detalhadas: informações de faróis, boias, perigos isolados, profundidade, contornos, etc;
- Capacidade de exibir as cartas em 3D;
- Navegação segura: possibilidade de definir contorno e profundidade de segurança;
- Exibição da carta náutica em tela cheia ou dupla;
- Capacidade de anexar informações e imagens do local desejado na própria carta náutica;
- Interface com radar ARPA.



Todo em português

Para o usuário que não quer levar o seu notebook ou PC para bordo, a Transas Nautic desenvolveu o **Pocket Sailor** para PDAs.



NOVO

www.transasnautic.com

 **TRANSAS nautic**
CARTAS PARA O MUNDO

Representante para o Brasil: NAVSOFT CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.
Rua Almirante Teffé, 645 sala 1203 - Centro - Niterói/RJ - CEP: 24.030-085
Telefax: (21) 2620-1350 e-mail: navsoft@navsoft.com.br

Visão distorcida da realidade

Pagando as piores remunerações do mercado, ABEAM alega falta de marítimos

LEO ALMEIDA



A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo, a ABEAM, continua na contramão da verdade e em rota de colisão. Recentemente, o Presidente da entidade, Ronaldo Lima, reclamou da falta de profissionais marítimos no mercado brasileiro. Porém, essa tentativa de distorcer a realidade não considera os baixos salários praticados, principalmente nas empresas ligadas à ABEAM, nem os enormes obstáculos criados pela associação para a assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho.

A ABEAM, que ainda adota práticas obsoletas, acredita que não há profissionais marítimos disponíveis no mercado brasileiro. Além dos baixos salários, as empresas dessa associação, que relutam em acordar melhores condições de trabalho para os marítimos, pecam no quesito segurança dos trabalhadores. A associação exige qualificações dos profissionais marítimos e não considera, pelo menos, uma razoável remuneração pelos serviços requeridos.

A afirmação da falta de profissionais não se sustenta quando se considera o número de profissionais atuantes no mercado. Contudo, desemprego não deve ser confundido com o tempo de aguardo de embarque. Esse tempo, evidentemente, aumentou em relação às décadas douradas da Marinha Mercante, mas é infinitamente melhor do que os anos 1990. Todavia, a preocupação que a categoria tem no momento está relacionada ao tempo de embarque, e não ao desemprego. A inquietação pelo aguardo de embarque, porém, tem sido mais contundente do que as afirmações sobre a pseudo-escassez de marítimos no mercado nacional.

A ABEAM divulga, sem fundamento, a falta de oficiais no mercado. Na realidade, é a não-observância às reivindicações de seus empregados que gera a dificuldade da associação em encontrar oficiais qualificados para a operação pretendida. Conseqüentemente, a não-assinatura de um Acordo Coletivo de Trabalho é natural para as empresas que praticam o chamado “pagamento por fora”. Outro item que determina grande indignação entre os oficiais mercantes refere-se aos afretamentos com valores, algumas vezes, equivalentes ao dobro do pago a outras embarcações, seja devido ao porte, potência ou característica operacional, e que não têm incidência nas relações de trabalho. A categoria tem defendido nos últimos anos a correção desse disparate, a fim de evitar conflitos com conseqüências realmente imprevisíveis, tanto para a atividade marítima quanto para as empresas que adotam a filosofia da ABEAM.

Enquanto essa associação insistir em praticar atitudes que desrespeitem não só os marítimos mas as atividades desempenhadas por eles, o atrito da relação empresa-trabalhador continuará

A caldeira da relação entre as empresas dessa associação e os trabalhadores começou a ferver no ano passado quando a ABEAM se negou a assinar o ACT. Tal recusa não impediu que companhias, que rejeitam o “caixa dois” e cumprem os contratos coletivos, mas são filiadas à associação, resolvessem acordar cláusulas trabalhistas com o SINDMAR, sempre mantendo uma relação respeitosa com a representação sindical.

Enquanto essa associação insistir em praticar atitudes que desrespeitem não só os marítimos mas as atividades desempenhadas por eles, o atrito da relação empresa-trabalhador continuará. Hoje, a questão salarial é bastante enfatizada, paralelamente ao padrão salarial das categorias e à extinção do “pagamento por fora”, para a assinatura de um ACT. A existência da diferença remuneratória entre o Chefe de Máquinas e o Comandante, como a ABEAM incita, é uma prática absurda; isso só impulsiona os marítimos a pensar que essa associação não dá importância aos empregados das companhias a ela filiados. ☸

Aumentando a qualidade profissional do marítimo

DPC analisa cursos realizados em 2005 e revela planos para o próximo ano



O Contra-Almirante

Luiz Sérgio Oneto Araújo,

Superintendente de Ensino

Profissional Marítimo da Diretoria

de Portos e Costas, no Rio de Janeiro,

recebeu a equipe de reportagem

da UNIFICAR para contar como foi

o ano de 2005 na DPC, no que tange

a cursos, e quais serão os planos

nesta área para 2006. Há 45 anos

servindo à Marinha, dos quais três

como Superintendente da DPC, o

Alte Oneto afirmou que os índices

dos recursos para 2006 dependerão

da política governamental no país.

Na sua opinião, os cursos em 2005 corresponderam às expectativas da DPC?

ALTE ONETO Sim. Realizamos diversos cursos durante este ano. Contudo, esperamos repeti-los e até melhorar os cursos.

Ainda no âmbito de cursos, qual a categoria que tem uma demanda maior?

ALTE ONETO Analiso que, hoje, não há uma categoria específica que esteja mais carente que outra. A carência é generalizada. A comunidade marítima apresenta a necessidade de cursos e autorizo a realização deles.

E há verba para todos os cursos que a comunidade marítima solicita?

ALTE ONETO A partir dos pedidos, eu monto o Prepom (Programa de Ensino Profissional Marítimo). Apesar de o governo federal liberar uma verba para cursos, é difícil atender a todas as necessidades dos marítimos. Apesar de esta verba ser da comunidade marítima, a utilização do Fundo de Ensino Profissional Marítimo é dificultada porque a demanda é maior que a oferta. Hoje a DPC atinge 80% da demanda de cursos.

E o que falta para atingir os 20% restantes?

ALTE ONETO Falta o governo liberar mais recursos para serem utilizados na formação de mão-de-obra do marítimo. Tanto a Marinha quanto a DPC estão fazendo pressão, mas, infelizmente, nada tem adiantado.

Dos cursos realizados em 2005, qual teve maior destaque?

ALTE ONETO O curso Especial de Noções Básicas de Ancoragem, ENBA, foi lançado este ano como projeto-piloto, e a DPC já está pensando

em realizar a sua segunda edição. Dezenove alunos, entre oficiais de náutica e de máquinas, se formaram neste primeiro curso.

Quais foram os aspectos positivos que o senhor avalia neste primeiro ENBA?

ALTE ONETO O ENBA tem a flexibilidade de ser realizado em Macaé ou no Rio de Janeiro. Este primeiro curso foi ministrado em Macaé apenas para facilitar a locomoção e o acesso aos estudos dos alunos. Naquela cidade está localizado o Parque da Petrobras, onde existe todo o material pesado usado no offshore, além de ter uma maior disponibilidade de navios de apoio marítimo. No próximo ENBA, a DPC vai avaliar o interesse do profissional neste curso e resolverá, a partir da opinião dele, onde será realizado o ENBA em 2006.

Além do ENBA, quais os planos de cursos da DPC para 2006?

ALTE ONETO A DPC, em parceria com a Petrobras, vai realizar um curso de DP (*Dynamic Positioning*), que é o posicionamento dinâmico. Este curso vai englobar os cursos de ancoragem e manuseio de cargas e será realizado no padrão exigido pelo Instituto Náutico Internacional, da Inglaterra. O DP atenderá cerca de dez profissionais por curso e, a partir de 2007, acredito que estaremos especializando mais de 100 marítimos a cada ano.

Os trabalhadores da Petrobras terão algum tipo de preferência nos cursos realizados em parceria com a estatal?

ALTE ONETO A DPC não fará distinção por este ou aquele trabalhador, de uma ou outra companhia. A parceria vai beneficiar igualmente os marítimos de todas as empresas.

Qual a garantia que a DPC dá aos marítimos para não transformar estes cursos, que são recomendáveis, em obrigatórios?

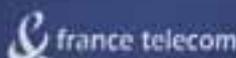
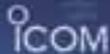
ALTE ONETO Minha preocupação é com a formação profissional...

Mas algumas empresas identificam muitos cursos recomendáveis como sendo obrigatórios. O senhor tem alguma preocupação com isso que está acontecendo?

ALTE ONETO Nos dias de hoje, realmente não posso ter a limitação apenas na formação profissional. O problema do desemprego recai sobre mim. A DPC enviou inúmeros expedientes para as empresas afirmando que os contextos dos cursos já estavam incluídos no curso básico de formação. Mesmo assim, as companhias insistiam em exigir que os profissionais apresentassem os certificados, mesmo não sendo obrigatório. Aí resolvi parar de brigar com o sistema e passei a emitir os certificados de conclusão dos cursos aos participantes. ⚓

radiomar

Há 30 anos oferecendo soluções em comunicação a bordo.



ISPS Code: despreparo e incoerências produzem tormento em terra

Entidades sindicais marítimas alertam sobre a necessidade de mecanismos adequados de acesso aos portos brasileiros

Criado para aumentar a segurança em portos e em embarcações do mundo inteiro, principalmente após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, ISPS Code, está com o planejamento distorcido. O ISPC Code vem sendo aplicado com um rigor excessivo e uma prática de procedimentos discriminatórios a trabalhadores de todo o mundo.

O estabelecimento de regras internacionais que envolvessem a cooperação e a responsabilidade dos governos e das indústrias portuária e marítima na promoção de métodos capazes de avaliar os estágios de proteção e o implemento de medidas seguras e adequadas foram previstos quando os governos signatários da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida do Mar (SOLAS), de 1974, se comprometeram a iniciar a adoção de tais medidas. No entanto, inúmeros relatos de trabalhadores marítimos especificam os problemas criados por um sistema que deveria se caracterizar pela busca de medidas eficazes de segurança e não pelo abuso de autoridade, pelo desconhecimento dos mecanismos legislativos e pela arbitrariedade.

Dentre outras designações, o código estabelece que as embarcações e as instalações portuárias disponham de pessoal habilitado para exercer as funções de controle e de segurança. Cada embarcação possui um Oficial de Proteção de Navios (SSO), que zela pela manutenção e supervisão do cumprimento do plano de proteção e segurança ao navio e emendas a ele relacionadas, além de propor algumas alterações no código. Além disso, as companhias armadoras seguem as determinações do mecanismo internacional ao designar um Coordenador de Proteção de Companhia (CSO) para avaliar o grau de ameaça a que os navios estão sujeitos, além de assegurar a execução das determinações do código para a proteção dos navios e de cuidar da elaboração de planos de proteção das embarcações e da organização de auditorias internas de revisão das atividades de proteção.

English version: Edson Areias

ISPS Code: unpreparedness and incoherences produce torment in land

Maritime Union Entities advert about the need for adequate mechanisms for access to Brazilian ports

Created to increase the security in ports and aboard vessels of the entire world, mainly after the terrorist attacks of September 11, 2001, the International Ship and Port Facility Security, ISPS Code, keeps having its planning distorted. The ISPC Code has been applied with excessive severity and a practice of discriminatory procedures towards workers of the entire world.

The establishment of international rules – involving the cooperation and responsibility of governments and port/sea transport industries – in the promotion of efficient methods to evaluate stages of protection, as well as the implement of safe and adequate measures were foreseen when the signatory governments of the International Convention for Safety of Life at Sea-SOLAS in 1974 compromised to initiate the adoption of such measures. However, innumerable reports of sea workers specify the problems created by a system that should be characterized by the search of adequate measures instead of abuse of authority by the unfamiliarity with the legislative mechanisms and by arbitrariness.



ROBERTO MORAES

O Código ISPS subdivide-se entre os requisitos obrigatórios e o conjunto de diretrizes reunidas desde a implementação. Os governos signatários são os responsáveis pelo estabelecimento dos níveis de proteção que foram aplicados e variam de acordo com a ameaça à proteção.

A manutenção do denominado “nível um”, que se refere à operação normal dos navios e instalações portuárias, tem causado imensuráveis constrangimentos, dando margem à arbitrariedade nos portos brasileiros. Exemplo disso é o procedimento usual em alguns portos e terminais. As administrações portuárias têm impossibilitado o acesso de familiares e dificultado a entrada de trabalhadores aos navios, imputando-lhes situações de constrangimento, sob o pretexto de utilização de práticas exigidas pelo mecanismo internacional.

Among other precepts, the Code establishes that vessels and dock installations should count on habilitated personal to perform the functions of control and of security. Each vessel must have a Ship Security Officer (SSO), to care about the maintenance and supervision of the fulfillment of the plan of protection and security of the ship and its related amendments, beyond presenting some alterations on the code. Besides, shipping companies should follow the determinations of the international mechanism upon assigning a Company Protection Coordinator (CSO) to evaluate the degree of threat ships are subject to, and, further, assuring the execution of the determinations of the Code as to protection of the ships, care of the outright elaboration of protection plans of the vessels and organization of internal audits to review protection activities.

The ISPS Code has been subdivided between the mandatory requirements and the assembly of united directives, since its implementation. Signatory States are held responsible for establishing levels of protection to be applied and to vary according to the threat to the protection. The maintenance of said “level a”,

Além disso, o ingresso, o retorno e a movimentação decorrente das operações de embarque e desembarque têm se tornado um transtorno para esses trabalhadores que atuam sob condições laborais adversas. “Mesmo quando vou embarcar no navio, eu e todos os outros marítimos somos proibidos de entrar com a nossa bagagem em veículos nos portos, tanto de dia quanto à noite; com ou sem chuva. Tal situação nos obriga a caminhar a pé pelos terminais, deixando-nos sujeitos a acidentes ou alguma situação imprevista”, relata um oficial brasileiro.

A finalidade do código internacional não é a de proibir a entrada nos portos, mas garantir que a investida seja feita com controle e conhecimento da administração portuária. “Urge a definição de um procedimento coerente com o estabelecido no citado código, sem implicar que o exercício do trabalho profissional a bordo ultrapasse os limites do suportável, observando sempre o bom senso no atendimento às necessidades básicas das tripulações”, enfatizou o Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, Severino Almeida, em documento enviado à Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Rio de Janeiro, a Cesportos, no último dia 21 de setembro.

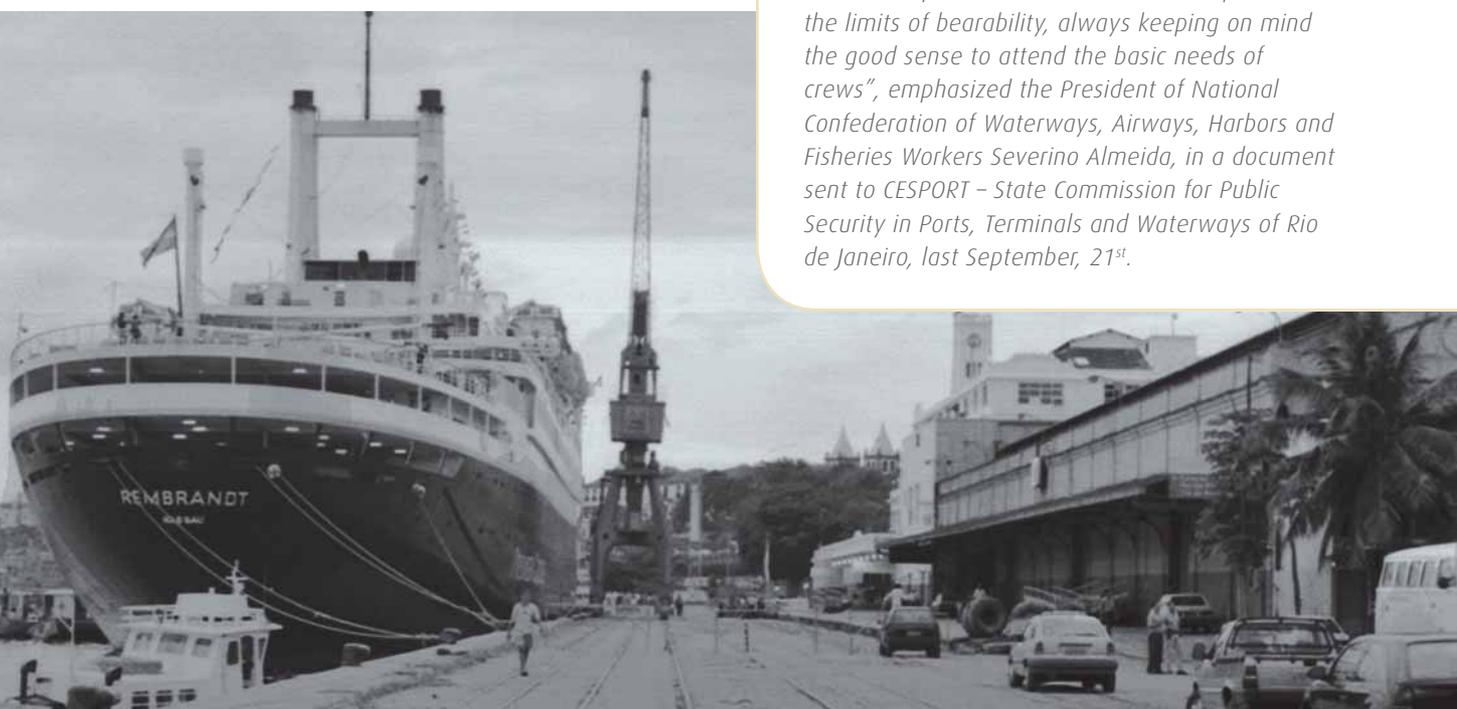
O ofício expressa a apreensão das entidades sindicais marítimas com a situação e alerta para a necessidade de padronização dos procedimentos, visando à facilitação do acesso aos navios. Após análise, a proposição apresentada à Comissão do Rio de Janeiro deverá ser encaminhada para a Comissão Nacional dos Portos, a Conportos, que é o órgão relacionado ao Ministério da Justiça, para que seja elaborado um estudo detalhado.

that refers to the normal operation of the ships and dock installations, has caused immeasurable constraints, leaving leeway for arbitrariness in the Brazilian ports. An example of this lies on the usual procedure in some ports and terminals. The dock administrations have hindered the access of relatives and have complicated the access of workers to ships, imposing situations of constraint under the pretext of the compliance to the international requirements.

Beyond that, the access, the return and all displacements resulting from the operations of embarking and disembarkment have become a mess for these laborers that act under adverse work conditions. “Even when I am going to join a ship, I and all other seafarers are prohibited to enter the harbor with our luggage in vehicles during the day or at night, with or without rain. Such situation obliges us to walk on foot across the terminals, exposing us to accidents or any unpredictable situation”, reports a Brazilian officer.

The purpose of the international code is not to hinder the access to ports, but to guarantee that it may be preceded by the control and knowledge of dock administration. “It is urgent the definition of a coherent procedure with what is set on the Code, without implying that the exercise of professional work aboard surpasses the limits of bearability, always keeping on mind the good sense to attend the basic needs of crews”, emphasized the President of National Confederation of Waterways, Airways, Harbors and Fisheries Workers Severino Almeida, in a document sent to CESPORT – State Commission for Public Security in Ports, Terminals and Waterways of Rio de Janeiro, last September, 21st.

ROBERTO MORAES



This document expresses the apprehension of marine syndical entities with the situation and warns about the necessity of standardizing the procedures aiming at the facilitation of access to ships. After its analysis, the proposal presented to the Commission of Rio de Janeiro must be directed to the National Commission of the Ports – Conportos, agency related to the Ministry of Justice, so that a detailed study can be elaborated.

The creation of a standard procedure regarding the entire national territory would prevent the extreme fragmentation on emission of permissions issued by ports and terminal, thus avoiding bureaucracy that troubles professional activities of seafarers

Rigor that injures legislative mechanisms

Another despotic act deriving from misunderstanding as to the international mechanisms of control and security is the excessive severity with the required documentation for emission of the permission of entrance, as e.g., the exigency of a certificate of good record – emitted by the Justice –, the authorization of the owner of the ship to be visited as well as that of the Federal Police for the access aboard. Such demands have complicated the access of maritime union entities and of the Government Labor Fiscal officials, thus hindering entities for protection and interests of laborers to check the conditions under which seafarers are carrying out their works.

“During the strolls we perform for assisting ships, beyond the difficulties for entering ports and terminals, we have observed that procedures and demands of documentation differ from port to port. We still noticed that the access of the renders of service to ports and terminals is facilitated. It seems not to exist any coherence, since those who look after the interests of the laborers, needing, therefore, to cross these areas, have to beg previous consent of ship owners and, subsequently, to wander by organs and several competent authorities”, declared the Second President of SINDMAR, José Válido.

A criação de um procedimento padrão abrangente a todo o território nacional evitaria a fragmentação excessiva na emissão das permissões concedidas pelos portos e terminais, evitando a burocratização que dificulta o exercício profissional.

Rigor que fere mecanismos legislativos

Outro ato despótico conseqüente de um entendimento equivocado dos mecanismos internacionais de controle e segurança é o rigor excessivo na solicitação de documentação para emissão das permissões de entrada, tais como as exigências do atestado de bons antecedentes – emitido pela Justiça –, da autorização da companhia armadora do navio a ser visitado e da Polícia Federal para o acesso a bordo. Tais exigências dificultam o acesso das entidades sindicais marítimas e dos auditores fiscais do trabalho a bordo, impedindo, assim, que as representações de proteção e interesses do trabalhador possam verificar sob quais condições os marítimos realizam suas lides.

“Nas andanças que efetuamos para a visitação de navios, além das dificuldades para ingresso nos portos e terminais, temos observado que os procedimentos e as exigências de documentação diferem de porto para porto. Constatamos, ainda, que o acesso dos prestadores de serviço aos portos e terminais é facilitado. Ao que parece, não há coerência, uma vez que aqueles que zelam pelos interesses dos trabalhadores, necessitando, portanto, transitar por essas áreas, em algum momento precisam implorar consentimento prévio da armação e, posteriormente, peregrinar por órgãos e autoridades competentes diversas”, declarou o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF, também analisa com apreensão o desenrolar dos acontecimentos. “Os conflitos de interesse entre as representações trabalhistas e os empregadores são mais do que conhecidos e não podemos depender da boa vontade deles ou de “jeitinhos” para exercer um direito. Impedem-nos de executar nossas tarefas, de forma arbitrária; isso é frustrante e descabido. Não podemos esperar até que a situação se torne insustentável”, alertou o inspetor da ITF no Brasil, Airton Lima.

A legislação nacional e as convenções internacionais ratificadas pelo Brasil asseguram o direito de acesso das entidades sindicais aos locais de trabalho de seus afiliados para fins de inspeção. As Convenções 147, 166 (ambas ratificadas pelo Brasil) e 178 da OIT, o Decreto 93.413/86 e o artigo 513 da CLT asseguram esse direito. “Depender da autorização do armador caracteriza atentado aos princípios e à legislação que protege a liberdade

sindical. Os sindicatos são importantes aliados na fiscalização do cumprimento das normativas de interesse do estado, além dos direitos inerentes aos trabalhadores”, enfatiza o Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, revelando que tais atitudes, além de se oporem ao bom senso, contradizem a lei.

No documento enviado à Cesportos, a CONTTMAF enfatizou outra apreensão. A necessidade de exigir dos tripulantes a apresentação de documentos que demonstrem o cumprimento da legislação pátria referente às autorizações necessárias para o trabalho em embarcações que operem em águas jurisdicionais brasileiras. A proposição cumpre o previsto pela Resolução Normativa nº 58, do Conselho Nacional de Imigração. Cabe ressaltar que, em 2005, houve um aumento de quase 70% de embarcações estrangeiras operando sob essas condições no Brasil. “Cuidar dos mecanismos de proteção aos portos e às embarcações brasileiras, antes de ser uma necessidade imposta por um dispositivo internacional, é uma forma de zelar pelo fortalecimento e desenvolvimento competitivo da Marinha Mercante nacional e dos homens que nela aplicam suas vidas e forças”, ressalta o Representante de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais da CONTTMAF, Nilson José Lima.

ROBERTO MORAES



The International Transport Workers Federation, ITF, also analyzes with apprehension the unfolding of the events. “The conflicts of interest between the laborers representation and employers are more than known and we cannot depend on their good will or trickeries to be able to exert a right. They hinder us from carrying out our tasks, by an arbitrary procedure; this is frustrating and improper. We cannot wait until the situation becomes unsustainable”, adverted ITF inspector in Brazil, Airton Lima.

National legislation, as well as the international conventions ratified by Brazil, assures the right of access of syndical entities to the work places of their affiliated members for inspection purposes. ILO Conventions 147, 166 (both ratified by Brazil) and 178, 93; 413/86 Federal Decree and article 513 of Brazilian Work Laws Consolidation assure this right. “To depend on the authorization of the ship owner characterizes a grievance to the Principles and to the Legislation that protect freedom of unionization. Unions have been important allies in the control of fulfillment of norms of interest of the State, as well as those regarding the inherent rights of workers”, emphasize the Juridical Consultant of CONTTMAF, Edson Areias, disclosing that such attitudes, beyond opposing common-sense, contradict the law.

On the document sent to Cesportos, CONTTMAF emphasized another apprehension: the need to require crew members to present due documents to prove the fulfillment of national legislation regarding the necessary authorizations of work on vessels that operate on Brazilian jurisdictional waters. The proposition fulfills the precepts of Normative Resolution 58, issued by Brazilian Council of Immigration. It stands out that, in 2005, there has been an increase of almost 70% in foreign vessels operating under these conditions in Brazil. “To care about the mechanisms of protection to the ports and to Brazilian vessels, more than being an imposed need formulated by an international device, is a way to look after the strengthening and the competitive development of our national Merchant Marine and of the people who commit their lives and forces”, stands out the Representative of Sectorial Activities for International Matters of CONTTMAF, Nilson José Lima.

21 de setembro de 2005

Documento enviado à Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos – Cesportos

Leia abaixo a íntegra do ofício enviado pela CONTTMAF à Cesportos:

O acesso aos navios sempre foi, para seus tripulantes e familiares, uma oportunidade para se defrontarem com situações constrangedoras, bem como objeto de preocupações para o movimento sindical marítimo.

Temos, a partir da implantação do código ISPS em nossos portos e terminais, situações que deságuam em problemas, os mais distintos, promovidos por escasso entendimento de muitos, sobre os seus propósitos e prática necessária.

Não temos dúvidas em afirmar que, assim como nós, os Senhores têm ampla consciência de que urge a definição de um procedimento nacional padrão, que seja coerente com o estabelecido no citado código, sem que isto implique que o exercício do trabalho profissional a bordo ultrapasse os limites do suportável, observando o bom senso no atendimento às necessidades básicas das tripulações.

Não apenas o acesso ao navio pelo tripulante, seja este para o retorno ao mesmo ou movimentação decorrente de operações de embarque e desembarque dos mesmos, nos preocupa. A visita de familiares também.

Afirmamos isto tendo em vista que a visita dos familiares aos navios é uma forma de amenizar as duras condições do trabalho embarcado, as quais impinge a todos um longo afastamento familiar e social. Os familiares não podem ser considerados como uma ameaça ao porto e suas dependências. Pelo contrário, sempre que estas visitas podem ser realizadas, contribuem para a satisfação dos tripulantes e ao melhor ambiente a bordo.

É entendimento de todos que bem conhecem o código que a sua finalidade não é a de proibir ou cercar a entrada nos portos, e sim, garantir que a mesma seja realizada com controle e conhecimento dos responsáveis pela sua administração, sobre quem efetivamente encontra-se em seus limites.

Em decorrência desta finalidade, torna-se indispensável a adequada e segura identificação das pessoas que acessam a área do porto com destino ao navio, objeto de nossas preocupações.

Preocupa-nos, em especial, que o código ressalta a necessidade de geração de mecanismos que garantam uma identificação segura, minimizando-se riscos de utilização de documentos falsos que levem a considerar como verdadeiras as informações falsas, decorrentes de documentos de identificação alterados, ou mesmo totalmente falsos.

Independente de solicitarmos a compreensiva urgência no estabelecimento de procedimento padrão, coerente com o propósito do código, solicitamos também que impossibilitem, por exemplo, orientações já observadas, as quais registrem a determinação de proibição de entrada de “prostitutas e familiares”.

Acreditamos que duas questões serão objetos de seus estudos e considerações, objetivando o adequado controle das pessoas nos portos nacionais: o cadastramento prévio e o documento de identificação necessário.

A primeira delas é derivada de nossa constante preocupação com a urgência decorrente de situações tão comuns à nossa atividade. Cada vez é menor o tempo de permanência dos navios em nossos portos, e o fato de a nossa atividade não ter com os horários, finais de semana e feriados relação igual a outras atividades, só nos agrega dificuldades.

A segunda questão é derivada intrínseca do próprio código.

Observamos que no sentido de agilizar e permitir que os práticos tenham seu acesso garantido e facilitado aos navios, o Conapra (Conselho Nacional de Praticagem) desenvolveu, junto com as autoridades competentes, um sistema de identificação que atende plenamente às necessidades acima destacadas. Valem-se para isso de mecanismos alternativos, que utilizam do código de barras a informações contidas em tarjas de cartões magnéticos, com a possibilidade de confirmações imediatas de informações sobre a pessoa a ser identificada, utilizando-se também da Internet.

No intuito de chegarmos a uma solução possível e prática aos problemas acima citados, estamos nos disponibilizando a discutir e contribuir para a implantação de um sistema de identificação de nossos marítimos, seus familiares, bem como de seus dirigentes sindicais, coerente com o propósito do código e facilitando o acesso aos navios.

Creemos ser adequado observar que, ao contrário daqueles trabalhadores, também representados por nós, a exemplo dos portuários, os quais possuem a característica de se manter constantes no mesmo porto de atuação profissional, ou ainda em menor escala, nos portos de sua região, o marítimo e seus familiares podem estar a qualquer momento, em qualquer porto nacional, já que estão condicionados às oportunidades diversas, tais como tipo de navio, tráfego que participa e carga que transporta, tornando esta questão de solução complexa.

Por oportuno, queremos salientar, que em nosso entendimento, se o código representa para nós novas condicionantes e dificuldades a serem ultrapassadas, por outro lado, possibilita avanços na fiscalização. Diante desta lógica, gostaríamos de sugerir que, por ocasião da definição dos procedimentos a serem atendidos, objetivando o acesso às embarcações, além dos dados pessoais, agregue-se aos tripulantes estrangeiros a obrigatoriedade de apresentação da documentação que demonstre, quando for o caso, o cumprimento da legislação pátria referente às autorizações necessárias para o trabalho em embarcações que operem em nossas águas jurisdicionais, conforme previsto na legislação, e em especial, no que se refere ao cumprimento da Resolução Normativa 58 do Conselho Nacional de Imigração.

Severino Almeida Filho – Presidente da CONTTMAF

September 21st, 2005

Document sent to Cesportos – State Commission for Public Security in Ports

Read the integral text of the occupation below sent by CONTTMAF to Cesportos:

“The access to the ships was always, for their crew members and family, an opportunity for if they confront with constraining situations, as well as, object of concerns for the marine trade union movement.

We have starting from the implantation of the ISPS Code in our ports and terminals, situations that go for problems, the most different, promoted by scarce understanding of many, on their purposes and necessary practice.

We don't have doubts in affirming that, as well as us, you are wide aware that the definition of a standard national procedure, that it is coherent with the established in mentioned code, without this implicates in that, the exercise of the professional work on board, cross the limits of the bearable, observing the common sense in the service to the crews' basic needs.

Not just the access to the ship for the crew member, be this for the return to the same or movement due to embarkment operations and disembarkation of the same ones, they worry us. The visit of family, also.

We affirmed this tends in view that, the visit of the relatives to the ships is a form of softening the hard conditions of the embarked work, which it impinges all a long family and social removal. The relatives cannot be considered as a threat to the port and their dependences. Whenever these visits can be accomplished, they contribute to the crew members' satisfaction and to the best atmosphere on board.

It is understanding of all that well know the code, that purpose is not the one of to prohibit or to reduce the entrance in the ports, but, to guarantee that the same is accomplished with control and knowledge of the responsible by administration, on who indeed is in their limits.

In this purpose her indispensable became, the appropriate and holds identification of the people that access the area of the port bound for the ship, object of our concerns.

Worries us especially that the code emphasizes the need of generation of mechanisms that guarantee a safe identification, being minimized risks of use of false documents that take to consider as true, the false information, current of identification documents altered or even totally false.

Independent of we request the understanding urgency in the establishment of standard procedure, coherent with the purpose of the code, we also requested, that disable, for instance, orientations already observed, which register the determination of prohibition of prostitutes' entrance and families' entrance.

We believed that two subjects will be objects of their studies and considerations, aiming at the appropriate control of the people in the national ports: the previous register and the necessary identification document.

The first of them is derived of our constant concern with the urgency situations so common to our activity. Every time is smaller the time of permanence of the ships in our ports and the fact that, our activity not to have with the schedules, weekends and holidays, equal relationship that other activities, only joins us difficulties.

The second subject is flowed intrinsic of the own code.

We observed that in the sense of to activate and to allow the practical ones to have guaranteed access and facilitated to the ships, CONAPRA, developed above with the competent authorities an identification system that assists the needs fully outstanding. They use for this alternative mechanisms that use, of the bar code to information contained in magnetic lines in cards, with the possibility of immediate confirmations of information on the person to be identified, being used, besides, of the aid of the Internet.

In the intention of we arrive a possible and practical solution to the problems above mentioned, we are making available ourselves to discuss and to contribute for the implantation of a system of identification of our workers, their relatives, as well as, of their union leaders, coherent with the purpose of the code and facilitating the access to the ships.

We believed to be adapted to observe that, unlike those workers, also acted by us, the port ones, which possess the characteristic of they be maintained constant in the same port of professional performance, or still in smaller scale, in the ports of the area, the workers and their relatives, they can be at any moment, in any national port, since they are conditioned to the several opportunities, such as, type of the ship, traffic that participates and load that transports, turning this subject of more complex solution.

We want to point out, in our understanding, if the code acts for us, new conditions and difficulties be outdated, for other, makes possible progresses in the fiscalization. Before this logic we would like to suggest that for occasion of the definition of the procedures to be assisted, aiming at the access to the embarkations, besides the personal data, join to the foreign crew members the compulsory nature of presentation of the documentation that demonstrates, when it is the case, the execution of the legislation homeland regarding the necessary authorizations for the work in embarkations that operate in our jurisdictional waters, as foreseen in the legislation, and especially, in what refers to the execution of the Normative Resolution number 58 of National Council of Immigration.”

Severino Almeida Filho – President of CONTTMAF

Interpretações equivocadas em todo o mundo

A falta de informação quanto às determinações do código internacional e os conseqüentes equívocos na aplicação dos dispositivos são realidades relatadas por marítimos de todo o mundo, tornando-se uma preocupação de todos os segmentos internacionais envolvidos com o transporte marítimo.

No final do ano passado, a Associação Marítima Internacional do Báltico, Bimco, a Câmara Internacional de Transportes Marítimos, ICS, a Associação Internacional dos Armadores, Intercargo, a Associação Independente Internacional dos Proprietários de Navios-Tanque, Intertanko, e a Sociedade Internacional de Navios-Tanque e Terminais se mobilizaram e estabeleceram um sistema de notificação para propiciar informes dos navios sobre a aplicação dos dispositivos do Código ISPS em portos de todo o mundo.

Os trabalhadores relataram a utilização de abuso de autoridade e intimidação por parte das pessoas responsáveis pelo controle de acesso aos portos. Isto faz com que os procedimentos de segurança dos navios não sejam cumpridos, desestimulando, assim, os esforços das tripulações para cumprirem os procedimentos estipulados.

Algumas tripulações informaram aos sindicatos internacionais que há distinção de nacionalidade de trabalhadores, uma vez que o acesso dos navios aos portos é dificultado e é exigida a proteção adicional de guardas armados, com a finalidade de impedir o desembarque dos tripulantes em determinados países.

Da mesma forma, as atividades de rotina, como operações de carga e descarga e carregamento de provisões do cais para as embarcações, são sistematicamente proibidas e oriundas de um conflito entre as prescrições de segurança e a interpretação das aplicações do código internacional.

Mistaken interpretations all over the world

Lack of information as to determinations of the international code and the consequent misconceptions in the application of the devices are realities related by seafarers all over the world, becoming a concern of all international segments involved with the maritime transport. In the end of last year, the International Maritime Association of the Baltic, BIMCO, the International Chamber of Maritime Transports, ICS, the International Association of Ship Owners, INTERCARGO, the International Independent Association of Tankers, ITERTANKO, and the International Society of tankers and Terminals were mobilized to establish a system of notification to provide informs to ships about the application precepts of ISPS Code in harbors around the world.

Workers have related authority abusing procedures and intimidation by responsible persons in charge of controlling the access to ports. This makes procedures of security of ships not to be fulfilled, thus discouraging efforts of crews to accomplish stipulated procedures. Some crews have informed to the international unions about the existence of discrimination as to workers nationality since the access of the ships to the ports is harassed and it is required the additional protection of armed guards for the purpose to hinder the arrival of crew members to certain countries. On the same way, the routine activities as shipment operations, discharge and loading of provisions from quay to vessels are systematically prohibited by the pretended conflict between security prescriptions and application of the international code.

Restriction of access of persons to the ships hinders the presence of fundamental professionals for the repair of the vessels, such as engineers and mechanics, thus threatening safety aboard. Surveyors and representatives of responsible agencies for inspection of labor conditions have also experienced difficulties of access. The final document filled with statements of seafarers, denominated "MSC 79/5/7", was addressed to the International Maritime Organization, IMO, in the end of 2004. At the occasion, this Entity recognized the need of mechanisms for improving and adapting the application of the international code to the routine of dock and sea workers.

The Brazilian maritime unionism reaffirms its commitment to strive for adequate labor conditions for its personnel. The adoption of ISPS should mean compliance with the protection mechanisms to vessels and to dock installations, as foreseen, counting on efficient measures on behalf of security. However, the plan of dock plants has been characterized by non-fulfillment

O acesso restrito de pessoas aos navios impede a presença de profissionais fundamentais para o reparo das embarcações, como técnicos e mecânicos, comprometendo, assim, a segurança a bordo. Inspetores e representantes de organismos responsáveis pela fiscalização das condições laborais também encontram dificuldades de acesso.

O documento final constituído pelos depoimentos dos marítimos e intitulado MSC 79/5/7 foi encaminhado à Organização Marítima Internacional, IMO, no final de 2004. Na ocasião, a entidade reconheceu a necessidade de desenvolvimento de mecanismos para melhoria e adequação das aplicações do código internacional à rotina dos trabalhadores marítimos e portuários.

O movimento sindical marítimo brasileiro reafirma o seu compromisso de lutar por condições laborais adequadas para seus representados. A adoção do Código ISPS deveria significar a aplicação de mecanismos de proteção às embarcações e às instalações portuárias, como o previsto, dispondo de medidas eficazes em prol da segurança. No entanto, o plano de instalações portuárias tem se caracterizado pelo não-cumprimento de direitos determinados por instrumentos internacionais, como a Declaração de Princípios Fundamentais e Direitos do Trabalho da OIT, bem como os padrões estabelecidos para a segurança e para o trabalho nos portos e nas embarcações. Há de se encontrar, com urgência, o equilíbrio adequado entre as necessidades de proteção, a manutenção dos direitos fundamentais dos trabalhadores e as exigências para segurança e eficiência do funcionamento dos navios, bem como a manutenção e o reparo de equipamentos essenciais para o bom funcionamento das embarcações. Infligir mais empecilhos às complexas e difíceis condições do trabalho marítimo, além de ser uma arbitrariedade, presta um “desserviço” ao estabelecido pelas regras internacionais. Se cada um cria sua própria regra, qual o rumo a ser seguido?



of rights determined by international instruments, as ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, as well as standards for security and work at ports and aboard vessels. There must be found, with urgency, the adequate balance between the requirements of protection, the maintenance of the fundamental rights of workers and the demands for security and efficiency for operation of ships, as well as for maintenance and repair of essential equipment for proper operation of vessels. To inflict more hindrances to the complex and difficult conditions of work at sea, beyond being arbitrariness, lends a disservice to what has been established by international rules. If each one is to create its own rule, what route is to be followed?

As determinações reais dos dispositivos de proteção

Em 2002, a Organização Marítima Internacional incorporou a proteção dos direitos humanos fundamentais para os trabalhadores marítimos, ao Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e ao Código ISPS. No preâmbulo do código é declarado, sem ambigüidade, que nada do disposto nele se interpretará de maneira contrária ao prescrito nos instrumentos internacionais, cabendo aos mesmos proteger os direitos e liberdades fundamentais dos trabalhadores marítimos e portuários.

A seção A/16.3.15 do ISPS Code dispõe que o plano de proteção da instalação portuária deve conter procedimentos para facilitar a permissão de licença em terra dos marítimos do navio, além da troca de tripulantes, bem como o acesso de visitantes ao navio, incluindo os representantes de organizações de proteção ao trabalhador e os sindicatos. Os profissionais responsáveis pelo suporte de terra e entrega de provisões também estão incluídos nesse dispositivo. As orientações contidas no parágrafo B/16.8.14 do documento reforçam tais procedimentos, em todos os níveis de proteção.

A resolução 11 da Conferência de 2002 da IMO reafirma o capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e solicita aos governos contratantes que considerem com cuidado o fator humano e a necessidade de se conceder proteção especial ao trabalhador marítimo. Por conseguinte, recomenda aos governos, aos estados membros da Organização e às organizações não-governamentais com caráter consultivo que informem à mesma os casos em que a implantação das disposições cause repercussão negativa sobre o fator humano, solicitando o informe de tais casos ao Comitê de Segurança Marítima e ao Comitê de Facilitação.



DIVULGAÇÃO

The real determinations of the protection devices

In 2002 the International Marine Organization incorporated the protection of the fundamental human rights for the seafares, to the Chapter XI-2 of the Convention SOLAS and to the ISPS Code. In the preamble of the code it is declared that nothing of the determination in him will be interpreted in way contrary to the prescribed in the international instruments, fitting to the same ones, to protect the rights and the seafares and port workers' fundamental freedoms.

The section A/16.3.15 of ISPS Code disposes that the plan of protection of the harbor facility should contain procedures for facilitate the license permission in earth of the marine of the ship, besides the crew members' change, as well as the visitors' access to the ship, including the representatives of protection organizations to the worker and the unions. The professionals for the earth support and delivery of provisions are also included in this device. The orientations contained in the paragraph B/16.8.14 of the document reinforce such procedures, in all of the protection levels.

The resolution number 11 of the Conference of 2002 of IMO reaffirms the chapter XI-2 of the Convention SOLAS and requests the contracting governments that consider the human factor and the need carefully of granting special protection to the seafare. Consequently, recommends the governments, to the member states of the Organization and the non governmental organizations with advisory character, that inform to the same the cases in that the implantation of the dispositions causes negative repercussion about the human factor, requesting the report of such cases to Marine Safety's Committee and the Committee of Facilitation.



Onde quer que você esteja,
o SINDMAR está com você.
Mesmo que você não perceba.

Investindo
em pessoas



Filiado a:





Proteção ao trabalhador marítimo

Situações de abandono, dano pessoal e morte são debatidas com representantes dos principais países

Representantes de diversos países se reuniram na sede da Organização Marítima Internacional, em Londres, entre os dias 19 e 21 de setembro, para debater e encontrar soluções capazes de resguardar os trabalhadores marítimos e dependentes em casos de abandono, dano pessoal e morte.

A delegação brasileira foi constituída pelos CMGs Luís Fernando Resano e Lázaro Ribeiro Júnior e pelo representante da CONTMAF na Representação Permanente Brasileira da IMO, o CLC Darlei Santos Pinheiro. Estiveram presentes, ainda, autoridades de Angola, Arábia Saudita, Bahamas, Chipre, Espanha, Estados Unidos, Filipinas, França, Gana, Grécia, Holanda, Hong Kong, Ilhas Marshall, Indonésia, Japão, Libéria, Noruega, Reino Unido e Rússia. O evento também contou com a presença de representações marítimas e armadores, além de organizações não-governamentais.

A expectativa deste Grupo de Trabalho é que o assunto seja abordado numa conferência da Organização Internacional do Trabalho, que será realizada em fevereiro de 2006

Durante o encontro, a maioria dos Estados-membros optou para que o grupo trabalhasse com o propósito de desenvolver obrigatoriamente uma solução, em longo prazo, para a questão do abandono de marítimos. A expectativa deste Grupo de Trabalho (GT) é que o assunto seja abordado numa conferência da Organização Internacional do Trabalho, que será realizada em fevereiro de 2006. Na ocasião, deverá ser debatida a Convenção Consolidada do Trabalho Marítimo da Organização. Países como os Estados Unidos, o Reino Unido e a França alertaram para o fato de que algumas nações não poderão ratificar a referida convenção, já que o texto atual é superficial e não cobre amplamente o assunto.

Sobre a questão de incidentes causadores de dano pessoal ou morte de trabalhadores marítimos, o GT requisitou ao próprio secretariado que preparasse dois documentos: um contendo os elementos a serem incluídos em uma solução de longo prazo, e outro, cujo teor teria os regimes de responsabilidade e compensação desenvolvidos pela IMO. Tais itens serão discutidos em uma próxima reunião.

O Reino Unido se destacou no evento ao apresentar uma proposta de uma companhia de seguros e a desmistificar a premissa de alguns participantes do GT, que acreditavam ser comercialmente inviável o estabelecimento de um seguro para suporte dos trabalhadores marítimos nos casos de abandono. A iniciativa foi apoiada pelos demais representantes das nações presentes ao encontro. Com isso, o GT deverá considerar tal proposta para desenvolver soluções para esse problema.

Outra questão debatida se refere ao arquivo de informações sobre os incidentes de abandono de marítimos desenvolvido pela OIT. Após debate, o GT decidiu incluir no arquivo as embarcações de pesca engajadas em viagens internacionais. Segundo representantes do grupo, as referidas

embarcações constam nas diretrizes da resolução IMO A.930 (22). O GT decidiu, ainda, que um caso de abandono de marítimos só será considerado resolvido se a OIT receber, de forma inequívoca, aviso do Estado-membro ou da organização que originalmente forneceu as informações. Neste caso, todos os tripulantes deverão ter sido repatriados e toda a remuneração devida e os direitos contratuais, pagos e cumpridos.

Para o CLC Darlei Pinheiro, componente da delegação brasileira, cuja posição os trabalhadores e organizações sindicais apóiam integralmente, o fato de esta ter sido a sexta reunião do GT no âmbito da OIT e da IMO revela a dimensão do problema relacionado à responsabilidade e à compensação em casos de abandono, dano pessoal e morte. "Outras medidas foram adotadas, com rigor, para apurar as responsabilidades pela poluição por óleo, óleo combustível, substâncias nocivas e perigosas, trans-

porte de passageiros e suas bagagens. Em breve, serão estabelecidas responsabilidades por casco soçobrado. Nesse contexto, lamenta-se que até agora o elemento humano não tenha tido o mesmo tratamento", enfatizou.

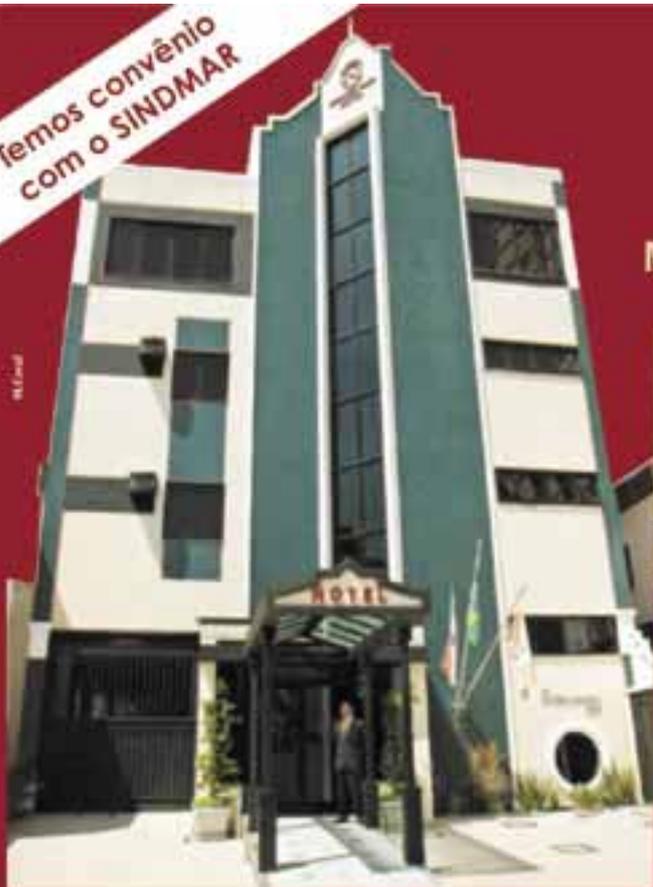
O representante da CONTTMAF na RPB-IMO lembrou, ainda, que apesar de o Brasil ser signatário da Convenção 166, da OIT, o país não pôde contar com um sistema de garantia financeira capaz de cobrir as despesas de repatriamento – como no recente incidente com os trabalhadores do N/M Neptunia Mediterrâneo, em que a CONTTMAF ajudou a tripulação antes e durante o repatriamento, conforme as matérias das edições número 18 e 19 da revista UNIFICAR – ou, ainda, no caso de eventuais compensações em casos de dano pessoal ou morte. "O apoio e a participação efetiva do Brasil em discussões como essa têm sido relevantes pelo fato de os resultados das questões em

debate atingirem a milhares de marítimos e familiares", ressaltou.

A partir desse encontro, as representações deverão acompanhar os resultados da Conferência da OIT, já que importantes decisões a serem debatidas na ocasião irão influenciar o encaminhamento dos trabalhos do grupo. Os resultados da sexta reunião do GT deverão ser encaminhados à 91ª Sessão do Comitê Legal para apreciação dos Estados-membros.

As reuniões do GT acontecem desde 1999 e, desde então, importantes ações foram realizadas, tais como a criação de diretrizes sobre provisão de garantia financeira para casos de abandono de marítimos, adotadas através da resolução A.930 (22), e diretrizes sobre as obrigações dos armadores, pertinentes a reclamações contratuais por morte ou dano pessoal, através da resolução A.931 (22). Ambos os documentos estão em vigor desde janeiro de 2002. ☸

**Temos convênio
com o SINDMAR**



**MACHADO'S PLAZA
HOTEL**

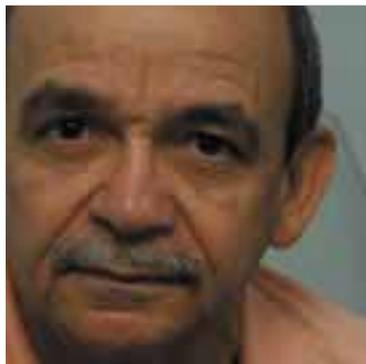
**Conforto e Segurança para
Turistas e Executivos**

Banda Larga • TV a Cabo • Telefone (DDR)
Independente em cada Apartamento.

• Loja de Souvenirs,
Cyber Café, Fitness,
e Estacionamento.



Rua Henrique Gurjão, 200 - Reduto CEP: 66053-360 Belém - Pará - Brasil
Reservas: 91 4008-9800 / 4008-9816 -Fax: 91 4008-9817
machadosplazahotel@hotmail.com



O OSM aposentado Carlos Antônio Pinto, agora Inspetor Naval, explica que a inspeção é feita de acordo com o objeto a ser examinado



O Inspetor Naval e Capitão de Cabotagem Anderson da Silveira sente falta de cursos de aperfeiçoamento para inspetoria naval

Inspeccionando os Portos

A categoria de Inspetor Naval vem ganhando espaço a cada ano no Brasil

Surgido há dez anos no Brasil, a figura do Inspetor Naval, mundialmente conhecido como *Port State Control*, tem um reconhecimento cada vez maior em todo o meio marítimo. No dia 20 de setembro, o Ciaga formou a turma de Inspetor Naval e Vistoriador Naval (INVN) 2005. A cerimônia foi capitaneada pelo Diretor de Portos e Costas, o Alte Torres. Os 23 formandos, entre brasileiros, portugueses, angolanos, venezuelanos, peruanos e bolivianos, participaram do curso INVN, com duração de três meses. Apesar de o curso ser ministrado apenas uma vez por ano no Brasil, a formação permite que os inspetores navais estrangeiros só trabalhem em seus respectivos países. Nessa turma, dos seis oficiais mercantes brasileiros que se inscreveram no início do curso, todos eles se tornaram inspetores navais.

Um dos alunos desta turma, o OSM aposentado Carlos Antônio Pinto, disse que, após 30 anos dedicados à Fronape, viu-se apaixonado pela carreira de inspetoria naval. Cada um com seu motivo, mas todos por um objetivo. A inspeção nas embarcações é fundamental para ajudar na navegação, salvando vidas humanas e prevenindo a poluição marinha.

Aliás, a função de inspetoria naval é ancorada em três itens: a salvaguarda da vida humana no mar, prevenir a poluição no ambiente marinho e assegurar o bom desempenho da navegação. Hoje, qualquer navio, de qualquer nacionalidade, em águas territoriais brasileiras, está sujeito a inspeção. “A tripulação é obrigada a receber a bordo os inspetores navais. Se houver negativa de entrada, a embarcação poderá ser detida”, garante o OSM Pinto.

Segundo o Capitão de Cabotagem Luiz Anderson Sousa da Silveira, de 34 anos, a atividade de inspetoria naval é classificada em *Port State Control*, *Flag State Control* e Perícia. A primeira inspeciona apenas embarcações de bandeiras estrangeiras. A *Flag State Control* é focada nas embarcações brasileiras. Neste caso, são usadas as convenções

internacionais e a legislação brasileira, juntamente com as 20 normas da DPC – há itens destas normas que prevêem análise em embarcações estrangeiras.

No caso das perícias, elas podem ser assim consideradas:

- a. perícia propriamente dita;
- b. perícia contra acidentes; e
- c. perícia para emissão do cartão de tripulação.

O Oficial Anderson da Silveira, que é Inspetor Naval desde 2000, diz que as embarcações estrangeiras que exploram petróleo em águas brasileiras e trabalham por aqui por mais de 30 dias estão sujeitas a inspeção. “A embarcação passará a ter a obrigatoriedade da posse do registro de conformidade, emitido pela DPC”, afirma o Inspetor Naval Anderson. O Capitão ressalta que a perícia contra acidentes não verifica a responsabilidade do fato, e sim as causas do fortuito. “A idéia é evitar que tudo aquilo aconteça novamente”, completa. Por fim, a perícia para emissão de cartão da tripulação e segurança é necessária para estipular o correto número de marítimos na tripulação de uma embarcação ou plataforma. Segundo ele, essa inspeção é importante para inibir a ação de armadores que, cada vez menos, utilizam marítimos em embarcações e plataformas.

Há alguns anos, a situação era bem diferente. O chamado “navio *substandard*” navegava em águas brasileiras para fugir das inspeções na Europa e na América do Norte. Hoje, é difícil a identificação desse tipo de embarcação nos portos brasileiros depois da imple-

mentação da figura do Inspetor Naval. “Essa realidade é comum em muitos países da África e em alguns poucos da Ásia. As Américas e a Europa são rigorosas na inspetoria naval, repudiando os *substandards*”, afirma o OSM Pinto.

O Oficial Carlos Pinto lembrou que existe uma lista de exigências com itens que deverão ser cumpridos pelas embarcações. Segundo o Inspetor, os itens dessa tal lista podem variar de acordo com as exigências de cada país, mas nunca ficar abaixo do número mínimo de normas a serem cumpridas.

Atualmente há cerca de 40 inspetores navais no Brasil. Dependendo do porto, esse número é ou não suficiente

A inspetoria naval é obrigada a examinar, no mínimo, 15% das embarcações aportadas no país. “As inspeções são feitas de acordo com o objeto a ser examinado. Se for uma embarcação pequena, apenas um inspetor naval é deslocado para fazer o serviço. No caso de grandes navios e plataformas, um grupo de profissionais é requisitado a realizar a inspeção”, explica Carlos Pinto. Para o Inspetor Anderson, não se pode afirmar que há um número suficiente de inspetores no país. “Atualmente há cerca de 40 inspetores navais no Brasil. Contudo, temos que avaliar os profissionais em cada porto. Em Natal, onde a

“A embarcação passará a ter a obrigatoriedade da posse do registro de conformidade, emitido pela DPC”

Inspetor Naval Anderson

movimentação do porto é pequena, os inspetores requisitados para trabalhar ali são suficientes. Em contrapartida, o ideal em Santos e Vitória, onde há um grande volume de trabalho, seria a disponibilidade de mais inspetores nestas áreas”, revela Anderson.

Segundo o Inspetor Carlos Pinto, os inspetores navais têm duas alternativas para desempenharem a atividade após suas formaturas. A Empresa Gerencial de Projetos Navais, a Emgepron, realiza regularmente concurso para inspetoria naval. “Acredito que esta seja uma boa opção porque o inspetor terá o suporte da Marinha para desenvolver o trabalho. Isto sem contar que a experiência adquirida é muito maior, já que em lugares como a Amazônia, por exemplo, há embarcações de diversos tipos a serem inspecionadas, desde barcos de passageiros até navios graneleiros”, explica o OSM Pinto. A outra opção é oferecer o *know-how* a armadores que pretendem inspecionar suas próprias frotas e a empresas que têm projetos de construção de navios e plataformas. Mesmo acontecendo uma vez por ano, o curso de Inspetor Naval e Vistoriador Naval não é suficiente para aprimoramento da função. “A IMO estimula a constante reciclagem do profissional, mas no Brasil, por causa da falta de verbas, isso não ocorre”, ressalta o Inspetor Anderson. ☸



Governo rema contra a maré e indústria da pesca protesta

Trabalhadores, armadores e representantes do setor pesqueiro de Itajaí, Navegantes e Florianópolis, em Santa Catarina, e de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, se uniram para realizar uma grande manifestação e fecharam o canal do rio Itajaí-Açu, em Santa Catarina, no último dia 3 de novembro. O protesto, que envolveu cerca de 100 embarcações e milhares profissionais do setor, foi contra a falta de incentivos e iniciativas do governo federal em fomentar o setor e cujas conseqüências estão afetando toda a cadeia produtiva da região.

A ação foi capitaneada pelo Sindicato dos Trabalhadores da Pesca de Santa Catarina, entidade filiada à Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, FNTTAA, e pelo Sindicato das Indústrias de Pesca de Itajaí.

Outra questão que tem causado apreensão aos trabalhadores e empresários da indústria pesqueira está relacionada à equalização do preço do óleo diesel brasileiro ao aplicado pelos países do Mercosul. Segundo as representações

sindicais, o óleo diesel corresponde a 70% dos custos com insumos de uma embarcação brasileira, e, ao concorrer com os valores praticados em países como a Argentina e o Uruguai, acaba sendo prejudicado. “Essa concorrência é desleal. O insumo aplicado na Argentina e no Uruguai corresponde a R\$ 0,75; o óleo diesel marítimo brasileiro custa R\$ 1,89 por litro”, salientou o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Pesca de Itajaí, Sintrapesca, Jairo da Veiga. Os trabalhadores enfatizaram que parte da frota de atuneiros está parada há cerca de um mês em Itajaí e Navegantes por causa do alto custo do combustível.

O setor reivindicou a resolução de aspectos como a unificação das licenças por modalidade de pesca, a revisão da instrução normativa nº 5 do Ministério do Meio Ambiente e o retorno da aposentadoria especial para os trabalhadores da pesca. O ordenamento do setor pesqueiro nacional também foi exigido pelos representantes dos diversos segmentos da indústria pesqueira. A unificação de licenças para as traineiras também foi outro item exigido.

A concentração de pescadores e demais representantes do setor ocorreu nas proximidades do píer turístico do Centro de Itajaí, onde foram distribuídas sardinhas gratuitamente à população.

A negociação com os representantes do setor pesqueiro somente teve início quando os reflexos do movimento foram visíveis na alteração do tráfego marítimo do porto de Itajaí. Pescadores, armadores e representantes da indústria se reuniram com o Subsecretário do órgão estadual de aquicultura e pesca, Altemir Gregolin, no dia 4 de novembro. Durante o encontro, a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca, Seap, se comprometeu a apresentar medidas alternativas para aliviar a crise no setor. Segundo Gregolin, o Ministro da Pesca, José Fritsh, havia se encontrado com o Ministro do Desenvolvimento, Luiz Fernando Furlan, no dia anterior, para tratar do assunto.

Uma manifestação similar aconteceu em Barcelona, na Espanha, no final do mês de outubro. Os portos de Tarragona, Barcelona, Valencia, Castellón, Alicante, Almería e Cartagena permaneceram bloqueados durante um dia em protesto contra o preço do óleo diesel até que o governo daquele país entrasse em acordo com os pescadores e aumentasse as subvenções como compensação pela alta do combustível. ☸



APORTANDO PELO MUNDO...

Courageous Ace espera inaugurar nova era

Construído no estaleiro japonês de Minaminippon, o navio Courageous Ace PCTC (*pure car and truck carrier*) foi projetado para transportar carros e caminhões. O Courageous Ace é o primeiro de uma série de 12 que serão entregues até março de 2007.

O Courageous Ace PCTC tem como característica uma proa aerodinâmica arredondada, que reduz a pressão do vento de proa em cerca de 20%, dando lugar a uma economia de 4% no consumo de combustível. A embarcação tem capacidade para transportar cerca de 6.400 carros de tamanho médio.

Campanha francesa dá certo

Dois milhões de Euros. Esse foi o valor arrecadado pela França, entre multas e fianças, nos últimos 18 meses, na campanha contra a contaminação marítima. Um rigor maior dos tribunais que julgam esse tipo de caso fez crescer o número de navios punidos.

O aumento progressivo das penalidades econômicas é evidente na última punição. O porta-contêiner MSC Rhone, de bandeira panamenha, foi condenado a pagar uma fiança de 450 mil Euros, porque deixou uma esteira de poluição de cerca de 30 km de comprimento a 250 km da costa francesa. Desde maio do ano passado, os tribunais franceses condenaram dois capitães de embarcações que cometeram irregularidades.

A partir de 2006 a França obrigará a instalação de dispositivos de retenção de resíduos nos transatlânticos para evitar qualquer espécie de poluição.

Maior cobertura nos prejuízos

Com a ratificação da Espanha, o Fundo Internacional de Indenização de Prejuízos (P&I), devido à contaminação por hidrocarbonetos, elevou a permissão de custear os prejuízos em até 880 milhões de Euros aos oito países participantes. São eles: Espanha, França, Irlanda, Noruega, Alemanha e Japão.

A CNOOC constrói o maior estaleiro do mundo

A Corporação Estatal Chinesa de Construção Naval, a CNOOC, começou a construção de um novo estaleiro numa ilha situada próxima ao rio Yang-Tsé. O estaleiro terá sete diques de construção ao longo de uma frente marítima de oito quilômetros.

Segundo a assessoria de imprensa da empresa estatal, quando estiver terminada a obra em 2015, a capacidade de construção do estaleiro será de 12 milhões de toneladas, tornando-o o maior do mundo. O lançamento da quilha do primeiro navio construído nesse estaleiro está previsto para 2007.

A intenção da CNOOC é capacitar tecnologicamente o estaleiro para construir petroleiros, porta-contêineres e navios de cruzeiro. Atualmente, a estatal controla 25 estaleiros na China.

Novo aeroporto flutuante no Japão

Governo e construtores navais japoneses anunciaram que construirão um aeroporto flutuante na baía de Tóquio. O projeto do aeroporto Haneda contará com a colaboração de oito estaleiros consorciados e ficará pronto somente em 2009. O valor para a construção do Haneda é de US\$ 5,9 milhões. Há ainda a preocupação de se realizar este projeto sem prejudicar a capacidade de construção de navios neste período.

Samsung entrega o maior porta-contêiner do mundo

O estaleiro coreano Samsung entregou o porta-contêiner CSCL Ásia à companhia China Shipping Container Lines. A embarcação, que é considerada a maior do mundo, atinge a velocidade de 25,2 nós. O CSCL Ásia tem uma capacidade de 8.468 contêineres, sendo 700 deles frigoríficos. O navio destina-se ao transporte entre a China e os Estados Unidos, partindo de Xiamen, passando por Shenzhen e Hong Kong.



Dia Marítimo Mundial é marcado por preocupações

com contingenciamento de recursos para o aperfeiçoamento dos marítimos

Em todo o mundo, o 30 de setembro foi marcado pela celebração do Dia Marítimo Mundial. O tema internacional do evento deste ano – Transporte marítimo: veículo e comércio mundial – foi escolhido pela Organização Marítima Internacional, a IMO, com o intuito de chamar a atenção de governos, organizações, indústrias e todos os demais interessados para o papel vital que o transporte marítimo tem na sustentação da economia mundial.

Em mensagem divulgada pela seção marítima, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF, lembrou que este não foi um ano de comemoração para os trabalhadores marítimos em todo o mundo. Com o aumento da criminalização, dos problemas contínuos com as medidas de segurança marítima e a violência crescente envolvendo piratas e roubo armado no mar, além da fadiga e do estresse, as entidades sindicais internacionais demonstram apreensão. Diante disso e de outros aspectos, tais como detenções e medidas arbitrárias, um grupo de trabalho se formou para promover, no âmbito da IMO, medidas de tratamento justo aos aquaviários.

A federação internacional lembra que “o Dia Marítimo Mundial é um momento de reavaliação dos objetivos a serem alcançados na melhoria das condições de trabalho do marítimo e da imagem pública de um mercado que oferece aos trabalhadores potencial de carreira e outros atrativos, apesar das dificuldades”.

O Dia Marítimo Mundial também foi celebrado no Rio de Janeiro, em solenidade realizada no Ciaga. Na ocasião, o Diretor de

English version: Edson Azeias

World Maritime Day is branded by uneasiness

for budget cuts on seafarers training programs

September 30th was marked by celebration of the World Maritime Day all over the planet. This year the theme for WMD “International Shipping-Carrier of World Trade” was chosen by the International Maritime Organization, IMO, with the scope to call the attention of governments, organizations, industries and all the involved community, for the indispensable role maritime industry plays in sustaining world trade.

In message published by the marine section, the International Federation of the Workers in Transport, ITF, reminded that this was not all over the world a year of commemoration for the marine workers. With the increase of the criminalization, of the continuous problems with marine safety’s measures and the growing violence involving

LEO ALMEIDA

Mensagem do Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Marcos Martins Torres, por ocasião do Dia Marítimo Mundial 2005

Celebramos nesta data o Dia Marítimo Mundial. É tempo de olharmos para o mar!

Não apenas para as suas belezas naturais que encham os nossos espíritos de leveza, de paz e de emoção. Nem apenas contemplar, a partir da praia, ou mesmo, do convés de um navio, as múltiplas tonalidades e formas que assume em função do tempo e das condições atmosféricas.

É tempo de olharmos o mar como uma porta para o desenvolvimento, como caminho para o progresso, como oportunidade para o desenvolvimento.

Vivemos um momento extraordinário no comércio marítimo internacional. O crescimento econômico da China, de quase 10% ao ano, vem promovendo uma rápida expansão do comércio internacional. Os países da União Econômica Europeia, os Estados Unidos e o Japão se transformaram em grandes parceiros econômicos daquele país.

O transporte de bens e mercadorias se intensificou. O comércio internacional alcançou níveis até há pouco inimagináveis. Os navios cresceram para atender à nova demanda do comércio mundial. Imensos navios graneleiros são construídos. A mais recente vedete do moderno transporte de carga geral, o porta-contêineres, igualmente assumiu dimensões extraordinárias. Este crescimento continua. O uso de dársenas para acelerar as operações de carga e descarga e o projeto de portêineres flutuantes bem demonstram os caminhos que se descortinam no transporte marítimo internacional.

O Brasil se beneficia deste momento particular da economia internacional. Nossas trocas comerciais crescem rapidamente, mercê de um conjunto de esforços dos produtos nacionais de bens e mercadorias, de investimentos governamentais e não-governamentais em elos da cadeia logística, em sistemas informatizados de controle de fiscalização que vêm sendo desenvolvidos para facilitar as operações de importação e exportação.

No entanto, temos gargalos que tendem a retardar o nosso crescimento. Os navios que necessitamos não saem de pranchetas de nossos competentes projetistas e engenheiros. Nossa indústria naval vive numa perspectiva de encomendas de grandes unidades, enquanto mantém a custo, quase exclusivamente, da construção de embarcações de apoio.

Estamos caminhando, mas precisamos acelerar os nossos passos. Estamos crescendo. Mas crescendo menos do que o mundo.

Precisamos crescer mais rapidamente se quisermos vencer o fosso que nos separa das principais economias mundiais.

Nossa demanda de navios é grande. Petroleiros, graneleiros, quimiqueiros e contêineres têm espaço garantido no transporte marítimo de interesse do Brasil.

Nossa cabotagem vem crescendo rapidamente. Nossa navegação interior bate sucessivos recordes de transporte e tende a crescer ainda mais rapidamente. A conclusão das eclusas de Tucuruí romperá mais uma barreira à navegação interior, expandindo o transporte de minério de ferro e soja da Região Norte do Brasil.

A demanda de álcool carburante pelo Japão mobiliza os nossos empresários para intensificar o transporte deste combustível, por chatas, pela hidrovía Tietê-Paraná. O governo português também já se movimenta para estabelecer parcerias com o Brasil para a importação de álcool para a União Europeia, a partir do porto de Santos. Tudo isso gera uma grande perspectiva de desenvolvimento de nosso modal hidroviário de transporte.

Outras iniciativas poderiam ser citadas para demonstrar que o crescimento do transporte interior já constitui importante vetor de desenvolvimento.

Não podemos permitir que as nossas cargas demorem a alcançar o seu destino por falta de portos adequados, bem equipados e com agilidade compatível com a tecnologia disponível. Nem mesmo que as mercadorias e produtos sejam gravados por custos decorrentes do estrangulamento das vias de acesso aos portos.

Estas reflexões se tornam necessárias quando se celebra o Dia Marítimo Mundial.

Um outro fator, não menos importante, nos preocupa profundamente. Embora nossos centros de formação e ensino preparem profissionais muitos bem qualificados para guarnecerem os nossos navios, vamos nos tornando incapazes de atender à crescente demanda de profissionais em função de graves restrições financeiras.

Este fato precisa ser considerado no momento em que nos defrontamos com uma demanda de um grande número de navios, a ser atendida em prazos relativamente curtos, enquanto a formação de um Oficial da Marinha Mercante é de, no

mínimo, três anos, sem contar o indispensável período de formação embarcado.

Esta fragilidade, caso não corrigida, poderá vir a se constituir no elo fraco de nossa Marinha Mercante.

A Autoridade Marítima, consciente de suas responsabilidades em relação à formação dos homens do mar, cujo bom desempenho é reconhecido pela Organização Marítimo Internacional, procura otimizar a aplicação dos recursos para atender ao mercado.

Infelizmente, esta escassez decorrente dos sucessivos contingenciamentos, tem impedido que nossa Marinha Mercante e nossos portos sejam plenamente atendidos em suas necessidades de formação e aperfeiçoamento profissional.

Precisamos, juntos, fazer com que a Administração Federal perceba a importância da plena utilização dos recursos do Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo para que possamos atender, tempestivamente, às necessidades de mão-de-obra qualificada de aquaviários e portuários.

Buscamos, por meio de uma verdadeira reengenharia administrativa, reduzir os custos das atividades do Ensino Profissional Marítimo. Parece claro, entretanto, que excepcionalizar os recursos do FDEPM dos contingenciamentos é a única solução para evitarmos as restrições impostas por essa perversa escassez de recursos.

Nesta oportunidade, conclamo a Comunidade Marítima para, unidos, intercedermos perante as forças políticas nacionais no sentido de conscientizar o governo federal para evitar que a retenção dos recursos financeiros nos impeça, por falta de mão-de-obra qualificada, de tirar o máximo rendimento dos modernos e caros equipamentos que, a cada dia, são incorporados à paisagem de nossos portos, ou nos são apresentados a bordo dos modernos navios que freqüentam os portos brasileiros.

No momento em que nosso comércio exterior assegura as divisas necessárias ao desenvolvimento nacional, que nossos estaleiros se preparam para uma nova era de construção naval, que os portos se modernizam e ampliam a sua capacidade operativa, por certo o nosso governo saberá garantir os indispensáveis recursos para o fortalecimento do elo mais importante da cadeia logística – profissionais do mar e dos portos –, para que sejam capazes de atender plenamente às necessidades brasileiras no comércio marítimo internacional.

Message addressed by Brazilian Navy Harbors and Coast Director, Rear Admiral Marcos Martins Torres, at the occasion of World Maritime Day 2005

We celebrate on this date the World Maritime Day.
It is time for us to look at the sea!

Not only at its natural beauties that fill our spirits with lightness, peace and emotion. Neither just to contemplate, from the shore, or even, from the deck of a ship, the multiple tones and forms that it assumes according to the weather and to the atmospheric conditions.

It is time for us to look at the sea as a door to development, as a road to progress, as an opportunity for development. We live an extraordinary moment as to the international maritime trade. The economic growth of China at a rate of almost 10% a year, has been promoting a quick expansion of the international trade. The European Economic Union, the United States and Japan have become great economic partners of that country.

The transport of wealth and merchandise has intensified. The international trade has achieved levels, as unimaginable a short time ago. Ships have stretched to cope with the new demands of the world trade. Immense bulk carriers have been built.

The most recent star in modern transport of general cargo, the container ships, have equally assumed extraordinary dimensions. This growth continues. The use of quays to speed up operations of shipment and discharge as well as the design of floating portainers, indicate the ways that are being disclosed to the international maritime transport.

Brazil takes benefits from this specific moment of the international economy. Our commercial exchanges keep growing quickly on account of an effort assemble for wealth and merchandise production, as well as a consequence of Government and Private investments on links of the logistic chain and on fiscal informatics systems that have been developed to facilitate import/export operations.

Nevertheless, we have bottlenecks that tend to retard our growth. The ships that we need do not manage to get out of the drawing boards of our competent designers and engineers. Our naval industry lives a perspective of orders for large units, but, in this meantime, survives, almost exclusively, from building off shore vessels.

We are marching ahead, but we need to step up. We are growing. But growing less than the world is.

We need to grow more quickly if we wish to overcome the ditch that keeps us apart from the main world economies.

Our demand for ships is great. Tankers, bulk carriers, chemical carriers and container ships have their space for granted on maritime transportation, on behalf of the interests of the country.

Our coastal trade is increasing quickly. Our hinterland navigation strikes successive records of transport and tends to grow even more quickly. The conclusion of the Tucuruí dams will break one more barrier to hinterland navigation, thus expanding the iron ore and soy transport from North Region of Brazil. Fuel alcohol needs for Japan stir our businessmen to intensify the transport of this fuel on barges as far as the port of Santos. All this generates a great perspective for development of our water ways transport modal.

Other initiatives could be mentioned to demonstrate that hinterland transport is already an important vector for development.

We cannot allow that our cargoes delay to reach their destination due to the shortage of adequate ports, well equipped and with agility to meet the available technology. Neither that products nor merchandise be impaired by the resulting costs of strangling of the roads for accessing the ports.

These reflections are necessary when the World Maritime Day is celebrated.

Another factor, not less important, concerns us deeply. Although our Educational and Training Centers prepare very well qualified professionals to garrison our ships, we are becoming unable to attend the growing requirement for professional by effect of severe fin

This fact needs to be considered at the moment we face a demand of a great number of ships, to be attended in rather short terms and while the formation of a Merchant Officer takes, at least, three years,

without computing the indispensable period of instruction aboard.

This fragility, if not corrected, may turn into a feeble link of our Merchant Marine. The Maritime Authority, aware of its responsibilities regarding the formation of seafarers, whose good performance is recognized by the International Maritime Organization, has searched to optimize the appliance of the resorts to attend the market.

Unfortunately, this scarcity, that results from successive budget cuts, has hindered our Merchant Marine and our ports to be attended as to their full needs concerning professional formation and improvement. We need together, to make the Federal Administration perceive the importance of full appliance of the resources from the Professional Maritime Teaching Fund so that we may cope, right on time, with the needs for qualified seafarers and dockers work hands.

We seek, by means of a real administrative reengineering, to reduce costs of the activities pertaining to the Maritime Professional Education. It seems clear, however, that to exclude the Fund resources from budget cuts is the only solution to avoid the imposed restraints by this perverse scarcity of resorts.

At this opportunity, I do claim the Maritime Community to intercede, unitedly, near the national political forces in a sense to call the Federal Government in conscience in order to avoid that the retention of the financial resorts may hinder us, by shortage of qualified work hands, from taking the best performance out of the modern and costly equipment which, day by day, keep being incorporated to the landscape of our ports, or keep being introduced on board of the modern vessels that call Brazilian harbors.

At this very moment when our foreign trade commerce assures the necessary foreign currency income for national development, when our shipyards are getting ready for a news era on shipbuilding, when the ports modernize and stretch their operating capacity, our Government will know, for sure, how to guarantee the indispensable resources for strengthening the most important link of the logistic chain – sea and harbor professionals – so that they may be plainly capable to attend the Brazilian needs for the international sea trade.

O Delegado Regional do SINDMAR, José Vivekananda, o Comandante do IV Distrito Naval, Vice-Almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, e o Comandante do Ciaba, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Fernando Reis, durante a solenidade em homenagem ao Dia Marítimo Mundial, que aconteceu no Ciaba, em Belém, no Pará

SINDMAR Regional Delegate, Jose Vivekananda, IV Naval District Commander, Rear Admiral Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, and Ciaba Commander, Captain José Fernando Reis, during solemnity in honor to World Maritime Day, carried out at Ciaba – Merchant Marine Academy, in Belém, Pará State



LÚIS CELSO

O Diretor de Portos e Costas, Almirante Marcos Torres, e o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, durante a festividade no Ciaga, que celebrou o Dia Marítimo Mundial no Rio de Janeiro

Brazilian Navy Harbor and Coast Department Director, Rear Admiral Marcos Torres, and the Second President of SINDMAR, José Válido, during the celebration event of World Maritime Day, at Ciaga – Merchant Marine Academy



LEO ALMEIDA

pirates and armed robbery in the sea, besides the fatigue and of the stress, the international syndical entities demonstrate apprehension. Before that and other aspects, such as detentions and arbitrary measures, a task force was formed to promote, in the extent of IMO, measures of fair treatment to the seafare.

ITF reminds that “the World Maritime Day is a moment for reevaluation of the objectives to be achieved for the improvement of the work conditions of seafarers and of the public image of an activity that offers to its laborers a potential of career and other fringes, despite its difficulties”.

The World Maritime Day was also celebrated in Rio de Janeiro, in a solemnity carried out at Ciaga – Merchant Marine Academy. At the occasion, Navy Harbor and Coast Department Director, Rear Admiral Marcos Martins Torres, emphasized that technological advancements of merchant vessels require professionals, each time better qualified, and that such a demand has been a reason for concern of the Maritime Authority. “The resources destined by budget law for the Maritime Professional Instruction Fund undergo several contingencies and only reaches to attend 30% of seafarers demands. We need to have this politics reviewed”, emphasized he. The Rear Admiral also stated that in case Federal Administration doesn’t get aware of the importance of full utilization of the Fund resources, budget perspectives for next year will be very bad.

His Excellency, the Commander in Chief of the Brazilian Navy, Admiral Roberto de Guimarães Carvalho led the festivity. CONTTMAF, SINDMAR, seafarers unions Representatives, Directors and Managers of the most important shipping companies attended the event.

Portos e Costas, Alte Marcos Martins Torres, enfatizou que os avanços tecnológicos das embarcações mercantes exigem profissionais cada vez mais qualificados, e tal demanda tem sido motivo de preocupação da Autoridade Marítima. “A lei orçamentária do Fundo de Ensino Profissional Marítimo é muito contingenciada e só atende a 30% da demanda dos aquaviários. Precisamos que esta política seja revista”, enfatizou. O Alte revelou ainda que, se administração federal não perceber a importância da plena utilização dos recursos do fundo, as perspectivas orçamentárias para o próximo ano serão muito ruins.

Além do Alte Torres, o Comandante da Marinha, Alte Roberto de Guimarães Carvalho, também capitaneou a festividade. A CONTTMAF, o SINDMAR, representantes sindicais dos marítimos e diretores e gerentes das principais empresas de navegação também compareceram ao evento. 🌐



Ajuda vem pela água

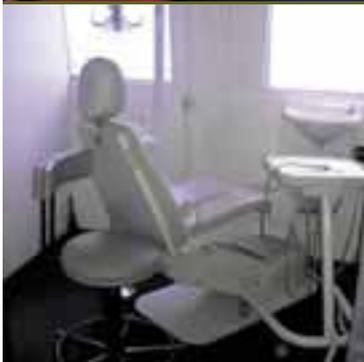
O barco Grão-Pará I completa primeiro ano de serviços às populações ribeirinhas



ARQUIVO



O Oficial Paollo Shmullgrmann é o idealizador do barco Grão Pará I



O Grão Pará I é equipado com enfermaria e consultório dentário para atender as populações ribeirinhas

O norte a ser seguido está em Belém. A ajuda às carentes populações ribeirinhas da região vem das águas amazônicas. Com esse intuito, o barco Grão-Pará I, do subgrupamento marítimo-fluvial do Corpo de Bombeiros do estado, vem realizando missões para ajudar os ribeirinhos. A embarcação foi reformada pelo estaleiro Val-de-Cans, do IV Distrito Naval, e passou por reparos e adaptações, já que o antigo Barbacena – seu antigo nome – transportava passageiros no final da década de 1970 e anos 1980.

Navegando há pouco mais de um ano, o Grão-Pará I, com 50 metros de comprimento e velocidade média de dez nós, tem capacidade de transportar 400 passageiros, além de equipamentos e veículos para o desenvolvimento de ações humanitárias. A embarcação, que é comandada pelo Capitão do Corpo dos Bombeiros Paollo Shmullgrmann Cipriano de Oliveira, foi habilitada a realizar diversos tipos de missões de segurança pública aos ribeirinhos da região.

A idéia de fazer um barco como o Grão Pará I foi desse Oficial da Marinha Mercante, que obteve o apoio do governo paraense e do Corpo de Bombeiros do estado. Os anos

O Oficial Paolo Shmullgrmann explica as ações humanitárias desenvolvidas pela tripulação da embarcação ao Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga

Severino Almeida, Paolo Shmullgrmann e outros oficiais mercantes conversam sobre os planos do Grão Pará I para o próximo ano



Oficiais mercantes e familiares visitam os compartimentos do Grão Pará I



ARQUIVO

dedicados à vida mercante fizeram Paolo Shmullgrmann desenvolver e realizar o projeto do Grão Pará I. Mesmo afastado da atividade da Marinha Mercante, o Comandante do barco ainda troca idéias e informações com o setor. Recentemente, ele promoveu um almoço realizado a bordo, reunindo oficiais mercantes, entre eles, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e o Diretor-Secretário da entidade, Odilon Braga. A Secretária Executiva da Delegacia Regional da entidade em Belém, Isa Arnour, também compareceu à confraternização.

Preparado para combater incêndios em outras embarcações e na orla fluvial com dois canhões (um na proa e outro na popa), o Grão-Pará I tem equipamentos de busca e salvamento aquático, em casos de naufrágios. A embarcação também desenvolve ações humanitárias típicas da Defesa Civil, como o transporte de materiais, de tropas, e ainda auxilia os desabrigados, vítimas de enchentes e catástrofes naturais. No período entre janeiro e outubro deste ano, o Grão-Pará I realizou mais de 90 mil atendimentos, entre emissões de documentos – carteiros de identidade, CPFs, certidões de

casamento, de nascimento, de óbito –, audiências judiciais e consultas médicas e odontológicas, uma vez que o barco viaja com juízes, promotores, médicos e dentistas a bordo. Além disso, o Grão-Pará possui, ainda, uma enfermaria a bordo, permitindo o desenvolvimento de ações cívico-sociais em benefício das populações ribeirinhas.

Segundo Paolo, esta é a única embarcação no mundo a fazer esse tipo de serviço. “Atendemos cerca de 140 municípios da região”, afirma o Oficial. O barco também ajuda na fiscalização

das florestas e dos rios. O Grão-Pará I navega em todos os rios do estado do Pará que possuem, obviamente, calado e portos compatíveis. A meta para o ano que vem é aumentar o efetivo de oficiais e, segundo o Comandante, a intenção é aumentar a frota, pois a necessidade de atendimento às populações ribeirinhas sempre vai existir. “Enquanto houver rios navegáveis, poderemos diminuir essa necessidade”, enfatiza. O Grão Pará I é exemplo a ser seguido, mostrando a grande contribuição que ações de oficiais mercantes podem dar ao país. ☸

Durante o almoço de confraternização a bordo do Grão Pará I, oficiais mercantes trocam idéias com o Presidente da CONTIMAF, Severino Almeida

Severino Almeida é saudado durante o almoço de confraternização oferecido pelo Comandante do Grão Pará I a bordo da embarcação



ARQUIVO



O Lorena BR é o primeiro navio de grande porte a ter uma mulher na função de Imediato



BEATRIZ CARDOSO

A Imediata afirma que o mercado está bastante favorável para os profissionais qualificados

Toda força avante!

Hidelene Bahia, primeira Imediata brasileira em navios de grande porte, prenuncia chegada de mulheres a postos de comando

Há 25 anos as mulheres integram o cenário marinho, sendo cinco delas na Marinha Mercante brasileira. A cada ano, a participação feminina nas Escolas de Marinha Mercante vem crescendo. Estima-se que a bordo dos navios da maior companhia armadora nacional estejam atuando cerca de 112 profissionais do mar. As primeiras desbravaram os mares revoltos do preconceito e do ceticismo em relação às suas capacidades profissionais e tornaram-se altamente qualificadas, ganhando respeitabilidade; mostraram, com competência, a capacidade de galgar postos de grande responsabilidade. Além disso, abriram caminho para que um novo campo de trabalho se descortinasse para a posteridade. Foi assim com a paraense Hidelene Lobato Bahia, a primeira mulher a se tornar Imediata em um navio de tráfego comercial operado no Brasil.

Hidelene entrou na lida marinha “por acaso”. Em 1997, enquanto concluiu o curso de Ciências Contábeis, pela Universidade Federal do Pará, UFPA, resolveu prestar concurso para a EFOMM como forma de incentivar o irmão, que também faria a prova, e acabou ingressando no primeiro quadro feminino da Marinha Mercante brasileira.

O convite para assumir o segundo posto na hierarquia de um navio aconteceu após cinco anos de trabalho a bordo do petroleiro Lorena BR, da Transpetro. Durante esse período, Hildelene exerceu diferentes atribuições a bordo, adquirindo conhecimento, prática e experiência necessários para assumir o novo desafio.

A intenção inicial da marítima era de ser maquinista ou piloto de embarcações offshore, mas, durante o estágio a bordo do Lorena BR, a Imediata rendeu-se à atuação em navios de grande porte. "O navio possui uma equipe muito unida e participativa, que busca sempre, através da colaboração, melhorias na qualidade de vida a bordo e segurança nas operações", diz ela.

A marítima enfatiza, ainda, as exigências do mercado e a importância do aperfeiçoamento constante para um bom desempenho profissional na área: "O mercado está bastante favorável para os profissionais qualificados", afirma a Oficial.

"É preciso gostar da profissão, acreditar no trabalho desenvolvido e agir com dedicação, ética e humildade"

Imediata Hildelene

A IMT acredita que o posto a que ascendeu deva ser caracterizado pela interlocução e pelo diálogo a bordo. "A figura do Imediato é primordial, uma vez que é o elo responsável entre o Comandante e a guarnição. Apesar das dificuldades, é uma função dignificante. Aprendemos a vencer as barreiras constantemente", afirma.

Como outras trabalhadoras marítimas, Hildelene superou desafios e derrubou paradigmas até alcançar a posição almejada. "Havia um precon-

ceito generalizado muito arraigado por se tratar de uma área de domínio exclusivamente masculino, mas isso foi superado. O apoio e a colaboração da tripulação que me acompanhou me encorajaram e hoje agradeço aos que confiaram e acreditavam em mim", conta, com orgulho.

Ao ser questionada sobre o futuro da mulher na Marinha Mercante brasileira, a IMT vislumbrou um futuro promissor: "Haverá muitas mulheres em destaque, em todos os segmentos de bordo, e a disputa no mercado de trabalho acontecerá de igual para igual, sem estereótipos de gênero", acredita.

Para as futuras marinheiras, Hildelene aconselha: "É preciso gostar da profissão, acreditar no trabalho desenvolvido e agir com dedicação, ética e humildade", enfatiza a mulher que percorreu uma rota até então desconhecida para muitas, sem perder seu norte. 🌐



PHOENIX
Assessoria e Consultoria Ambiental

Empresa há mais de oito anos, atuando em conformidade com a legislação, considerando a importância da execução de projetos bem sucedidos, o que lhe confere capacitação para solucionar as mais distintas questões associadas a QSMS.

CONSULTORIA

AUDITORIAS
ESTUDOS AMBIENTAIS
TREINAMENTOS
CERTIFICAÇÕES
SISTEMAS DE GESTÃO
PERÍCIAS
AVALIAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL
ENTRE OUTROS...

LICENCIAMENTO

ATIVIDADES POTENCIALMENTE E EFETIVAMENTE POLUIDORAS, DESTACANDO-SE:

Patrôneo
Off-Shore
Plataformas
Bases de Apoio marítimo
Transportes
Acompanhamento e monitoramento dos processos.

RESÍDUOS INDUSTRIAIS E MARÍTIMOS

- Marpol 73/78
- Anexo IV - Sewage
- Anexo V - Resíduos Sólidos



QUALIDADE - MEIO AMBIENTE - SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL - RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Av. Venezuela, 3 - grupo 1504 - Saúde - CEP/ 20081-311 Rio de Janeiro - RJ - Telefax: (21) 2253-3435 / (21) 2253-3436
www.phoenixambiental.com.br • e-mail: phoenix@phoenixambiental.com.br

Hidroviás são debatidas na IV Fitram

Cefet e SINDMAR acordam convênio para a Região Norte durante a feira

A IV Feira Internacional da Amazônia, a Fitram, foi marcada pela assinatura do convênio entre o SINDMAR e o Centro Federal de Educação Tecnológica do Pará, o Cefet. O acordo foi oficializado com as assinaturas do Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e do Diretor Geral do Cefet, Edson Ary. A IV Fitram aconteceu entre os dias 15 e 18 de agosto nas Estações das Docas, em Belém. Esta foi a primeira vez que a capital paraense sediou a Fitram.

Segundo Severino Almeida, a assinatura deste convênio visa ao intercâmbio de informações científicas e tecnológicas. “Este acordo contribuirá para o crescimento da Região Norte, para o aprendizado dos alunos e para o desempenho das atividades marítimas”, ressalta Severino. O convênio, que tem vigência de cinco anos, prevê a cessão de espaço físico para uso comum em atividades relacionadas entre as duas entidades.

“Este acordo contribuirá para o crescimento da Região Norte, para o aprendizado dos alunos e para o desempenho das atividades marítimas”

Severino Almeida

DIVULGAÇÃO



O Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e o Delegado da entidade, José Vivekananda, recebem alunos do Ciaba

First President of SINDMAR, Severino Almeida, and Entity Delegate, José Vivekananda, host Ciaba cadets

English version: Edson Azeiás

Waterways discussed at IV Fitram

Cefet and SINDMAR settle agreement for the North Region during the fair

IV International Fair of the Amazonia, Fitram, was marked by the signature of an Agreement between SINDMAR and the Federal Center of Technological Education of Para Staete, Cefet. The agreement was officialised by the signatures of the First President of SINDMAR, Severino Almeida, and of the General Director of Cefet, Edson Ary. IV Fitram took place from August 15th to 18th at the Docks Station, in Belém. This was the first time that the capital of Para State hosted the Fitram.

O Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e o Diretor Geral do Cefet, Edson Ary, assinam convênio durante a IV Fitram

First President of SINDMAR, Severino Almeida, and the General Director of Cefet, Edson Ary, sign up the agreement during IV Fitram

O Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, recebe a visita de um associado no estande da entidade

Second Finance Director of SINDMAR, Jailson Bispo, welcomes the visit of an Associate at the stand of the Entity



According to Severino Almeida, the signature of this agreement aims at the exchange of technological and scientific information. “This agreement will contribute for the growth of North Region, for the training of students and for the performance of maritime activities”, stands out Severino. The agreement, that will stand valid for five years, foresees the cession of physical space for common use in activities related to both entities. The event also counted on the participation of more than thirty companies and entities, all related to Amazonian and Brazilian waterways community. IV Fitram assembled thousands persons along four days of the event.

Parallel to the IV Fitram, took place the 4th Seminary of Hinterland Waterways Transport and Development, promoted by the Brazilian Society of Naval Engineering, Sobena. Sérgio Bacci, Secretary for Actions Development of Ministry of Transportes, Michel Dib Tachy, representing the Minister of Transportes Alfredo Pereira do Nascimento, the Vice-Admiral Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, the Commander of the IV Naval District, and Fábio

“This agreement will contribute for the growth of North Region, for the training of students and for the performance of maritime activities”

Severino Almeida

O evento também contou com a participação de mais de trinta empresas e entidades, todas ligadas à comunidade hidroviária da Amazônia e do Brasil. A IV Fitram reuniu milhares de pessoas nos quatro dias da feira.

Paralelamente à IV Fitram, aconteceu o 4º Seminário de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, a Sobena. Sérgio Bacci, Secretário de Fomento para Ações do Ministério dos Transportes, Michel Dib Tachy, representando o Ministro dos Transportes Alfredo Pereira do Nascimento, o Vice-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, Comandante do IV Distrito Naval, e Fábio Vasconcellos, representante da Sobena, além de Severino Almeida, marcaram presença na abertura do seminário.

O seminário abordou somente temas ligados ao desenvolvimento hidroviário. A situação das hidrovias brasileiras, o transporte fluvial na Amazônia, as políticas e as perspectivas

O Comte Marcus Vinicius Oliveira dos Santos recebe exemplares da UNIFICAR no dia do lançamento da edição número 21

Commander Marcus Vinicius Oliveira Santos receives UNIFICAR magazines upon release of its number 21 edition

DIVULGAÇÃO



mundiais do transporte hidroviário foram os assuntos que mereceram destaque dos participantes brasileiros, sul-americanos, norte-americanos e europeus.

O estande do SINDMAR recebeu diversas visitas durante a IV Fitram. O Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, o Comandante do IV Distrito Naval, Vice-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, o representante da Diretoria de Portos e Costas, DPC, Capitão-de-Mar-e-Guerra Guarany, e o Presidente do Centro de Capitães, Capitão-de-Longo-Curso Álvaro Almeida, visitaram o estande da entidade, além de oficiais mercantes e alunos do Ciaba. A IV Fitram também foi marcada pelo lançamento da edição nº 21 da revista UNIFICAR. ☉

Vasconcellos, representative of the Sobena, plus Severino Almeida, were present at the opening of the seminary. The seminary dealt only with themes connected to the waterways development. The situation of Brazilian waterways, fluvial transport in the Amazonia, politics and world perspectives for waterways transport were the matters to be highlighted by European, North and South American, as well as Brazilian participants.

The stand of SINDMAR received several visits during the IV Fitram. The President of the FNTTAA, Ricardo Ponzi, the Commander of the IV Naval District, Vice-Admiral Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, the representative of Brazilian Navy's Harbors and Coast Department of Ports, Commander Guarany, and the President of the Center of Merchant Marine Captains, Ocean Captain Álvaro Almeida, visited the stand of the Entity, beyond merchant marine officers and Ciaba cadets. IV Fitram also was marked by the release of the 21th edition of the SINDMAR magazine UNIFICAR.

SINDMAR é homenageado por turma do Ciaga



A turma 2º OM Emílio Arzua dos alunos do Ciaga, que se formou no último dia 19 de agosto, demonstrou o carinho que os recém-formados em oficiais de máquinas têm com o SINDMAR. No discurso de formatura dos doze OMs da turma 2º OM Emílio Arzua, o sindicato é lembrado como grande colaborador na formação dos ideais destes oficiais. A turma também agradeceu os recursos fornecidos pelo SINDMAR e o apoio da entidade nas reivindicações feitas por eles à DPC.

O SINDMAR lembra mais uma vez que toda turma que se forma no Ciaga ou no Ciaba pode receber a contribuição para a festa de formatura. Os detalhes sobre a contribuição poderão ser obtidos através do telefone (21) 2518-2164 ou no site www.sindmar.org.br.

Abaixo, o discurso feito pelo representante da turma 2º OM Emílio Arzua.

Primeiramente gostaríamos de agradecer a presença de todos. É com muita satisfação e alegria que expressamos nosso reconhecimento àqueles que, de alguma forma, contribuíram para a concretização desse momento; ao SINDMAR, aos queridos mestres, aos oficiais das marinhas Mercante e de Guerra, ao senhor comandante do Ciaga, aos funcionários desta nobre instituição, aos amigos e parentes que nos apoiaram, e às empresas Wilson & Sons, Transocean e Barcas que, juntamente com o Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante, envidaram esforços para abrilhantar essa tarde jubilosa. O nosso muito obrigado!

Navegar. Destino dos bravos e dos sonhadores desde que o primeiro homem se perguntou o que haveria além do horizonte. Motivo de ser daqueles que abraçaram as coisas do mar desde a juventude imberbe.

Aqui, nessa honorável casa, hoje, celebramos mais uma etapa vencida. Muito tempo se passou e muita água correu por baixo da quilha. Nossos corpos não ostentam mais o vigor e a beleza de outrora. Trazemos a marca do tempo e do sal impressa na fronte, mas se, por um breve momento, o Deus altíssimo concedesse aos presentes o dom de ver o que trazemos em nossos corações, todos seriam unânimes em afirmar que se trata de jovens prestes a se formar, tão sedentos pela vida sobre as vagas quanto qualquer praticante. É com esse espírito renovado, graças à oportunidade de retornar a esse centro de instrução, lar de todos os mercantes, que nos lançamos novamente aos oceanos.

Metódica e constantemente, vimos à Marinha Mercante brasileira ser alvo das mais desatinadas políticas e de interesses discutíveis. Porém, somos prova palpável que os homens do mar não esmorecem na tempestade e não se acomodam na bonança. Dirigindo-nos em especial ao nosso sindicato, o SINDMAR, e aos oficiais da Marinha de Guerra aqui presentes, queremos dizer que enquanto houver coesão, abnegação e esforços conjuntos, seremos invencíveis; separados, seremos apenas discursos em uma revista antiga.

Aos primeiros oficiais de máquinas que hoje se graduam, lembrem-se do início de março de 2005: começamos em doze, nos formaremos em doze! E essa foi a promessa mútua que cumprimos hoje, provando do que a união é capaz.

Que Deus abençoe nossas travessias e nossas praças de máquinas e que nos mantenha irmanados até que o nosso impelidor desenvolva a derradeira rotação.

Turma 2º OM Emílio Arzua, alunos por um tempo, irmãos para sempre! ☸



Representantes dos trabalhadores marítimos, do governo e dos empregadores debatem o documento único de identificação dos marítimos



CONTTMAF integra Comissão Interministerial de Análise da Convenção 185

Uma portaria do Ministério do Trabalho e Emprego constituiu, este ano, a Comissão Interministerial Tripartite para analisar a Convenção 185, da Organização Internacional do Trabalho. Os trabalhadores marítimos brasileiros, através da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, CONTTMAF, integram esta comissão, que foi estabelecida com o propósito de debater a implementação de um documento único – de reconhecimento internacional – para identificação dos profissionais aquaviários.

Aprovada em junho de 2003, a Convenção 185 tem como objetivo a melhoria do sistema de identificação dos trabalhadores marítimos, através da construção de elementos que garantam o equilíbrio entre a segurança no setor marítimo, em consonância com a promoção de condições de vida e trabalho adequadas aos trabalhadores.

Entre as regras previstas para os países signatários da referida convenção está o estabelecimento dos vistos necessários para o embarque e desembarque e os períodos de licença ou entrada em território internacional, principalmente em casos de trânsito, transferência ou repatriamento. A Convenção 185 não está inserida no processo de consolidação das normas marítimas em curso na OIT por ser um dispositivo especial em relação à regulamentação do trabalho marítimo. A Marinha do Brasil ficará responsável pela emissão do documento de identidade do marítimo, o que inclui o controle e cadastramento de todos os profissionais marítimos brasileiros.

Nas reuniões da Comissão, foram debatidas as formas de implementação desse documento único de identificação,

para que seja possível aos trabalhadores o acesso aos países nos quais os navios em que estão embarcados aportem sem entraves migratórios.

No dia 14 de outubro, a Comissão considerou que a não-ratificação da Convenção 185 traria dificuldades aos trabalhadores e, conseqüentemente, à Marinha Mercante brasileira. Assim, os marítimos que atuam no tráfego internacional correriam o risco de ficarem retidos nos portos, dentro das embarcações. Por esse motivo, foi aprovada, por unanimidade, a ratificação do instrumento internacional. Foi ressaltada, ainda, a necessidade de aporte de recursos orçamentários para a segurança da navegação nas costas brasileiras para o Ministério da Defesa, através da Marinha do Brasil, e para o Ministério dos Transportes, pelas Companhias Docas.

A Comissão é composta pela bancada do governo, pelos empregadores e trabalhadores. O representante do Ministério do Trabalho e Emprego, Raimundo Furtado Kappel, do Ministério da Justiça, Maria Lucia Costa Ribeiro Pacheco, do Ministério das Relações Exteriores, Mariângela Rebuá de Andrade Simões, e do Ministério da Defesa, CMT Célio Rocha Ribeiro Pacheco, integram a bancada governista. Os empregadores são representados por Armando Amorim Ferreira Vidigal, do Syndarma, e Orlando Orlandi, da Transpetro. Os trabalhadores marítimos, representados pela CONTTMAF, participam da Comissão através do Consultor Jurídico da entidade, Edson Martins Areias, e do Diretor Odilon Braga. Também compuseram a comissão, como membros, o Auditor Fiscal do Ministério do Trabalho, Paulo Sérgio de Almeida, e o Contra-Almirante Luiz Sérgio Oneto Araújo. 🌐

O advogado Paulo Henrique Fagundes diz que Petrobras e Petros continuam descumprindo a liminar vencida pelo SINDMAR



Desrespeitando a Justiça

Petros e Petrobras continuam a não cumprir decisão judicial de abertura do Plano Petros

O SINDMAR e os funcionários da Petrobras ainda aguardam o cumprimento, por parte da estatal, da ação vencida pela entidade no Caso Petros. Em janeiro de 2003, a Petrobras foi obrigada judicialmente a incluir todos os cerca de sete mil trabalhadores admitidos desde agosto de 2002 até hoje na Petros e manter o plano em funcionamento. Em junho deste ano, a juíza Salete Maccalóz, da 7ª Vara Federal do Rio de Janeiro, ratificou a decisão favorável aos funcionários da estatal.

Diante disso, Petros e Petrobras efetivaram uma petição à juíza Maccalóz afirmando que já teriam realizado o depósito solicitado na liminar de ratificação do cumprimento da ação interpolada pelo SINDMAR. Segundo o advogado Paulo Henrique Fagundes, o depósito que a estatal fez na época é referente ao fechamento irregular do plano, conforme pretendia a Petrobras. “De acordo com o artigo 25 da Lei Complementar 109, a Petrobras está obrigada a efetuar o aporte financeiro relativo a compromissos futuros”, explica.

O advogado Fagundes ainda afirma que o tal depósito não pode ser considerado cumprimento da ação judicial porque a decisão da juíza obriga a manutenção e o funcionamento da Petros e, dessa forma, desconsidera o depósito realizado com o propósito de fechar o plano. A ação determina que a Petrobras efetue o depósito de

todos os valores que a Petros deixou de arrecadar com a não-inscrição dos novos empregados da estatal no plano. Até o fechamento desta edição, a Petrobras e a Petros continuavam a descumprir a decisão judicial. ❁

CONTTMAF tem representante efetivo no Comitê de Investimentos do Plano Transpetro/Petros

Os trabalhadores marítimos contam com uma representação efetiva no Comitê de Investimentos do Plano Transpetro/Petros, através do Diretor para Assuntos de Seguridade Social da CONTTMAF e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido. O objetivo do Comitê é analisar e definir as linhas mestras e os critérios que irão nortear a futura carteira de empréstimos que será administrada pelo plano.

Uma das principais competências do comitê é propor alterações de investimento no Plano de Previdência da Transpetro, além de acompanhar e avaliar os resultados obtidos.

A primeira reunião, realizada há três meses, foi marcada pelo início da análise dos critérios para concessão dos empréstimos. O montante de empréstimos por empregado, taxa de juros e prazos para pagamentos foram assuntos discutidos nas reuniões seguintes a este primeiro encontro.

CONTTMAF vence ação contra Barcas S.A.

O Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região obrigou a Barcas S.A. a reintegrar o sindicalista Carlos César Pires da Rocha, demitido em novembro de 2003. A decisão aconteceu no último dia 13 de setembro após o Departamento Jurídico da CONTTMAF expor ao tribunal os argumentos para a reintegração do empregado.

O sindicalista, na época, se opôs contra um ato arbitrário da companhia, que depositou em juízo as verbas rescisórias. Após a intervenção do Departamento Jurídico da CONTTMAF, foi ajuizada a ação de reintegração. Ambas as ações, propostas em separado e distribuídas a varas distintas, foram reunidas para que a decisão simultânea fosse julgada pelo Poder Judiciário. Infelizmente, esta não é a primeira vez que a Barcas S.A. desrespeita as leis trabalhistas. ❁

O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, conta que não é a primeira vez que a Barcas S.A. desrespeita as leis trabalhistas





LEO ALMEIDA

Melhores anos para a Marinha Mercante podem estar raiando

Programa para expansão da frota da Transpetro é lançado no Rio de Janeiro e prevê entrega de navios já em 2006

O Presidente Lula toca o sino simbolizando o início do processo de licitação dos petroleiros, observado pela Primeira-Dama, Dona Mariza, e o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado

President Lula plays the bell symbolizing the beginning of the process of auction of the oil tankers, observed by the First Lady, Mrs. Mariza, and the President of Transpetro, Sérgio Machado

Better years for the Merchant Marine can be striping

Program for expansion of the Transpetro's fleet is published in Rio de Janeiro and foresees delivery of ships already in 2006

October 10th in 2005. A historical day for the Merchant Marine of Brazil. The low tide of the last nine years that the Brazilian shipbuilding decreased seems to have past. The Merchant Marine returns being the center of the attentions. The auction phase for construction of ships of the Program of Modernization and Expansion of the Transpetro's Fleet was published in Niterói, in Rio de Janeiro, in ceremony that counted with the President Luiz Inácio Lula da Silva, ministers Dilma Roussef and Silas Rondon, the Secretary for Actions of Fomentation of the Ministry of the Transports, Sérgio Bacci, the President of Petrobras, José Sérgio Gabrielli, the

English version: Edson Azeias

Dia 10 de outubro de 2005. Um dia histórico para a Marinha Mercante do Brasil. A maré baixa dos últimos nove anos que minguou a construção naval brasileira parece ter passado. A Marinha Mercante volta a ser o centro das atenções. A fase de licitação para construção de navios do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro foi lançada em Niterói, no Rio de Janeiro, em cerimônia que contou com a presença do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, dos ministros Dilma Roussef e Silas Rondon, do Secretário para Ações de Fomento do Ministério dos Transportes, Sérgio Bacci, do Presidente da Petrobras, José Sérgio Gabrielli, do Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, do Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, do Secretário Estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Rio de Janeiro, Wagner Vicker, do Prefeito Godofredo Pinto, de parlamentares, autoridades marítimas e empresários.

O lançamento desse programa da Transpetro, que reuniu mais de duas mil pessoas, é um marco para a Marinha Mercante. Hoje, o transporte marítimo no Brasil movimentava 95% do comércio do país com as outras nações no mundo. Apesar do extenso litoral e dos inúmeros rios navegáveis, "o Brasil não tem uma frota mercante competitiva",

O Presidente Lula recebe as crianças Júlia de Castro Lucas da Silva e Matheus de Oliveira Santana, que simbolizaram durante o evento o futuro da Marinha Mercante

During the event, President Lula receives the children Júlia Lucas da Silva and Matheus Santana, symbolizing the future of the Merchant Marine

O Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, ressalta a importância do momento vivido pela Marinha Mercante brasileira

The President of CONTTMAF, Severino Almeida, emphasizes the importance of the moment lived by the Brazilian Merchant Marine



afirma veementemente o Presidente da Transpetro. Dos fretes gerados pelo comércio exterior brasileiro, apenas 4% são pagos em moeda nacional, sendo que os 96% restantes são pagos em moeda estrangeira, conforme a nacionalidade dos armadores. O mercado internacional movimentava cerca de US\$ 70 bilhões por ano e os países responsáveis por 50% do comércio no mundo possuem mais de 65% da frota mundial. “Isso não é por acaso. Esses países sabem que esse domínio é estratégico e tem um compromisso com o futuro e com a geração de empregos”, completa Sérgio Machado.

O passo dado pela Transpetro deverá soerguer a indústria da construção naval, que entregou o N/T Livramento, último navio de grande porte construído no Brasil, em 1997. A frota nacional precisa de renovação, mesmo porque o futuro seria o seu desaparecimento. Por maior que fossem os esforços feitos a bordo, nada faria com que esses navios continuassem a navegar ao longo da próxima década. “Não estou aqui falando de três mil empregos ou algo parecido, o que já seria muito importante; estou me referindo à nossa soberania em poder transportar ou não, e para onde quiser, a nossa energia, através do petróleo e dos derivados”, enfatiza Severino Almeida.

O Presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que a Petrobras gasta US\$ 1,2 bilhão por ano com afretamentos. “O Brasil gasta quase US\$ 10 bilhões por ano com fretes. Com o Programa de Modernização, esse dinheiro começará a ficar no país”, prevê Lula. Durante o evento, o Presidente da República atacou a direção da estatal no governo Fernando Henrique. Segundo Lula, durante um debate eleitoral em 2002, disseram a ele que os estaleiros brasileiros não tinham con-

President of Transpetro, Sérgio Machado, the President of CONTTMAF, Severino Almeida, the State Secretary of Energy, Naval Industry and Petroleum of Rio de Janeiro, Wagner Victor, the Mayor Godofredo Pinto, parliamentarians, marine authorities and employers.

The release of this program of Transpetro, that gathered more than two thousand people, is a mark for the Merchant Marine. Today, the sea transport in Brazil moves 95% of the trade of the country with the other nations in the world. In spite of the extensive coast and of the countless navigable rivers, “Brazil doesn’t have a competitive merchant fleet”, affirms the President of Transpetro vehemently. Of the freights generated by the Brazilian foreign trade, only 4% are paid in national currency, and the remaining (96%) are paid in foreign coin, according to the trappers’ nationality. The international market moves about of US\$ 70 billion a year and the responsible countries for 50% of the trade in the world possess more than 65% of the world fleet. “That is not by chance. These countries know that this domain is strategic and they have a commitment with the future and with the generation of jobs”, completes Sérgio Machado.

The step given by Transpetro may will grow the industry of the shipbuilding, that gave T/S

dições de recuperar a indústria naval. “A razão venceu a mentira. A indústria naval brasileira está de pé outra vez e seus funcionários voltam a trabalhar com orgulho”, salienta, afirmando que ter uma Marinha Mercante forte é um indício de soberania da nação.

O programa de expansão da frota da Transpetro é complexo. Uma de suas etapas é a licitação para a construção de 42 navios petroleiros – 26 na fase inicial – para a estatal. Apesar da licitação, que definirá quais serão os estaleiros responsáveis pelas construções, a Transpetro já definiu os tipos de embarcações. A estatal encomendará dez navios Suezmax, que têm capacidade de armazenar de 150 mil a 200 mil toneladas de porte bruto (tpb), cinco Aframax, com capacidade de carga entre 75 mil e 120 mil tpb, quatro Panamax, de capacidade entre 70 mil e 80 mil tpb, quatro de produtos, que transportam derivados do petróleo, como o diesel, a gasolina, a nafta, o querosene de aviação e óleo lubrificante, e têm capacidade para 45 mil tpb, e três GLPs, que transportam gás. Todos as embarcações serão fabricadas no país, com 65% do conteúdo brasileiro. A expectativa é de que a indústria naval empregue 20 mil trabalhadores nessa primeira fase do programa. Atualmente, a frota da Transpetro conta com 52 embarcações.

Outra meta do programa é fazer com que a indústria naval seja inserida no mercado competitivo internacional. Atualmente, os países que detêm a tecnologia de construção de navios de grande porte e são líderes no mercado – as duas Coreias, Japão e China – gastam de oito a 12 meses para entregar as embarcações. No Brasil, esse tempo era, em média, de 27 meses. A Transpetro também tem a expectativa de que os contratos sejam assinados com os estaleiros vencedores da licitação até janeiro do ano que vem, para que, no final de 2006, o primeiro petroleiro comece a navegar. O Presidente da CONTMAF, Severino Almeida, destacou a união para revitalizar o setor e defender os interesses brasileiros, mas atacou qualquer espécie de regionalismo. “Jamais poderemos esquecer que este é um setor nacional. Não podemos pensar na Marinha Mercante e na construção naval de forma regionalizada. Temos de dar a magnitude que estes setores merecem. O setor deverá ser desenvolvido em todo o território nacional”, destaca Severino. Vale lembrar que o Brasil possui oito mil quilômetros de costa e 42 mil quilômetros de vias navegáveis.

O programa de revitalização da frota da Transpetro terá os recursos assegurados pelo Fundo da Marinha Mercante, FMM, que serão administrados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Social, o BNDES, e estão orçados em US\$ 1 bilhão. O BNDES garantirá 90% do valor de cada embarcação deste projeto, com uma amortização em 20 anos. O seguro-garantia para o financiamento dos estaleiros que ganharem a responsabilidade de construir os petroleiros vai variar entre 0,45% a 1,2% do valor segurado, de acordo com o risco de cada empresa.

O Presidente Lula lembrou que há 20 anos os navios de bandeira brasileira chegaram a movimentar 22% do comércio exterior do país. “Eu tinha consciência de que era preciso uma decisão

Livramento, last ship of great load built in Brazil, in 1997. The national fleet needs renewal, otherwise the future of Merchant Marine will disappear. The efforts done on board wouldn't be enough for these ships continue navigating along next decade. "I am not here speaking about three thousand jobs or something similar, that would be already very important; I am speaking on our sovereignty in could transport or not and where we want our energy, through the petroleum and of those derived", emphasizes Severino Almeida.

President Luiz Inácio Lula da Silva affirmed that Petrobras spends US\$ 1,2 billion a year with freight. "Brazil almost spends US\$ 10 billion a year with freights. With this program, that money will begin to be in our country", foresees Lula. During the event, the President attacked the direction of the state-owned company in the government Fernando Henrique. According to Lula, during an electoral debate in 2002, people said to him that the Brazilian shipyards didn't have conditions of recovering the naval industry. "The reason beat a lie. The Brazilian naval industry is standing again and the employees work with pride" said, points out affirming that to have a strong Merchant Marine it is an indication of sovereignty of the nation.

The program of expansion of Transpetro's fleet is complex. One of the stages of this program is the auction for the construction of 42 oil tankers – 26 in the initial phase – for the state-owned company. In spite of the auction that will define which will be the responsible shipyards for these constructions, Transpetro already defined the types of embarkations. The state-owned company will order ten ships Suezmax, that have capacity to store from 150 thousand to 200 thousand tonnages of rude load (trl), five Aframax, with load capacity between 75 thousand and 120 thousand trl, four Panamax, of capacity between 70 thousand and 80 thousand trl, four of Products, that transport derived of the petroleum, as the diesel, the gasoline, the naphtha, the aviation kerosene oil and lubricating oil, and they have capacity for 45 thousand trl, and three GLPs, that transport gas. All the embarkations will be manufactured at the country, with 65% of the Brazilian content. The expectation is the naval industry uses 20 thousand workers in this first phase of the program. Nowadays, the Transpetro's fleet counts with 52 embarkations.

Licitação de construção dos navios da Transpetro quase foi interrompida



O Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, o Presidente do TCU, Ministro Adylson Motta, e o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, ao lado de representantes da estatal e da construção naval no gabinete do Presidente do tribunal.

Na foto menor, o Senador Sérgio Machado, Presidente da Transpetro, tem demonstrado firme defesa do programa de construção de navios para a empresa

The Presidente of CONTTMAF, Severino Almeida, Tribunal (TCU) President, Minister Adylson Motta, and President of Transpetro Sérgio Machado, with state-owned company and shipbuilding industry Representative, at TCU President's office

In a small picture, the Senator Sérgio Machado, President of Transpetro, has demonstrate defense in the program of ship's construction for the company

Todo o evento de lançamento do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro poderia não ter acontecido. Exatamente trinta e dois dias antes da oficialização da segunda fase da licitação, o Tribunal de Contas da União, o TCU, através de medida cautelar, suspendeu a licitação que prevê a construção de 42 petroleiros da estatal. O dia 8 de setembro foi marcado pela ameaça de embargo do processo.

Naquele mesmo dia, após saber da medida cautelar, a Transpetro começou a reunir pessoas e entidades interessadas no desenvolvimento do processo licitatório. Foi assim que a Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transporte Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, a CONTTMAF, se uniu à estatal e a representantes do setor visando ao ideal único, que era reverter a decisão do TCU.

Alegando ter identificado procedimentos irregulares no sistema de licitação da Transpetro, lançado há cerca de um ano, o tribunal suspendeu o processo porque entendeu que a estatal teria estipulado critérios eliminatórios, em vez de classificatórios, durante a etapa de pré-qualificação. Com isso, o TCU estava colocando em risco o fomento da indústria naval brasileira, que entregou o último navio de grande porte em 1996. Com a precária situação da indústria naval, o impedimento do processo de licitação dos navios da Transpetro seria efetivamente um revés para o setor. A construção dos petroleiros da estatal, além de impulsionar o setor, é estritamente necessária para o desenvolvimento da atividade marítima, haja vista que a vida útil das embarcações brasileiras está próxima do fim.

No dia 12 de setembro, o Presidente e executivos da Transpetro, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, e representantes da construção naval se reuniram em Brasília com o Presidente do TCU, o Ministro Adylson Motta, para detalharem os itens do processo licitatório e esclarecerem quaisquer dúvidas sobre as ditas irregularidades na licitação; era a tentativa de reversão daquele quadro.

O TCU, através do Relator do Caso Transpetro, o Ministro Guilherme Palmeira, após a medida cautelar de suspensão do processo de licitação e da reunião do dia 12 de setembro, determinou o envio do relatório sobre as eventuais irregularidades na pré-qualificação da estatal à comissão mista de inquérito do Congresso Nacional.

Após o envio, a comissão avaliou os novos dados apresentados na reunião do dia 12 e constatou que realmente não havia qualquer incorreção no relatório.

Auction for building of ships for Transpetro almost collapsed

The event for releasing of the Plan for Modernizing and Expansion of Transpetro Fleet might not have taken place. Exactly thirty-two days before the official release of the second phase of the auction, Union Accounts Court – TCU – conceded an Emergency Injunction to suspend the auction for building 42 tankers for the state-owned company. This day, September 8th, was marked by the threaten of the judicial embargo.

That very day, after having known about the Emergency Injunction, Transpetro began to gather persons and Entities concerned with the due course of the auction process. In this manner, Waterways and Airways, Fisheries Harbor Workers National Confederation, CONTTMAF, joined the state-owned company and sector representatives aiming at the unique ideal, i.e., to revert TCU decision.

The Court, deciding an ad cautelam petition, had understood that suspending the auction was justified (iustus boni juris) as it deemed that criteria established by Transpetro could eventually have been eliminatory instead of classificatory; besides, in case of delay of the decision (periculum mora) could inflict serious and irreparable damages to the interests of the requesting party, excluded from the habilitation phase of the auction.

It occurs that the decision threatened Brazilian naval industry recovery which had delivered the last large-scale ship 1996. Therefore, suspending the auction would imply an unrecoverable defeat for the sector. Building the tankers, more than being fundamental for the naval industry, is urgent and no way postponable for the Merchant Marine as the useful life of Brazilian vessels is close to an end.

De posse do novo relatório, o Ministro Guilherme Palmeira atestou a regularidade do edital de pré-qualificação, e o TCU, avaliando e considerando as informações apresentadas na reunião do dia 12, revogou a liminar por unanimidade. No despacho, o Ministro Palmeira destacou que o encontro com os representantes do setor foi determinante para a avaliação mais criteriosa do caso e rever a decisão.

Assim, o processo de licitação da construção dos 42 navios da estatal voltou ao trâmite legal. O susto e a apreensão causados pela decisão do tribunal de ter suspenso a licitação poderiam ter tido consequências graves para a Marinha Mercante brasileira. Valorizar a construção dos 42 navios da Transpetro em estaleiros brasileiros é prioridade. Com estaleiros virtuais ou reais, o importante é o ressurgimento da demanda do mercado na construção naval do país.

On September 12th, the President and Executives of Transpetro, the President of CONTTMAF, Severino Almeida, and leaders of the shipbuilding sector met TCU President, Minister Adylson Motta, to fill him in with details about the auction process as well as to clarify all doubts about the alluded irregularities.

After the meeting, Minister Guilherme Palmeira, TCU Relator of the Process, proceeded the sending of the acts for the appreciation of the Joint Parliamentarian Committee of the National Congress.

The Joint Commission upon evaluating the new data brought at the meeting on September 12th established that there wasn't any flaw in the report. In view of the new report, Minister Guilherme Palmeira vouched for the regularity of the announcement of pre-qualification and the TCU Plenary, evaluating the information presented at the September 12th meeting, revoked the summary verdict by unanimity. Minister Palmeira registered in his reasoning that the meeting with the representatives of the sector had been most determinant for reviewing his decision.

Therefore, the auction for building 42 ships for the state-owned company returned to its normal run. The decision that had suspended the auction – later revoked by the Court – could have brought serious consequences for the Brazilian Merchant Marine: hence, the scare and apprehension of Union Leaders, who, even before heading for Brasilia, had prepared the due procedures to wage a strike of resistance. Valorizing the construction of these 42 Transpetro ships in Brazilian shipyards is of utmost importance.

A renovação e o crescimento da frota petroleira brasileira tem grande significado para nossos companheiros. Poucas mensagens recebidas sobre o assunto expressam esse significado com tanta contundência, como esta abaixo, que com orgulho divulgamos, traduzindo o engajamento, a competência e o compromisso do tripulante brasileiro com sua bandeira e sua missão.

SOBRE O ENVIO DA MENSAGEM AO SINDMAR EM 18/SETEMBRO/2005:	Aqui está a minha contribuição para demonstrar a importância do Programa de Modernização e Expansão da Frota. Caso concordem e achem digna, favor retransmitir para as Autoridades Competentes. Atenciosamente, Godofredo da Silva Ferreira – CCB – Imediato – Navio-Tanque BROTAS Ao Exmo. Sr. Presidente do TCU, Adylson Motta. Ao Exmo. Sr. Ministro Relator, Guilherme Palmeira. Ao Ilmo. Sr. Presidente da TRANSPETRO, Sergio Machado. Ao Ilmo. Sr. Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho.
ASSUNTO	Programa de Modernização e Expansão da Frota.
PROPÓSITO DA MENSAGEM	Para ressaltar a importância desse projeto tão importante não só para a TRANSPETRO mas para o Brasil e toda sua classe marítima, passo o histórico dessa viagem que ainda estou realizando.
MISSÃO ESPECIAL	Efetuar obra em SINGAPORE para o navio continuar no tráfego por mais CINCO ANOS.
CARGA INICIAL	85.000 Toneladas de Óleo Combustível-Tipo Exportação, para descarga em duas etapas "SHIP TO SHIP" em TANJUNG PELEPAS – Malásia.
A SAÍDA	Data e hora: 05/03/2005 – 12:00 LT – Saída do Brasil com destino a SINGAPORE.
A DESCARGA	Data e hora: 12/04/2005 – 13:00 LT – Chegada em TANJUNG PELEPAS – Malásia, navio efetuando manobra de amarração e operações de descarga na chegada. Operações executadas com segurança e sendo muito elogiadas pelo comprador da carga.
O INÍCIO	Data e hora: 05/05/2005 – 13:00 LT – Entrada do navio no Estaleiro SEMBAWANG – SINGAPORE.
O TÉRMINO	Data e hora: 15/08/2005 – 11:30 LT – Saída no navio do Estaleiro SEMBAWANG – SINGAPORE.
COMENTÁRIOS E INFORMAÇÕES SOBRE A OBRA E INDAGAÇÕES GERAIS	Foram 102 dias onde uma parte do território brasileiro habitado por 28 tripulantes mostrou, para mais de 5.000 funcionários do Estaleiro SEMBAWANG, pessoas de diversas nacionalidades (Indianos, Malaio, Filipinos, Chineses etc), o tamanho, o valor e a importância do Brasil. Foram 102 dias de muito trabalho e muita determinação para ver o navio BROTAS com seus 21 anos de idade permanecer cruzando mares, transportando riquezas e proporcionando divisas para o Brasil. Porém, sempre fica um ar de tristeza e angústia, por saber que todo esse trabalho é somente para mais CINCO anos. Pergunto: E daqui a cinco anos, se a Frota não for renovada, o que vamos fazer? Havia muito diálogo com os representantes e trabalhadores do estaleiro, eles queriam saber sobre o Brasil, sobre nossa Empresa, etc... Falávamos que a Frota chegou a possuir (poucos anos atrás) cerca de 100 navios e atualmente estava com somente 50 navios. Mas, nos enfiávamos de orgulho e falávamos que a Frota estava em recuperação, onde há um projeto de construção de 42 navios em 10 anos. Viagem número 358 CT; Data e hora: 15/08/2005 – 20:00 LT – Chegada em TANJUNG PELEPAS – Malásia, para efetuar carregamento de 30.000 Toneladas de Óleo Diesel – Importação. O cliente ficou extremamente satisfeito ao ver o estado do navio e o desempenho operacional, apesar de ser um navio de 21 anos.
NOVA CARGA, NOVO DESTINO	Data e hora: 30/08/2005 – 14:00 LT – Chegada em FUJAIH – Emirados Árabes – para efetuar carregamento de 50.000 Toneladas de Óleo Diesel – Importação.
COMENTÁRIOS GERAIS	Para esta operação estiveram a bordo: Cargo Survey (indiano), Mooring Masters (2) (ingleses) e Loading Master (egípcio) – Todos ficaram encantados com o navio e com a capacidade operacional da tripulação (Isso é Brasil!). Durante estadia em FUJAIH fomos surpreendidos com a notícia de que o TCU havia suspenso o Processo para o Programa de Modernização e Expansão da Frota; conseqüentemente, foi um choque para todos. Surgiram logo pensamentos e comentários: Como ficará a Frota daqui a cinco anos, se o navio Brotas tem 21 anos, mas existem vários navios na Frota que são mais antigos que o navio Brotas? Como ficará o futuro da Frota e conseqüentemente o nosso futuro? É bom lembrar que estão embarcadas duas Praticantes de Oficiais de Náutica, cheias de sonho e dispostas a permanecer cruzando os mares transportando as riquezas do nosso Brasil. Data e hora: 15/09/2005 – 18:00 LT – Recebemos notícias sobre a revogação da decisão do TCU. Foi um momento de vitória, alegria e agradecimento para toda a tripulação, onde passamos a ter certeza de que o BR da Companhia, a Bandeira Nacional e os Marítimos Brasileiros continuarão cruzando os mares e transportando nossas riquezas. Nosso ETA no Brasil (provavelmente São Luís – Maranhão) está para o dia 13/10/2005; pessoalmente eu estou desde 18/02/2005 distante de minha família, o trabalho é árduo e a saudade é constante, mas volto sabendo que estou contribuindo para o fortalecimento da Frota e para futuras conquistas do Brasil no Mercado Marítimo Mundial.
PALAVRAS FINAIS	Meus agradecimentos a todos os que lutam e se empenham pela modernização e expansão da Frota. Que Deus os ilumine sempre!

Another goal of this program is doing with elaborates the naval industry inserted at the international competitive market. Nowadays, the countries that have the technology of a great load ships' construction and are leaders in the market – two Coreas, Japan and China – spend from eight to 12 months to give the embarkations. In Brazil, this time was of 27 months, on average. Transpetro also has the expectation that the contracts are signed with the winner shipyards of the auction to January of next year, so that, in the end of 2006, the first oil tanker begins to navigate. The President of CONTMAF, Severino Almeida, detached the union to revitalize the section and to defend the Brazilian interests, but attacked any regionalism species. "We will never be able to forget that this is a national section. We cannot think about the Merchant Marine and in the shipbuilding of regional form. We have to give the greatness that these sections deserve. The section should be developed in the whole national territory", detaches Severino. It is worth to remind that Brazil possesses eight thousand kilometers of coast and 42 thousand kilometers of navigable riverways.

The program of Transpetro's fleet will have the insured resources for Found of the Merchant Marine, FMM, that will be administered by the Brazilian Bank of Social Development, BNDES, and are estimated in US\$ 1 billion. BNDES will guarantee 90% of the value of each embarkation of this project, with an amortization in 20 years. It safe-guaranteed for the financing of the shipyards that will win the responsibility of building the oil tankers will vary among 0,45% to 1,2% of the held value, in agreement with the risk of each company.

President Lula reminded that 20 years ago the ships of Brazilian flag got to move 22% of the foreign trade of the country. "I was aware that was necessary a decision of the Union so we were able to, definitively, recover our naval industry and our Merchant Marine. This will do that Brazil navigates in the oceans of the world with our people and our flag", detaches Lula.

During the event and in front of the President Lula, the President of CONTMAF requested attention of the federal government to the special retirement of the marine workers. "Work in situations the most difficult possible in a long moved away period of the homes is a practice common of these workers. We would like to emphasize that is extremely fundamental that this government, Mr. President, gives attention to the workers' of the section special retirement", requests Severino.

Still in the ceremony, President Lula received a Merchant Marine's hat and he played a bell symbolizing the beginning of the process of auction of the Transpetro's oil tankers. In the end of the event, the children Júlia de Castro Lucas da Silva and Matheus de Oliveira Santana, symbolizing the future of Merchant Marine, greeted the President. Júlia and Matheus are, respectively, Marco Aurélio's daughter (Director of SINDMAR) and Paulo César's son (syndical leader of Sindfogo). After years without giving attention to the Merchant Marine, the federal government finally raises the flag of the recognition to the importance of the section for the country.

O Presidente Lula revela o valor gasto pelo país com afretamentos

President Lula reports the figures the country spends on the freight account



LEO ALMEIDA

da União para que pudéssemos, definitivamente, recuperar nossa indústria naval e nossa Marinha Mercante. Isso fará com que o Brasil navegue nos oceanos do mundo com a nossa gente e a nossa bandeira", destaca Lula.

Durante o evento e na presença do Presidente da República, Severino Almeida solicitou atenção do governo federal à aposentadoria especial dos marítimos. "Trabalhar em situações as mais difíceis possíveis, em um longo período afastado dos lares, é uma prática comum dos marítimos. Gostaríamos de enfatizar que é extremamente fundamental que o governo Lula dê atenção à aposentadoria especial dos trabalhadores do setor", requer o Presidente da CONTMAF.

Ainda na cerimônia, o Presidente Lula recebeu um quepe da Marinha Mercante e tocou um sino simbolizando o início do processo de licitação dos petroleiros da Transpetro. No final do evento, as crianças Júlia de Castro Lucas da Silva e Matheus de Oliveira Santana, simbolizando os marítimos do futuro, saudaram o Presidente da República. Júlia e Matheus são, respectivamente, filhos do Diretor do SINDMAR, Marco Aurélio, e do líder sindical do Sindfogo, Paulo César. Após passar anos sem dar atenção à Marinha Mercante, o governo federal finalmente ergue a bandeira do reconhecimento à importância do setor para o país. 🌀



Sérgio Barreto

Jornalista especializado na área marítima. Trabalhou em **O Globo** de 1970 a 1986, onde coordenou a página de navegação. Foi colaborador nas revistas **Portos e Navios e Navegação** e correspondente das revistas internacionais **Sea Trade, Trade Winds e Fairplay**. Foi editor-chefe do jornal **Última Hora** e atualmente escreve a coluna Rio Marítimo, no *site* **Netmarinha**. Colabora no jornal **Press Guide** e edita a coluna Primeira Linha, do **Monitor Mercantil**.

A esperança vence o medo na navegação

O colunista não se situa entre aqueles que consideram o Presidente Lula um estadista, dotado de condições para liderar um país com a complexidade do Brasil. No entanto, méritos têm de ser reconhecidos com isenção. O presidente acertou no alvo ao mandar realizar as obras de plataformas no Brasil. Afinal, plataforma é aço, mão-de-obra e uma tecnologia às quais a engenharia brasileira está familiarizada. E, em caso de algum obstáculo, basta se trazer um bom técnico de fora, por US\$ 20 mil, para resolver o problema. E cada plataforma gera US\$ 1 bilhão em negócios e milhares de empregos.

Restava, porém, ao Presidente, cumprir a segunda parte de sua promessa: a recuperação da navegação. No dia 10 de outubro, o Presidente presidiu a arrancada da licitação da Transpetro, com 26 navios e um gasto previsto de US\$ 1,9 bilhão, mas que pode ser superior.

O momento foi histórico. A frota da Transpetro está se deteriorando e essa empresa é o último grande baluarte da bandeira brasileira. Com a venda da Vale do Rio Doce, os acionistas privados resolveram transformar em dinheiro a maior parte da frota da Docenave: erraram, porque fretes e navios subiram quase 200%, mas o problema é deles e o lucro foi dos espanhóis da Elcano, que compraram os navios de bandeira brasileira da Docenave na hora certa.

Niterói viveu momentos de emoção. Com a recuperação da frota da Transpetro, haverá esperança para metalúrgicos e marítimos. E as empresas privadas, tendo à frente Aliança, Norsul e, talvez, a Docenave, podem voltar a fazer encomendas.

Fala-se muito em recursos à justiça, devido à complexidade do edital da Transpetro, Mas isso não deve atrasar a concorrência. Espera-se a assinatura dos contratos até março e, talvez, o lançamento de um dos navios – ou mesmo um fato anterior, que é o batimento de quilha – antes do fim do ano.

O Presidente Lula gosta de ser comparado ao maior Presidente brasileiro, Juscelino Kubitschek. Em geral, a comparação não tem maior razão de ser, mas, tudo dando certo, Lula poderá bater no peito, dizendo que procurou seguir os passos do criador do Fundo de Marinha Mercante. E qualquer passo para que a bandeira verde e amarela volte a tremular mundo afora tem que ser comemorado.

Seguro complexo

Durante as negociações no Congresso sobre a Medida Provisória do Fundo de Marinha Mercante, o FMM, foi aprovado um fundo de garantia que se basearia no FMM. Por influência das autoridades econômicas, o Presidente vetou o benefício. Com isso, o setor foi levado a pensar em um complicado seguro-garantia com algum subsídio do governo e que é visto com desconfiança pelos resseguradores internacionais. Os estaleiros de mais qualidade receberão um apoio maior e deverá haver contatos com seguradores e resseguradores do Brasil e do exterior. Espera-se que tudo dê certo no caso da Transpetro, para que o setor deslanche.

Melhor seria proceder como no caso das plataformas, em que a Petrobras banca a operação. Como é a maior empresa do país, o risco é praticamente zero. Esse seguro ainda é uma incógnita.

Palocci prejudica o setor

O Brasil exporta, por ano, US\$ 3 bilhões de carne bovina e US\$ 8 bilhões de carnes em geral. Mas por causa da retenção da verba do Ministério da Agricultura, deve perder a condição de líder mundial em carne de boi para a Austrália e receber menos US\$ 1 bilhão este ano. Isso é o resultado da política de retenção de verbas, em Brasília. Certa vez, um deputado comentou com um jornalista que a função primordial do Congresso era aprovar o orçamento, pois, após tantas discussões, dois ou três Phds – vistos aqui com certo sentido pejorativo – impõem cortes lineares. Com a conivência dos ministros Antonio Palocci e Paulo Bernardo, passam o lápis vermelho por onde querem, sem dar satisfação a ninguém.

O mesmo que ocorreu com a verba para fiscalização sanitária se dá com o ensino marítimo. A Marinha revela que R\$ 130 milhões do Fundo de Ensino Profissional Marítimo estão retidos pelos “homens de preto”. Isso pode reduzir a quantidade e a qualidade do ensino ministrados nos centros de formação do Rio – Ciaga – e de Belém – Ciaba. Mas nada demove os tecnocratas, a não ser que sobrevenha um escândalo, como ocorreu com a carne de boi.

A Cide é a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, um imposto criado para ser usado na construção e melhoria de estradas, pois as mortes ainda continuam a acontecer na Rio-Bahia e em outras vias, enquanto 80% do dinheiro da Cide são retidos pela área econômica. A Confederação Nacional do Transporte, CNT, até conseguiu do Supremo Tribunal Federal uma decisão para evitar desvio da Cide, mas o governo interpretou que tem o direito de reter o dinheiro a seu bel prazer – e é isso o que ele faz.

Brasil e Coréia

Em toda solenidade, há sempre quem relembre que, na década de 1980, o Brasil se sobressaía na construção naval enquanto a Coréia apenas engatinhava. Depois, os estaleiros brasileiros quase fecharam, as empresas de navegação minuíram, e a Coréia hoje é expressiva, tanto em construção naval como em marinha mercante. Qual o segredo do pequeno país asiático que em 1950 tinha como principal problema a fome? A resposta é educação e determinação.

A qualidade do ensino público no Brasil está caindo

A correspondente da TV Globo na Ásia, Sônia Bridi, deu, recentemente, uma boa visão daquele país. Mostrou que uma professora primária ganha R\$ 10,5 mil mensais e é co-responsável se seus alunos não aprendem as matérias. No quadro negro, as crianças escrevem frases que denotam suas preocupações: “crescimento sustentável”, “competição saudável” e coisas do gênero. O ensino é gratuito nas fases iniciais – às quais têm acesso 80% dos coreanos – e apenas nas universidades ele é pago, mas o governo concede bolsa para os melhores alunos.

Quanto ao nosso querido Brasil, o país se gaba de ter 97% dos alunos na escola primária, o que é bom, mas o representante da Unesco, Jorge Werhein, revelou que a qualidade do ensino público está caindo. E, sem educação, “não se chega lá”.

Na beira da praia

Alte Torres afirma que a economia do país precisa crescer mais rapidamente



LEO ALMEIDA

Por ocasião do Dia Marítimo Mundial, a Marinha do Brasil editou, no dia 29 de setembro, Ordem do Dia assinada pelo titular da Diretoria de Portos e Costas, DPC, Vice-Almirante Marcos Martins Torres. “Os navios que necessitamos não saem das pranchetas de nossos competentes projetistas e engenheiros. Nossa indústria naval vive numa perspectiva de encomendas de grandes unidades, enquanto se mantém à custa, quase exclusivamente, da construção de embarcações de apoio.” Em seguida diz: “Estamos crescendo, mas menos do que o mundo, e precisamos crescer mais rapidamente se quisermos vencer o fosso que nos separa das principais economias mundiais.” É isso aí.

- Os Estados Unidos assinaram acordo de cargas com o Brasil, do jeito que eles queriam. A partir de agora, as cargas destinadas ao maior país do mundo, oriundas do Brasil, serão fiscalizadas na origem, dentro do sistema de segurança de contêineres, chamado de CSI. A Guarda Costeira esteve aqui e, no fim do ano, o pessoal da Comportos vai aos Estados Unidos. Em termos comerciais, o acordo é bom, pois garante passagem livre para os contêineres saídos do Brasil. Mas é o caso de se perguntar: e se fosse o contrário, o Brasil pedindo exame prévio do que saísse de lá? Eles nem responderiam à carta...

- A 100ª edição do Encontro de Comércio Exterior (Encomex), em Porto Alegre, serviu como desaguadouro de críticas ao governo federal contra as políticas de juros altos e descontrolo cambial. Segundo o Presidente da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul, Paulo Tigre, nos últimos 12 meses, as exportações brasileiras cresceram 25%, mas a rentabilidade do exportador, nesse mesmo período, caiu 16%. O Governador Germano Rigotto falou sobre a ausência de repasses dos créditos de exportação referentes ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, o ICMS. Aliás, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro também querem esses créditos. Do jeito que está, a exportação enriquece o país, mas empobrece os estados.
- Há quem garanta que os grupos Camargo Corrêa e Aker Promar pretendem reavaliar em conjunto suas propostas de construir estaleiros. No fundo, os dois poderiam unir forças – financeiras e políticas – e concentrar a produção de navios no futuro estaleiro de Suape, em Pernambuco. Não há confirmação, mas é um tema da beira da praia... onde já saiu muita notícia importante.
- O Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, parece que tomou Doril: nunca aparece em cerimônias da área marítima, mesmo que tais cerimônias – como a que ocorreu no dia 10 de outubro – tenham a participação do Presidente da República. Está certo que o Ministro é muito bem representado pelo Secretário de Fomento, Sérgio Bacci, mas, bem ou mal, é ele o Ministro dos Transportes. Quanto a Bacci, que agora mora em Niterói, apesar do sotaque paulista, é sempre elogiado por empresários e trabalhadores por seu empenho a favor da indústria marítima.

Livramento é o mais moderno dos petroleiros construídos no Brasil



DIVULGAÇÃO

- No anúncio da Transpetro veiculado em rede de televisão, sobre a histórica encomenda de navios, alguém comeu mosca. Mostra-se o navio Cartola, que, apesar do nome bem carioca, é estrangeiro. O ideal seria usar o Livramento, o mais moderno dos petroleiros construídos no Brasil.

- Quando os ventos sopram mais fortes para o setor marítimo, há efeitos indiretos. Aumentam os cursos de especialização, novas feiras começam a se consolidar – a Navalshore já vai para a terceira edição, em 2006 – e os jornais começam a fazer cadernos especiais. A grande imprensa volta a se interessar pelos assuntos do mar.
- O Presidente do Estaleiro Eisa, Manuel Ribeiro, revelou sua opção por navios médios, deixando a briga pelos grandes com outras empresas. Com isso, parece querer garantir uma boa fatia de navios Panamax. No entanto, lembra que seu estaleiro tem atestado da própria Petrobras e ainda da Technitas – empresa do grupo Bureau Veritas – de que está apta a fazer navios de 150 mil toneladas. “Minha preocupação é com a data das encomendas da Transpetro, pois não podemos manter o pessoal sem obras”, diz. O Eisa gera dois mil empregos.
- O programa Navega Brasil, do Presidente Fernando Henrique Cardoso, não resultou em contratação efetiva de qualquer navio, razão pela qual foi chamado de Naufraga Brasil. Segundo fontes do mercado, a causa básica do fracasso foi a transferência integral da responsabilidade financeira da obra ao estaleiro – que como todos sabem tem patrimônio pequeno em relação ao valor do navio e, após décadas de crise, alguns têm até patrimônio negativo. Um dos dirigentes do governo anterior confidenciou a esta coluna que o sistema obtido foi o possível e revelou que o pensamento dominante era o de se fazer importação maciça de navios – o que seria ainda pior.
- Dizem que a amizade de Lula com Hugo Chávez cria embaraços na relação com os Estados Unidos. No entanto, essa amizade deve pesar positivamente na luta que os estaleiros nacionais travam para obter uma fatia das encomendas da gigante do petróleo PDVSA. As encomendas dessa estatal devem superar US\$ 6 bilhões e o Brasil tem esperanças de ficar ao menos com 1/3 desse valor.
- A gigante inglesa Rolls-Royce – que não tem mais nada a ver com a divisão de carros (hoje nas mãos da alemã BMW) – está muito bem no mercado brasileiro de barcos de apoio. Dos 38 barcos construídos desde 1993, a RR forneceu equipamentos para nada menos de 30. No momento, estão chegando concorrentes: as norueguesas Vik Sandvick e Ulstein, mas a empresa inglesa informa que está prestes a lançar no mercado novidades de alta tecnologia. Por falar em barcos de apoio, se espera contratos da Petrobras para mais 30 embarcações.
- Durante solenidade que marcou a licitação dos navios da Transpetro, o Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói, José Mascarenhas, referiu-se, em detalhes, à recusa do então Presidente da Petrobras, Francisco Gros, em deixar sequer uma parte do trabalho nas plataformas no Brasil. “Passamos a noite no prédio da estatal e a segurança aumentou o som, para que não pudéssemos dormir e ficássemos sem condições de dialogar no dia seguinte”, lembrou. Com a saída de Gros, hoje as plataformas geram mais de 20 mil empregos no Brasil.
- Líderes sindicais pediram ao Presidente Lula que facilitasse a obtenção de aposentadoria especial para metalúrgicos, citando que, no caso da insalubridade, o nível exigido era de 3% e pulou para 8%. Também houve críticas ao limite mínimo de idade – hoje, de 53 anos. O Presidente Lula fez sinal afirmativo com a cabeça, mas a se julgar pelos votos do PT na questão e a orientação do Ministério da Previdência, nada será mudado.
- O Vice-Presidente de Assuntos Aquaviários da Confederação Nacional do Transporte, Meton Soares, acha que o governo tem de agir para que o Brasil volte a ter uma frota de porta-contêineres no comércio exterior. “Como é que se quer ser potência exportadora sem uma frota própria, ao menos razoável?”, pergunta ele.

Deputada Jandira Feghali: projeto de lei no Congresso beneficiará aposentadoria especial dos marítimos



■ Em relação à aposentadoria especial, o líder dos marítimos, Severino Almeida, destacou a necessidade da volta da aposentadoria especial. Lembrou que há um projeto de lei no Congresso, da Deputada Jandira Feghali, que procura mudar a legislação, a partir de um projeto mais antigo, do atual Senador Paulo Paim, à época, Deputado Federal.



DIVULGAÇÃO

Inspetor da ITF no Brasil recupera salários em navio de Hong Kong

Por Ana Beatriz Duarte

O Quarto Maquinista Leo Detoyato e o Segundo Oficial Arturo Ceniza também exigiram que o contrato da ITF fosse cumprido

The Fourth Engine Leo Detoyato and the Second Official Arturo Ceniza also demanded that the ITF's contract was accomplished

ITF Inspector in Brazil recovers wages due by ship of Hong Kong

By Ana Beatriz Duarte

The International Transport Workers' Federation (ITF) Inspector Ali Zini, recovered circa US \$ 47 thousand in salaries due to three crew members of the bulk carrier IVS Kestrel, registered in Hong Kong – typified, in said case, as flag of convenience –, in the Port of Paranaguá, Paraná. Upon inspecting the ship last September, Zini detected the irregularity in payment of wages and claimed the non-compliance of Collective work Agreement in force, signed a few months before with the International Federation.

Sandingan Ship Services, the ship owner, had signed a standard contract with ITF, in May 2005, when the ship was berthed at the quay of Rauma, Finland. Before low wages prevailing on board, the Seafarers Union of that country, an ITF, affiliate, felt obliged to promote a boycott. All ship operations were suspended until the signature of a Work Collective Agreement, in terms to meet the standards approved by the International Federation, above the level formerly agreed by the Hong Kong Union.

English version: Edison Azeias

O inspetor da International Transport Workers' Federation (ITF), Ali Zini, recuperou cerca de US\$ 47 mil em salários devidos a três tripulantes do navio graneleiro IVS Kestrel, de Hong Kong – caracterizado, neste caso, como bandeira de conveniência –, no Porto de Paranaguá, no Paraná. Após inspecionar o navio em setembro deste ano, Zini constatou a irregularidade no pagamento dos salários e reclamou o não-cumprimento do Acordo Coletivo de Trabalho em vigor assinado meses antes com a federação internacional.

A Sandingan Ship Services, proprietária da embarcação, havia assinado um contrato padrão da ITF em maio de 2005, quando o navio estava

“Descobri que a companhia me deixaria sem comida. A empresa ameaçou a me desembarcar no porto seguinte”

Oficial Cezar Mosquera

A empresa foi obrigada a pagar as diferenças salariais aos três oficiais, num valor total aproximado de US\$ 47 mil

atracado no Porto de Rauma, na Finlândia. Diante dos baixos salários encontrados a bordo, o sindicato de marítimos daquele país, afiliado à ITF, viu-se obrigado a promover um boicote. Todas as operações do navio ficaram paralisadas até a assinatura de um Acordo Coletivo de Trabalho nos padrões aprovados pela federação internacional, superiores àqueles estabelecidos no documento acordado com o sindicato de Hong Kong.

No entanto, já em alto mar, os tripulantes, que haviam recebido a diferença salarial entre o acordo assinado em Hong Kong e o acordo da ITF contratado na Finlândia, foram coagidos a devolver o dinheiro e voltaram a receber os baixos salários praticados antes do boicote. Configurou-se, assim, o desrespeito ao contrato assinado no país europeu. Contudo, apenas três oficiais se recusaram a abrir mão de seus direitos.

Por insistirem em receber os salários estipulados pelo acordo da ITF, os três oficiais receberam uma carta da empresa proprietária do IVS Kestrel intimando-os a abandonar o navio no porto seguinte, sem qualquer pagamento, ou, então, seriam acionados judicialmente. Segundo a Sandingan Ship, os três tripulantes seriam responsabilizados pelas perdas provocadas pelo *off hire* (quando o navio deixa de ser pago por um determinado período consequência de rompimento de contrato), caso a embarcação permanecesse detida em função da queixa realizada. A nota divulgada pela companhia afirmava que a Sandingan Ship seria “obrigada a tomar providências legais cabíveis para proteger os interesses de eventuais perdas decorrentes de retardo de partida do navio”.

“Descobri que a companhia me deixaria sem comida. A empresa ordenou aos outros tripulantes que me ignorassem e ameaçou a me desembarcar no porto seguinte”, revela o Primeiro Oficial Cezar Mosquera. Por fim, por exigência do inspetor da ITF, a empresa foi obrigada a pagar as diferenças salariais aos três oficiais, num valor total aproximado de US\$ 47 mil. Os três oficiais filipinos não foram obrigados a abandonar a embarcação e foram repatriados no IVS Kestrel.

However, crew members who had received the wage difference – between agreements signed in Hong Kong and those ITF had stipulated in Finland – were forced, already on the high seas, to return the money and to go on receiving the low wages as practiced before the boycott. It remained evident the disrespect to the contracted firm in the European country. Nevertheless, only three officers refused to give up their rights.

“I found out that the company would leave me without food. The company ordered other crew members to ignore me and threatened to disembark me in the next port”

Officer Cezar Mosquera

For their insistence to receive the wages as accorded by ITF, the three officers were handled a letter from IVS Kestrel owning company urging them to leave the ship in the next port, without any payment, or, otherwise they would demand in a judicial sue. According to Sandingan Ship, the three crew members would be held responsible for off hire losses, should the ship remain inactive by the wage complaint. The note released by the company stated that Sandingan Ship would be “obliged to take adequate legal procedures to safeguard its interests against eventual losses for delayed ship departure”.

The company was compelled to pay the wage differences to the three officers, an amount close to US\$ 47 thousand.

“I found out that the company would leave me without food. The company ordered other crew members to ignore me and threatened to disembark me in the next port”, reports the First Officer Cezar Mosquera. Finally, by exigency of the ITF Inspector, the company was compelled to pay the wage differences to the three officers, an amount close to US\$ 47 thousand. The three Filipino officers were not obliged to leave the vessel and were repatriated on board of the IVS Kestrel.

Acompanhe a cronologia dos fatos:

11.05.2005 O inspetor da ITF, Jan Örn, visitando o navio graneleiro IVS Kestrel na cidade de Rauma, na Finlândia, verifica más condições de trabalho e baixos salários.

13.05.2005 O sindicato finlandês dos marítimos, com o apoio dos portuários, inicia um boicote às operações de carga e descarga. O capitão é informado de que a ação perdurará até que um acordo da ITF seja assinado.

15.05.2005 Com a permissão da empresa proprietária do navio, o acordo da ITF é assinado com os representantes dos marítimos daquele país.

18.05.2005 O IVS Kestrel deixa o Porto de Rauma após o pagamento de cerca de US\$ 90 mil em diferenças salariais à tripulação.

23.05.2005 A 240 milhas da costa da Irlanda, o capitão filipino Arturo Lobigas envia correspondências à administradora do navio pedindo instruções sobre a devolução do dinheiro pago no Porto de Rauma.

24.05.2005 O capitão pede a devolução do dinheiro a todos os tripulantes. O Primeiro Oficial Cezar Mosquera, o Segundo Piloto Arturo Ceniza e o Quarto Maquinista Leo Detoyato se recusam a devolver os cerca de US\$ 16 mil que haviam recebido na Finlândia.

26.05.2005 O Primeiro Oficial Cezar Mosquera questiona por escrito à companhia administradora do navio a ordem de devolução do dinheiro.

02.06.2005 A Autoridade Marítima de Hong Kong escreve ao consulado da Finlândia, na Ásia, alegando que o dono do navio teria sido coagido a assinar o acordo ITF.

13.09.2005 O inspetor da ITF Ali Zini vai a bordo do IVS Kestrel, no Porto de Paranaguá, no Brasil, e constata a irregularidade.

20.09.2005 A autoridade marítima de Hong Kong envia uma carta a este inspetor da ITF solicitando a desistência de eventuais ações contra o navio, alegando, mais uma vez, que a empresa teria sido forçada a assinar um acordo da ITF.

21.09.2005 O Capitão Masahiro Ikeshita, da Sandigan Ship Services, e o Capitão George Pimentel, da Dalisay Shipping Corporation, enviam uma carta aos três oficiais, ameaçando acioná-los judicialmente pelo atraso do navio. No mesmo dia, porém, a Sandigan Ship Services concorda com o pagamento aos três oficiais.

22.09.2005 Os US\$ 47 mil devidos pelos quase cinco meses de salários irregulares são pagos aos três oficiais diante do inspetor da ITF e de outras testemunhas. 🌐

Follow the chronology of facts:

05.11.2005 *ITF Inspector, Jan Örn, visiting the ship graneleiro IVS Kestrel in the city of Rauma, in Finland, finds out bad work conditions and low wages.*

05.13.2005 *The Finnish Seafarers Union, with the support of dockworkers, initiates a boycott to the operations of shipment and discharge. The Master is informed that the action will persist until an agreement with ITF is signed.*

05.15.2005 *With the permission of ship owning company, the ITF standard agreement is signed with the representatives of Seafarers Union of the country.*

05.18.2005 *IVS Kestrel leaves the Port of Rauma after payment of circa US\$ 90 thousand in wage differences to the crew.*

05.23.2005 *240 miles off the coast of Ireland, Filipino Master Arturo Lobigas sends a mail to the Ship Administration requesting instructions as to the return of money paid in the Port of Rauma.*

05.24.2005 *The Master requires all crew members to return the money. First Officer Cezar Mosquera, Second Officer Arturo Ceniza and Fourth Engineer Leo Detoyato refuse to return circa US\$ 16 thousand, received in Finland.*

05.26.2005 *First Officer Cezar Mosquera addresses the Ship Administrating Company a written questioning about the order to return the money.*

06.02.2005 *Maritime Authority of Hong Kong writes to the Consulate of Finland, in Asia, alleging that the owner of the ship would have been coerced to sign up ITF agreement.*

09.13.2005 *ITF Inspector, There Zini steps on board IVS Kestrel, in the Port of Paranaguá, Brazil, and finds out the irregularity.*

09.20.2005 *The marine authority of Hong Kong sends a letter to ITF's inspector requesting the cessation of eventual actions against the ship, alleging, once again, that the company would have been forced to sign an ITF's agreement.*

09.21.2005 *Captain Masahiro Ikeshita, for Sandigan Ship Services, and Captain George Pimentel, for Dalisay Shipping Corporation, send a letter to the three officers, threatening to sue them for the ship delay. However, during the same day, however, Sandigan Ship Services complies with the payment to the three officers.*

09.22.2005 *US\$ 47 thousand that were due for almost five months of irregular wages are paid to the three officers in the presence of the ITF Inspectors and other witnesses.*



Segurança

para suas atividades portuárias

Consórcio Hidroclean - Garner.

Protegendo a sua empresa e preservando a natureza.

O consórcio Hidroclean - Garner tem a maior estrutura para prestação de serviços de proteção ambiental do Brasil. Isto é resultado da soma das competências da Hidroclean - pioneira no país no fornecimento de capacidade de resposta para atender os requisitos da resolução CONAMA 293 - e da Garner Environmental Services - a maior empresa de combate a emergências dos EUA.

Faça como as maiores empresas do país: deixe o consórcio Hidroclean - Garner ajudá-lo a cumprir a legislação e a proteger nossas águas.

Alguns de nossos serviços:

- Planos de emergência (PEI - CONAMA 293);
- Cercos preventivos com barreiras de contenção;
- Contratos de prontidão níveis 1, 2 e 3;
- Operações de resposta a vazamentos;
- Armazenamento de resíduos;
- Venda e aluguel de equipamentos;
- Fornecimento de mão-de-obra especializada;
- Cursos e treinamentos;
- Aluguel de embarcações e barcas.

Tecnologia a bordo ao alcance de todos



Marcos Silveira
Bacharel em
Ciências Náuticas

O sistema de identificação chega ao Brasil com a autorização da IMO, que assombra funcionários e patrões

Imagine a possibilidade de se ter todos os navios dentro do alcance de um rádio VHF de bordo, plotados sobre uma carta náutica eletrônica, cada um com o seu vetor indicando a velocidade e o rumo. Imagine que o alcance deste rádio seja cerca de 1,5 vezes superior ao VHF normal, tendo a vantagem de não haver setor cego atrás de uma ilha ou após uma curva de um canal. Até pouco tempo atrás, este recurso estava apenas disponível para sofisticados Sistemas de Controle do Tráfego Marítimo (VTSS), normalmente no hemisfério norte.

Agora surge o *Automatic Identification System* – Sistema de Identificação Automática (AIS) – como uma importante

alternativa para o aumento da segurança da navegação e redução dos relatórios verbais.

Exigências da IMO para o emprego do AIS

A 73ª Seção do Comitê de Segurança Marítima da IMO decidiu que todos os navios com arqueação bruta de 300 ou mais, engajados em viagens internacionais, as embarcações de carga de arqueação bruta de 500 ou mais, não engajados em viagens internacionais, e os navios de passageiros, independente do tamanho, deverão possuir um equipamento AIS instalado como segue:

Tipo de navio	Arqueação	Viagem	Data	Data da revisão: dezembro 2002
Todas as novas construções	300+	Internacional	2002	2002
Navios de carga novos	500+	Não-internacional	2002	2002
Navios de passageiros novos	Independente	Internacional	2002	2002
Navios de passageiros existentes	Independente	Internacional	2003	2003
Navios-tanque existentes	Independente	Internacional	2003	1ª vistoria após 1º julho 2003
Navios existentes	50.000+	Internacional	2004	1ª vistoria Segurança após 1º julho 2004, mas não após 31 dezembro 2004
Navios existentes	10.000 a 50.000	Internacional	2005	1ª vistoria Segurança após 1º julho 2004, mas não após 31 dezembro 2004
Navios existentes	3.000 a 10.000	Internacional	2006	1ª vistoria Segurança após 1º julho 2004, mas não após 31 dezembro 2004
Navios existentes	300 a 3.000	Internacional	2007	1ª vistoria Segurança após 1º julho 2004, mas não após 31 dezembro 2004
Navios existentes	300 a 3.000	Não-internacional	2008	2008

O que é o AIS?

O AIS (Sistema de Identificação Automática) é um sistema de bordo de radiodifusão que funciona como um transponder, operando na banda do VHF marítimo, que é capaz de lidar com mais de 4.500 relatórios por minuto, e os atualiza a cada dois segundos. A tecnologia empregada é a Self-Organizing Time Division Multiple Access (SOTDMA) para atendimento a essa alta taxa de atualização e garantir uma operação navio-a-navio bastante confiável.

Como o AIS funciona?

Cada sistema AIS consiste em um transmissor VHF, dois receptores VHF TDMA, um receptor VHF DSC e um link eletrônico de comunicações no padrão marítimo (IEC 61162/NMEA 0183) para exibição de dados na tela de bordo e nos sistemas do sensor. As informações sobre a posição e a hora são normalmente derivadas de um receptor de sistema de navegação por satélite, integrado ou externo (exemplo: GPS), incluindo um receptor GNSS diferencial de média frequência para a navegação precisa em águas costeiras ou interiores. As outras informações divulgadas pelo

AIS, se disponíveis, são obtidas eletronicamente de equipamentos de bordo por meio de conexões no padrão marítimo de dados (NMEA). As informações do rumo da agulha giroscópica e do rumo e velocidade no fundo são normalmente fornecidas por todos os navios equipados com AIS.

O transponder AIS normalmente funciona de modo autônomo e contínuo, independentemente do local, quer seja em mar aberto ou em águas costeiras ou interiores. As transmissões usam a modulação FM GMSK a 9,6 kb em canais de 25 ou 12,5 kHz, por meio de pacotes do protocolo HDLC. Apesar de ser necessário apenas um rádio, cada estação transmite e recebe em dois canais de rádio para evitar problemas de interferência, e também para permitir que os canais sejam trocados sem a perda de informação com outros navios. O sistema possui a administração de fluxo automático de comunicação internamente e entre as outras estações. Desta forma, a integridade das informações é mantida mesmo em condições de tráfego acentuado.

Cada estação determina a sua própria "agenda" de transmissão (slot) com base no histórico dos dados do tráfego e a informação de futuras ações de

O AIS (Sistema de Identificação Automática) é um sistema de bordo de radiodifusão que funciona como um transponder, operando na banda do VHF marítimo, que é capaz de lidar com mais de 4.500 relatórios por minuto, e os atualiza a cada dois segundos

outras estações. O relatório de posição de uma estação AIS é inserido em um dos 2.250 intervalos de tempo de cada 60 segundos. A sincronização de todas as estações evita a sobreposição de transmissões nos intervalos de tempo. A seleção do intervalo de tempo é feita aleatoriamente dentro de um período definido, com espaçamento entre zero e oito intervalos. Quando uma estação troca os intervalos reservados, são informados os novos intervalos e o novo espaçamento definido. Com essa rotina, todas as "novas" estações, incluindo aquelas que se aproximam devagar



do alcance de rádio próximo de outros navios, serão sempre recebidas por todas as outras estações.

A capacidade de relatórios de bordo exigida de acordo com o padrão de desempenho da IMO é de, no mínimo, dois mil intervalos de tempo por minuto, embora o sistema alcance 4.500 intervalos de tempo por minuto. O modo de radiodifusão SOTDMA permite que o sistema possa ser sobrecarregado entre 400% e 500% por meio do compartilhamento dos intervalos de tempo, e ainda permanece próximo dos 100% para todos os navios que estejam em um raio de oito a dez milhas náuticas. No caso de sobrecarga do sistema, somente os alvos mais distantes estarão sujeitos a desaparecer, com o propósito de ser dada preferência aos alvos mais próximos, o que é a melhor opção de acordo com as pessoas que operam os navios. Na prática, sua capacidade é enorme, permitindo que um grande número de navios estejam “acomodados” simultaneamente.

O sistema possui uma cobertura similar a outras soluções via rádio VHF, dependendo essencialmente da altura e tipo da antena. Sua propagação é ligeiramente superior à do radar, devido a um comprimento de onda mais longo. Além disso, é possível “ver” depois das curvas e atrás de ilhas, se o terreno não for muito alto. Um alcance relativamente normal em alto mar é de cerca de 20 milhas náuticas. Com a ajuda de estações repetidoras, a cobertura das estações de bordo e de VTS pode ser consideravelmente aumentada.

O sistema é compatível com os equipamentos de chamada seletiva digital, permitindo que o GMDSS instalado em terra, por meio dos canais de operação do AIS, estabeleça comunicações sem quaisquer custos e identifique e monitore os navios equipados com AIS.

O que é transmitido pelo AIS?

Um transponder Classe A, empregado em embarcações mercantes, transmite suas informações a cada dois a dez segundos, durante a situação de navio em navegação, e a cada três minutos, na situação de navio fundeado com um nível de potência de 12,5 watts. A informação transmitida inclui:

- **Número MMSI (Identidade no Serviço Móvel Marítimo)** identificação de referência única;
- **Situação da Navegação** entre “navegando com seguimento”, “fundeada”, “atracada”, “sem governo”, “indefinida” etc;
- **Taxa de Giro (Rate of Turn)** para bombordo ou boreste, e de 0° a 720° por minuto;
- **Velocidade no Fundo (SOG)** com precisão de 0,1 do nó, e de zero a 102 nós;
- **Precisão da Posição** GPS diferencial (DGPS), ou outra referência, e a indicação se o processamento RAIM está sendo usado;
- **Latitude e Longitude** com precisão de 0,0001 para o minuto;
- **Rumo no Fundo (COG)** em relação ao norte verdadeiro com precisão de 0,1 do grau;
- **Proa** de 0° a 359° a partir de dados da agulha giroscópica;
- **Hora** o Horário Universal, com aproximação de segundos, de quando esta informação foi gerada.

Além disso, o transponder Classe A transmite as seguintes informações a cada seis minutos:

- **Número MMSI** – a mesma identificação única usada anteriormente;
- **Número IMO** – identificação de referência única (relacionada à construção do navio);
- **Indicativo de Chamada Internacional** atribuído ao navio, normalmente utilizado em conversas por voz;
- **Nome** do navio com até 20 caracteres;
- **Tipo do Navio/Carga** – há uma tabela com as opções disponíveis;
- **Dimensões do Navio** – apresenta as informações do valor inteiro mais próximo em metros;
- **Localização a bordo** do ponto de referência dos relatórios de posição;
- **Tipo do Dispositivo de Posicionamento** – diversas opções, a partir de GPS a indefinido;
- **Calado do Navio** de 0,1 metro a 25,5 metros (notar que o “calado aéreo” não é fornecido);
- **Destino** – informação de porto de destino com até 20 caracteres;
- **Hora Estimada de Chegada no Destino (ETA)** mês, dia, hora e minutos no formato UTC.

Tipos de AIS

A Recomendação M.1371-1 da ITU descreve os seguintes tipos de AIS:

Classe A Equipamento para navios, de forma que estes atendam às exigências da IMO para o emprego de AIS em embarcações.

Classe B Equipamento para navios cuja instalação não precisa estar plenamente em acordo com as exigências da IMO para o emprego do AIS. A IEC já desenvolveu o padrão de certificação do transponder AIS Classe B. O transponder Classe B é quase idêntico ao Classe A, exceto pelo seguinte:

- Possui uma taxa de transmissão de relatórios menor do que o transpon-

der Classe A (exemplo: a cada 30 segundos, quando em velocidade inferior a 14 nós, enquanto o Classe A transmite a cada dez segundos);

- Não transmite o número IMO ou o Indicativo de Chamada do navio;
- Não transmite o ETA ou o destino;
- Não transmite a situação da navegação;
- Apenas recebe, sem transmitir, as mensagens de texto de segurança;
- Apenas recebe, sem transmitir, os identificadores de aplicativos (mensagens binárias);
- Não transmite a informação de taxa de giro (*Rate of Turn*);
- Não transmite o calado.

Aeronave de Busca e Salvamento (SAR)

Equipamento para aeronave, normalmente transmitindo relatórios a cada dez segundos.

Auxílios à Navegação (AtoN)

Estação localizada em terra proporcionando a localização de um auxílio à navegação. Normalmente transmite relatórios a cada três minutos.

Estação Base AIS

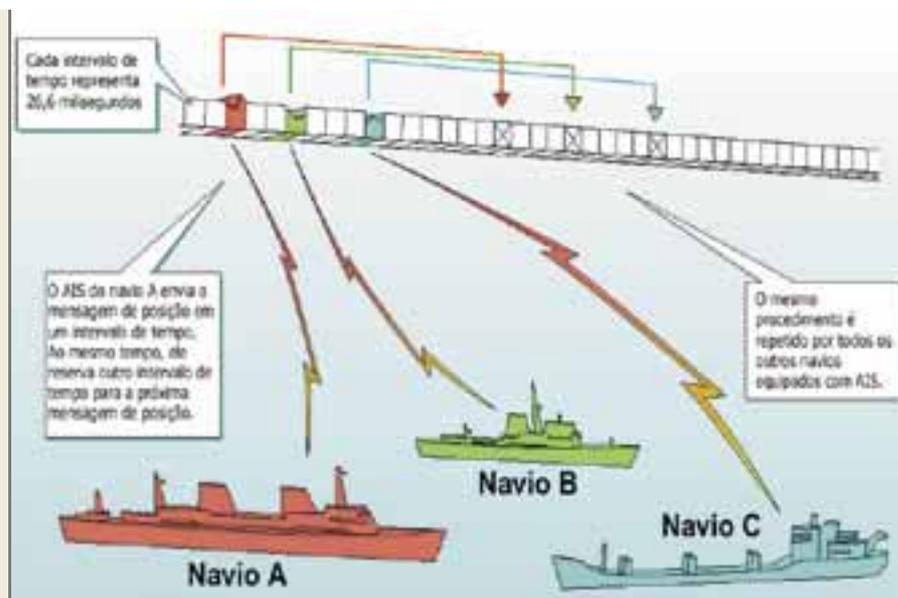
Localizada em terra com capacidade de envio de mensagens de texto, sincronização de horário, informações meteorológicas ou hidrológicas, informação para a segurança da navegação ou ainda a posição de outros navios. Normalmente transmite relatórios a cada dez segundos.

Freqüências AIS

A Conferência da União Internacional de Telecomunicações, ITU, de 1997, definiu duas freqüências de rádio VHF:

É possível “ver” depois das curvas e atrás de ilhas, se o terreno não for muito alto





O modo de radiodifusão SOTDMA permite que o sistema possa ser sobrecarregado entre 400% e 500% por meio do compartilhamento dos intervalos de tempo, e ainda permanece próximo dos 100% para todos os navios que estejam em um raio de oito a dez milhas náuticas

161.975 Hz (AIS1, ou canal 87B) e 162.025 Hz (AIS2, ou canal 88B) para os equipamentos AIS. Nos Estados Unidos, o primeiro canal é de propriedade da MariTEL (um operador de estação costeira pública), e o segundo é de propriedade do governo federal. A USCG assinou um memorando de entendimento com a MariTEL para o uso do canal AIS 1, com autorização da National Telecommunications and Information Administration, utilizando o AIS 1 e o AIS 2 em todos os Estados Unidos para a operação do AIS.

MMSI

A União Internacional de Telecomunicações (UIT), por meio da Recomendação 585-2 do UIT-R, considerando, entre outras coisas, a necessidade de uma identificação única das embarcações para as telecomunicações e para ser utilizada em sistemas automáticos, recomendou:

1. Que os navios SOLAS e outras embarcações equipadas com sistema de radiocomunicação automático, incluindo Chamada Seletiva Digital, e/ou que tenham dispositivos do GMDSS, devam ter

consignada uma identificação de navio, na forma do seu anexo I.

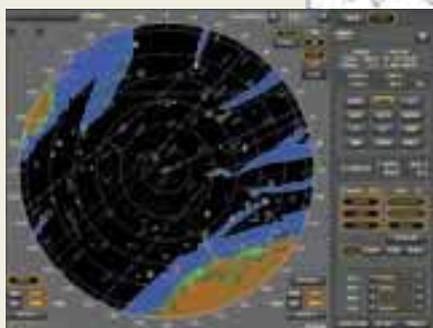
2. Que as estações costeiras e de navio usando Código Morse possam continuar utilizando os indicativos de chamada alfanuméricos existentes.

O MMSI é uma espécie de identidade de cada navio. É formado por uma série de nove dígitos, transmitidos pelos sistemas de rádio, que identificam unicamente estações de navio, estações terrenas a bordo de navios, estações costeiras, estações terrenas costeiras e chamadas em grupo. Essas identificações são formadas de tal modo que a identidade ou parte dela possa ser usada por usuários de telefone ou telex conectados às redes telefônicas comuns, permitindo chamar as estações de navio automaticamente.

Essa identidade deve ser inserida nos recursos do GMDSS que o navio SOLAS possui (EPIRB, INMARSAT, DSC).

Os navios não SOLAS, mas que tenham recursos do GMDSS, devem inserir em seus equipamentos um MMSI.

A Anatel é a responsável pela emissão de MMSI no Brasil. É atribuída a essa identificação o Formulário de Serviço



Móvel Marítimo, quando há necessidade do pedido de Licença de Estação de Navio.

O AIS como ferramenta de monitoramento de tráfego e aumento da segurança da navegação

A Resolução A.857(20) da IMO, sobre as diretrizes para os Sistemas de Controle de Tráfego Marítimo (VTSs), estabelece determinadas funções para este sistema.

Os dados AIS recebidos em terra podem auxiliar no monitoramento do tráfego e prevenção de acidentes. Com a alta taxa de atualização, as informações apresentadas sobre uma carta náutica eletrônica surgem praticamente em tempo real.

Implantação do AIS em terra no Brasil

Muitos foram os comentários e conceitos equivocados sobre o emprego

dessa ferramenta em terra. Enquanto outros países já possuíam os VTSs desde 1986 (ano da recomendação da IMO), o Brasil só veio a possuir o seu primeiro VTS em junho deste ano, sendo instalado na praticagem da Barra do Rio Pará, em Belém, no Pará.

As praticagens de Paranaguá, Rio Grande, Santos, Vitória e São Luís possuem hoje um sistema básico de informações AIS composto pelo Sistema de Navegação em Cartas Vetoriais Navi-Sailor 3000, instalado em um computador com equipamento AIS (Classe A) a ele conectado.

Integração de dados

Atualmente existem aplicativos que já propiciam o monitoramento do tráfego local por meio do recebimento de informações de equipamento AIS a bordo dos navios que freqüentam os portos nacionais, por meio de uma *interface web*. As principais funções do Visualizador AIS Web são:

- identificação de navios;
- suporte a trajetórias percorridas pelos alvos;
- troca de informação de rotina;
- fornecimento de informação adicional para evitar acidentes da navegação;
- redução da quantidade de relatórios verbais regulamentares com os navios.

Assim, as informações recebidas passam a ser transferidas para um servidor *web*. Esta mesma solução pode ser usada por clubes e marinas que têm o desejo de monitorar o tráfego de embarcações de esporte e recreio.

Situação internacional

No CFR 33, regulamentando a Maritime Transportation Security Act de 2002 (MTSA), os Estados Unidos exigem o uso do equipamento AIS a bordo de embarcações com tamanhos iguais ou superiores a 20 metros de comprimento em suas águas jurisdicionais.

A legislação emitida pela Autoridade do Canal do Panamá também exige que embarcações com mais de 300 de arqueação bruta e mais de 20 metros de comprimento possuam o AIS bordo. A lei abrange, também, os iates.

A empresa SAAB, da Suécia, já desenvolveu o transponder AIS para uso em aeronaves de busca e salvamento (SAR).

Hoje, diversas federações e clubes de vela e motor têm recomendado o uso do AIS pelas embarcações de esporte e recreio. Quando a embarcação não instala o AIS Classe B, ela tem instalado pelo menos o receptor AIS.



RH discrimina oficiais

Gerência de Recursos Humanos. Esta é a porta de entrada de empresas que muitos profissionais utilizam para ingressarem no mercado de trabalho, não só na Marinha Mercante, mas em qualquer ramo de atividade. O profissional responsável desta área deve estar apto a desenvolver a atividade de recrutamento. Isto significa que ele deverá trabalhar para manter os funcionários e buscar o desenvolvimento não só das habilidades, mas do crescimento profissional e pessoal dos trabalhadores, cultivando um ambiente de harmonia e satisfação. Entre as muitas responsabilidades que possui, esta certamente é uma das mais importantes, obrigando o profissional desta área a ter o conhecimento das qualificações profissionais dos candidatos que pretendem entrar nas companhias. Mas, em muitos casos, ocorre a falta de conhecimento técnico por parte do setor de Recursos Humanos (RH) das empresas, gerando a desmotivação dos funcionários e, até mesmo, o descarte de trabalhadores qualificados que poderiam melhorar a operacionalidade e engrandecer a imagem da companhia.

Aparentemente, sendo apenas mais um caso em que a confusão gerada por um RH causou o profundo descontentamento entre os funcionários de uma companhia, a denúncia dos marítimos em relação à atitude do setor de RH da empresa Transocean Offshore ganhou enorme dimensão por ser uma companhia do setor naval que emprega marítimos. A alegação dos trabalhadores da empresa está diretamente relacionada à categoria dos oficiais.

A informação, relatada por um grupo de oficiais de máquinas da empresa, é sobre a designação do chamado 3rd Engineer. As equivalências determinadas pela companhia são: Chief Engineer como Chefe de Máquinas; 1st Engineer como Subchefe de Máquinas; 2nd Engineer como Oficial Quarto de Máquinas; e, por fim, o 3rd Engineer como... Marinheiro de Máquinas Sênior! A explicação dada através de um documento pelo Gerente de RH da Transocean, Ricardo Marinho, é que no Brasil não há equivalência para o termo 3rd Engineer por não ser requerido no Cartão de Tripulação e Segurança, CTS, dos navios. É neste cartão que está determinada a tripulação mínima para o funcionamento da embarcação. Assim, a companhia "apenas" designa o 2OM como sendo Marinheiro de Máquinas Sênior ou, como ele mesmo afirma, em documento, Assistente de Oficial Quarto de Máquinas. Segundo Marinho, sob o ponto de vista da carreira, um Oficial de Máquinas recém-formado poderá ganhar

experiência nesta função e galgar níveis mais altos; já para um Marinheiro de Máquinas, seria o fim de carreira. O Gerente Ricardo Marinho foi procurado pela equipe de reportagem da UNIFICAR, mas não foi encontrado para explicar detalhadamente a situação.

A afirmação do Gerente Ricardo Marinho é equivocada, pois na Marinha Mercante existe uma correlação entre as denominações nas línguas portuguesa e inglesa das categorias de carreira dos oficiais, que são requisitadas pelo STCW. "Estas correlações não podem ser inventadas ou adaptadas. A Marinha do Brasil, através da DPC, estabelece se um Oficial ocupa ou não determinada função; a Autoridade Portuária da bandeira de origem de cada país também faz estas mesmas designações, em caso de navios estrangeiros", explica o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido. Estas funções deverão respeitar as normas do STCW e poderão ser ocupadas por qualquer oficial, desde que possua o DPC-1031 (certificado de competência).

“Somos oficiais da Marinha Mercante, com certificações regidas pelos regulamentos do STCW e pela Autoridade Marítima brasileira. Não somos uma licença embarcada; muito menos esses termos inventados”

*Com esta filosofia de trabalho,
o RH não consegue reter os
empregados mais habilidosos*

Para José Válido, a atitude do responsável pelo RH da Transocean demonstra falta de conhecimento ou, talvez, um consciente ato de vontade de criar uma situação de confronto ou desrespeito. “O desconhecimento da nomenclatura internacional por parte deste profissional é evidente, ocasionando o desrespeito ao quadro funcional dos oficiais”, afirma, citando algumas correlações passíveis de serem utilizadas como Petty Officer Engineer, que é Condutor, Motorman sendo Marinheiro de Máquinas e Oiler-Greaser, como Moço de Máquinas, entre outras.

Ocorre que a denominação de Chief Engineer não significa necessariamente que a função de Chefe de Máquinas tenha que ser ocupada por um Oficial Superior de Máquinas, podendo ser preenchida pelo 1OM ou pelo 2OM. Contudo, a correlação usada pela maioria das companhias é a utilização do Chief Engineer como sendo o Chefe de Máquinas, o 1st Engineer como Subchefe de Máquinas e o 2nd Engineer e o 3rd Engineer sendo oficiais de Quarto de Máquinas.

A situação tornou-se ainda mais confusa porque a tripulação de uma embarcação da companhia afirma que a folha de ponto e os contracheques dos oficiais vêm com a designação diferente; uns como 2OM, outros como Oficial de Quarto e alguns como – acredite – Terceiro Oficial de Máquinas; isso sem contar que, nestes três casos, os marítimos desempenham a mesma função. “A nossa CIR, que é a Caderneta de Embarque onde é registrado o exercício da nossa profissão como marítimo, vem sendo preenchida corretamente como 2OM”, afirma um Oficial da Transocean que não quis se identificar. O item relativo aos benefícios vem designado nos contracheques como Oficial de Quarto, pois, assim, os marítimos recebem o adicional noturno referente ao serviço de quarto; contudo, deveria estar escrito OSM, 1OM ou 2OM, segundo a função efetivamente exercida.

Formada a confusão, as tripulações continuam indignadas com a situação. Um outro Oficial ainda descreve o quadro do desrespeito. “Somos oficiais da Marinha Mercante, com certificações regidas pelos regulamentos do STCW e pela Autoridade Marítima brasileira. Não somos uma licença embarcada; muito menos esses termos inventados por quem não conhece as leis marítimas e organização hierárquica e funcional dos navios-sonda da empresa”, denuncia. “Outro desconhecimento diz respeito ao fato de que o Chefe de Máquinas dos navios-sonda tira turno na máquina, sendo o Subchefe o profissional que faz a rendição; ambos precisam do Oficial de Quarto para a execução dos serviços de campo ou a substituição em caso de necessidade de ausência ao serviço do Chefe ou do Subchefe na Praça de Máquinas”, explica, afirmando que vale como os oficiais foram contratados e o que está escrito na CIR. “Não fizemos qualquer contrato internacional e, por isso, devemos ser regidos pelas leis brasileiras. Além do mais, os quatro anos de EFOMM que fizemos equivalem a um curso superior e isto não deve ser desrespeitado”, completa.

Este caso poderia ainda ter tido desdobramentos mais graves. As demais categorias da empresa não foram atingidas com esta espécie de distorção causada aos oficiais pelo RH. E nem as outras categorias de marítimos. Espera-se, contudo, que outros setores de RH de outras companhias não cometam tal equívoco.

*A alegação dos trabalhadores
da empresa está diretamente
relacionada à categoria dos oficiais*

Toda a insatisfação, especificamente dos oficiais desta empresa, tem uma razão. Os profissionais que atuam na área de Recursos Humanos deveriam se inteirar das atividades desempenhadas pelos empregados das empresas. Na realidade, os RHs desta e de outras firmas costumam pensar poucos nos profissionais e seguir à deriva dos interesses das companhias a que eles prestam serviço. A conseqüência é uma cadeia de ações equivocadas que começam pela desmotivação dos trabalhadores e culminam com a liberação e perda dos melhores profissionais. Com esta filosofia de trabalho, o RH não consegue reter os empregados mais habilidosos. O prejuízo passa a ser evidente. As companhias cujo RH adota a filosofia anteriormente citada podem até crescer sem segurar os funcionários mais talentosos, mas, com certeza, esse crescimento será menor do que as concorrentes que valorizam o setor e os funcionários. ☸

A construção de navios, a tecnologia, o homem e o Brasil

O desejo de todos que compartilham do transporte marítimo é ter um navio seguro, barato, confortável, de fácil manutenção e operação.

Para o marítimo, além desses fatores, é a vontade de ter um navio adequado para execução de tarefas livres de acidentes e que propicie boas condições de repouso e lazer. Para tanto, é necessário que o navio tenha iluminação apropriada nas áreas de trabalho, que o espaço na praça de máquinas esteja em harmonia com equipamentos e meios de acesso a redes e válvulas, que tenha elevador para o transporte de tripulantes ao passadiço e à praça de máquinas, que conte com controles de clima e de radiação, que tenha sido projetado com o propósito de eliminar barulho e vibração e que possua áreas para lazer e atividades físicas, entre outros. Todos esses fatores são de extrema importância para que não ocorra o afastamento temporário ou definitivo do marítimo de seu trabalho.

Como construir um navio que preencha todos esses requisitos? Este é um desafio que a IMO, a OIT e as sociedades classificadoras vêm tentando resolver e, neste sentido, regras e recomendações estão sendo discutidas com base nas informações disponíveis, entre as quais os princípios da ergonomia¹, que é a adaptação de equipamentos, sistemas, procedimentos e ambiente de trabalho às exigências do homem, que estão sendo considerados para aplicação nas fases de projeto, de construção e de operação do navio.

O assunto vem ganhando importância, pois com o aumento da criminalização de marítimos e a criação de regras regionais (Diretrizes da União Européia e Bill C-15 do Canadá) que confrontam com convenções consolidadas como MARPOL e UNCLOS (lei do mar), há um grande desestímulo à profissão de marítimo.

O princípio da ergonomia usado de forma adequada tem como objetivo ajudar a combater o desestímulo à profissão de marítimo, contribuir para melhorar a vida de bordo, reduzir a carga de trabalho e de acidentes, aumentar o conforto, lazer e higiene, e a conseqüente diminuição da fadiga, que é indicada como a grande causadora de fortuitos. Para os armadores, isso traz um benefício significativo, como o aumento da eficiência e produtividade nas operações e, ainda, maior motivação dos profissionais. Como exemplo de simplificação imediata das tarefas pode-se citar a simples troca da execução manual dos procedimentos do Plano de Viagem (*Passage Plan*) por um equipamento ou programa de computador vinculado ao Código ISM.

Portanto, no momento em que se fala de renovação da frota mundial, alta do petróleo, aumento do frete e retirada gradativa de operação dos petroleiros de casco simples, é oportuno que

projetistas, construtores, armadores e sociedades classificadoras dêem sua contribuição para melhoria de qualidade da vida de bordo, ouvindo aqueles que labutam e passam grande parte de seu tempo nas embarcações – os marítimos –, para construir navios dentro dos princípios da ergonomia.

No Brasil, o momento é propício à construção de navios que poderão utilizar esses princípios, mas é necessário incentivar a construção naval, gerando empregos e fortalecendo as escolas de formação (Ciaba e Ciaga). Assim, teremos uma Marinha Mercante moderna e competitiva e sem dependência da oscilação do preço do frete, aumentando nossa participação no mercado mundial e nossa influência perante a IMO.

¹Ergonomia

Algumas fontes de informações podem ser encontradas no site da ISO www.iso.org, especificamente, na lista de comitês técnicos, que faz menção à TC 108/SC 4, que aborda assuntos ligados à vibração mecânica e choque relacionados ao fator humano e navios mercantes; à TC 8/SC 5, que trata de assuntos pertinentes à arranjo de passadiço associado a equipamentos; e ao estudo realizado pela Sociedade Classificadora ABS sobre Ergonomia e Habitabilidade da Tripulação em Navio.

Shipbuilding, technology, the human being and Brazil



Darlei Santos Pinheiro

Representante da
CONTTMAF em Londres
perante a RPB-IMO

CONTTMAF's representative
in London at RPB-IMO

The desire of all persons that are concerned with sea transport is to have a ship safe, cheap, comfortable, of easy maintenance and operation.

English version: Edson Areias

For seafarers besides these factors, comes the wish of having an appropriate ship for execution of all tasks, rid of accidents. For such a goal, it is necessary a ship to be provided with adequate illumination at work areas; space in the engine rooms that coexist in harmony with the equipments and access to pipelines and valves; existence of an available elevator to allow crew members to displace from the bridge to the engine room; controllers for climate and radiation; a specific design to minimize noise and vibration; areas for leisure and physical activities, among others. All these issues are of utmost importance, to avoid temporary or definitive dismissal of seafarers.

How, then, to build a ship to fill out all these requirements? This is a challenge that IMO, OIT and classifying societies are trying to solve; in this sense, rules and recommendations have been discussed based on available information, including the Principles of Ergonomics¹ – the adaptation of equipments, systems, procedures and work environment to human demands – that have been taken into consideration along the project phases, of ship building and operation.

This subject is growing in importance, as with the increase of the criminalization of seafarers and the elaboration

of regional rules (Guidelines of the European Union and Bill C-15 of Canada) that confront consolidated conventions like MARPOL and UNCLOS (law of the sea), great discouragement to join seafaring professions has been induced.

The Principle of Ergonomics adequately applied aims to oppose the discouragement for seafaring, to help improving life conditions on board, to reduce the work load and accidents, to increase comfort, leisure and hygiene, and, consequently, to decrease fatigue, which is pointed out as the great responsible for accidents. For ship owners this brings a significant benefit with the increase of efficiency and productivity in the operations and, still, better motivation among professionals.

As an example of immediate simplification of tasks, one might mention the mere substitution manual execution of procedures in the Passage Plan BY an equipment or computer program linked to the ISM Code.

Therefore, at this very moment when talks are heard about renewal of the world fleet, raising oil costs, increase of freight and gradual withdraw of single hull tankers from operation, it sounds opportune that designers, builders and classifying societies give a contribution for improving the quality of life on board, by hearing those who toil and

spend most of their time on board the vessels-seafarers, thus to build ships to meet the Principles of Ergonomics.

In Brazil, this moment is propitious for building ships that may benefit from these Principles, but it is necessary to encourage the shipbuilding, generating jobs and strengthening the Graduation Centers (Ciaba and Ciaga). This way we shall have a modern and competitive Merchant Marine and without dependence on the oscillation of the freight prices, thus increasing our participation on the world market and our influence before IMO.

¹Ergonomics

Some sources may be found at ISO site www.iso.org, specifically on the list of technical committees, which mentions TC 08/SC 5, dealing with matters pertaining to bridge arrangements associated with equipments; and to researches carried by ABS Classifying Society on Ergonomics and Living Facilities for crews on board.

Segurança em primeiro lugar

Direção sindical marítima e Transpetro investigam acidente fatal de marinheiro na Argentina

Os desafios enfrentados pela nossa organização sindical que busca soerguer o mercado de trabalho para o marítimo nacional são inúmeros. Lutar pelo fomento de uma indústria que na década passada, devido aos desmandos governamentais, esteve à beira de um colapso, equipá-la com homens e mulheres que, preparados, estejam entre os melhores do mundo, zelar por um mercado que está em equilíbrio e expansão, promover mecanismos legislativos para poder assegurar os direitos dos trabalhadores, de acordo com as especificidades impostas pelo trabalho no mar, intermediar relações de trabalho que possam ser competitivas, eficientes e dinâmicas diante das exigências

ARQUIVO

Safety in first place

Marine union direction and Transpetro investigate sailor's fatal accident in Argentina

The challenges faced by our trade union organization that looks for increase the job market for the marine national are uncountless. Struggle for the fomentation of an industry that last decade was on the edge of a collapse, to equip with men and women that, prepared, be among the best of the world, care for a market that is in balance and expansion, promote legislative mechanisms to assure the workers' rights, in agreement with the specificities imposed by the work in the sea, intermediate work relationships to be competitive, efficient and dynamics before the demands of the market and collect the national and international

English version: Edson Azeias



do mercado e cobrar a segurança das tripulações nacionais e internacionais em conformidade com os mecanismos de proteção legal são alguns exemplos de desafios.

Em alguns momentos, surgem conflitos oriundos da busca por aquilo que cada um julga ser o melhor. Mas, sobretudo, compartilhando apreensões e buscando soluções quando as questões a serem tratadas são o fortalecimento da Marinha Mercante brasileira e o desenvolvimento de uma estrutura capaz de assegurar condições de trabalho seguras, a bordo.

Nesta perspectiva, as entidades sindicais marítimas, capitaneadas pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, a CONTTMAF, e a subsidiária de transportes da Petrobras, a Transpetro, se uniram para formar uma comissão investigativa para verificar as causas do acidente ocorrido com o Marinheiro de Convés Djalma do Nascimento Araújo, no N/T Rodeio.

O acidente aconteceu no estaleiro Tandonor, em Buenos Aires, na Argentina, no dia 20 de agosto. Após a manobra de docagem, enquanto alguns tripulantes permaneciam no navio, o marinheiro, que foi liberado para ir à terra, retornava à embarcação por volta de meia-noite, quando caiu da escada de acesso. A queda de uma altura de quase quatro metros ocasionou a morte do trabalhador, que se chocou contra o piso do estaleiro e teve múltiplas fraturas cranianas.

No dia 21 de agosto, uma comissão de representantes de trabalhadores, entre eles o Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, se formou para apurar o ocorrido e se uniu ao grupo de investigação, que representava a companhia,

crews' safety in accordance with the mechanisms of legal protection are some examples of challenges.

In some moments, conflicts originating from of the search appear for each one judges to be the best. But, above all, sharing apprehensions and looking for solutions when the subjects to be treated are the invigoration of the Brazilian Merchant Navy and the development of a structure capable to assure safe work conditions on board.

In this perspective, the marine union entities, captained by CONTTMAF and Transpetro (the subsidiary of transports of Petrobras), joined to form a commission to verify the causes of the accident happened with sailor Djalma do Nascimento Araújo, in N/T Rodeio.

The accident happened in the shipyard Tandonor, in Buenos Aires, in Argentina, on August 20th. After the docagem maneuver, while some crew members stayed in the ship, the sailor, that was liberated to go out, returned to the embarkation about midnight, when he fell of the access stairway. The fall of a height of almost four meters caused the worker's death, that was shocked against the floor of the shipyard and had multiple cranial fractures.

On August 21st, a commission of workers' representatives, among them the Director for Subjects of Maritime Shipping of FNTTAA (brazilian federation) and Second President of SINDMAR, José Válido, was formed to know what happened and joined to the investigation group, that represented the company, to go to the capital of Argentina. The incident, in spite of still to be in inquiry phase, served as an alert for the need of looking for, more and more, the causes of risk procedures in the Brazilian ships.

When seeking not only the direct causes, but also the whole chronology of the facts that culminate in fortuitous incidents and of risk, tends as consequence even the death, can originate new procedures and a larger observance of the norms capable to avoid them.

"Transpetro is treating of the safety's subject on board to example of what is practiced by the First World's companies. The marine union entities, when participating, and to take knowledge of the new techniques of treatment of those subjects begins to wake up the other companies for us to assume a similar posture. It is necessary that

para ir à capital da Argentina. O incidente, apesar de ainda estar em fase de inquirição, serviu como um alerta para a necessidade de buscar, cada vez mais e de forma conjunta, as causas de procedimentos de risco nos navios brasileiros.

Ao procurar não somente as causas imediatas, mas também toda a cronologia dos fatos que culminam em incidentes fortuitos e de risco, tendo como consequência até mesmo a morte, pode originar novos procedimentos e uma observância maior das normas capazes de evitá-los.



Dirigente sindical constata altura da queda do tripulante da escada de portaló, no estaleiro Tandanor

Syndical leader verifies the height of the crew member's fall on the stairway, in the Tandanor's shipyard

“A Transpetro está tratando da questão da segurança a bordo a exemplo do que é praticado pelas empresas de primeiro mundo. As entidades sindicais marítimas, ao participar e tomar conhecimento das novas técnicas de tratamento dessas questões, começam a despertar as outras companhias para assumirem uma postura semelhante. É preciso que os armadores compreendam que qualquer afastamento ou prejuízo advindo de um acidente com pessoas ou com embarcações é prejudicial a todos”, alertou José Válido.

As questões de segurança das tripulações, de meio ambiente e de embarcações são preocupações constantes das direções sindicais marítimas que adotam o procedimento de catalogar, classificar e estudar os acidentes ocorridos. Além disso, os ACTs celebrados têm contado com cláusulas que determinam que as companhias enviem aos sindicatos marítimos as Comunicações de Acidentes de Trabalho (CATs). O objetivo da iniciativa é montar um banco de dados que atue de forma corretiva e efetiva para que ações, com base estatística, possam ser sugeridas e realizadas para aumentar a segurança a bordo.

Além disso, no processo negocial com as companhias de navegação, as entidades sindicais enfatizam a necessidade de existir uma reformulação na questão das responsabilidades com relação à segurança e à saúde nos navios. Uma das reivindicações mais prementes dos trabalhadores e que os sindicatos apóiam firmemente, e tem sido motivo de debates com as empresas, é o retorno do Auxiliar de Saúde para bordo. Da mesma forma, o cuidado com o meio ambiente, fator que ganhou notoriedade e medidas preventivas efetivas no cenário marítimo internacional há cerca de dez anos, é outro aspecto enfatizado pelas entidades sindicais nos processos negociais.

Preservar a embarcação significa manter os postos de trabalho dos marítimos. Resguardar a vida humana denota o zelo por estes trabalhadores e defender o meio ambiente é uma obrigação de toda entidade consciente de suas responsabilidades. A luta para o investimento em mecanismos eficazes e capazes de evitar danos é mais uma tarefa que os sindicatos marítimos têm defendido com empenho diante da armação nacional. 🌐

the ship builders understand that any removal or happening damage of an accident with people or with embarkations is harmful to all”, alerted José Válido.

The subjects of the crews' safety are constant concerns of the marine union directions that adopt the procedure of classifying, to study the happened accidents. Besides, celebrated the Collective Agreements of Work have been counting with terms that determine the companies send to the marine unions the Communications of Occupational Accidents (CATs). The objective of the initiative is setting up a database that acts in a corrective and effective way for actions, with statistical base, could be suggested and accomplished to increase the safety on board.

Besides, in the business process with the shipping lines, the syndical entities emphasize the need of a reformulation to exist in the subject of the responsibilities regarding the safety and to the health in the ships. One of the workers' most pressing claims and the unions support firmly, and has been debated with the companies is the Auxiliary of Health return, for board. In the same way, the care with the environment, factor won fame and effective preventive measures in the international marine scenery for about ten years, is an another aspect emphasized by the syndical entities in the processes negotiate.

Preserve the embarkation means to maintain the workstations of the seafares, to protect the human life denotes the devotion for these workers and to defend the environment is an obligation of every entity conscious of their responsibilities. The fight for the investment in effective and capable mechanisms of avoiding damages is one more task that the marine unions have been defending with pledge to the national ship builders.

Depressão a bordo

Quando o sentimento é muito mais do que tristeza



Confinamento, solidão, sentimento de inadequação e estranhamento por parte da própria família na volta ao lar, falta de reconhecimento pelo trabalho estressante exercido em uma rotina frenética e de longas jornadas. Muitos são os motivos que levam as tripulações a estados de fadiga e depressão. E o pior é que muitos não conseguem identificar o mal como uma doença, já que não há evidências físicas aparentes, além da sensação de tristeza contínua.

Os sintomas mais comuns da depressão são: insônia ou aumento incomum do sono, desânimo, apatia, falta de alegria e de apetite (ou aumento deste), além da lentidão na execução de atividades físicas e mentais. Pessimismo, irritabilidade, inquietação, queixas frequentes e sentimentos de culpa injustificáveis também podem ser associados aos sintomas centrais.

Para os trabalhadores marítimos, o fato de ter que conviver durante meses com pessoas praticamente desconhecidas e estar longe da família contribui para agravar a situação. Quando retornam ao lar, após o desembarque, muitos encontram a rotina doméstica tão modificada que se sentem deslocados dentro do próprio núcleo familiar. Administrar esses sentimentos, ter de esquecê-los para poder dar conta do trabalho, agindo como verdadeiros “lobos do mar”, causa danos emocionais que, se não forem bem cuidados, podem desencadear a depressão.

Uma das causas da depressão é o desnível dos neurotransmissores, que são mensageiros químicos responsáveis pelo controle das emoções. Este desequilíbrio pode ser ocasionado por diferentes situações tais como a predisposição genética, o desgaste físico, as perdas financeiras ou emocionais, as experiências traumáticas, as características da própria personalidade e o uso de determinados medicamentos e drogas, como calmantes, anabolizantes e anfetaminas.

Apesar disso, a doença é tratável. O atendimento médico, a medicação antidepressiva, o aconselhamento e o apoio de familiares e amigos são de grande importância para que a pessoa se sinta melhor. É importante buscar orientação médica porque, como a depressão tem altos e baixos, há uma falsa impressão de que se está melhorando sozinho.

Alguns hábitos saudáveis de alimentação e atitudes positivas também ajudam na recuperação. Confira abaixo as dicas da UNIFICAR:

- Ingestão de proteínas de qualidade, como peixes, peru e leguminosas (feijão, lentilha e ervilha seca). As proteínas dos peixes brancos possuem ácidos graxos, elementos fundamentais para aumentar a vivacidade. Alimentos ricos em cálcio, verduras, semente de girassol e iogurte com pouca gordura também são recomendados por especialistas.
- As gorduras saturadas (gorduras das carnes de gado e porco, sebo, manteiga, nata, leite e derivados gordurosos) devem ser evitadas, uma vez que elas elevam o nível do mau colesterol, o LDL, no sangue.
- Recomenda-se o consumo de carboidratos (pães, massas, batata, arroz e outros), frutas e hortaliças frescas.
- Caminhadas e demais exercícios físicos também são fundamentais para o bem-estar físico. Essas atividades elevam os níveis de endorfina (antidepressivo natural) existente em nosso organismo.

Tais modificações nos hábitos, no entanto, não excluem a necessidade de se procurar ajuda especializada. Portanto, se sentimentos negativistas como tristeza, aborrecimento, fracasso, apatia ou ainda falta de concentração na realização de atividades insistem em permanecer por mais de duas semanas, vale a pena marcar uma consulta. A depressão tem cura e o primeiro passo para a melhora é o reconhecimento do problema.

A saúde emocional é de fundamental importância para o bem-estar de qualquer pessoa e, no caso dos marítimos, esse cuidado ganha uma relevância ainda maior. Afinal, nossas riquezas estão, de fato, nas mãos desses autênticos “lobos do mar”. 🌐

Para participar desta seção, o (a) aluno (a) do Ciaga ou do Ciaba deverá enviar o texto pelo e-mail imprensa@sindmar.org.br.



O caminho é o mar

Marcos L. Calixto – 2º Ano – Ciaga – SAMM

Parece estar “batida” a idéia de dizer que o desenvolvimento dos povos depende da via marítima. Assim foi na Grécia, na Roma Antiga, no Período Feudal, no Imperialismo, no Liberalismo e, hoje, no Neoliberalismo; em todas essas épocas o mar foi e continua sendo usado para a consolidação de países como potências.

Assim, muito embora isso seja uma verdade, não posso deixar de citar esse fator para a idéia que defendo a seguir.

Caro leitor, facilmente percebemos que a via marítima é, há muito tempo, um trampolim para o desenvolvimento das nações, ou seja, ela garante a consolidação da hegemonia dos povos. Porém, essa afirmativa não se desintegra nos dias de hoje; pelo contrário, na grande aldeia global proposta por Mc Luham, essa tendência apenas se consolida.

No entanto, apesar de a importância de uma balança comercial favorável ser afirmada a cada dia, parece-me que o Brasil, nossa imensa República, não desenvolve concretamente a Marinha Mercante.

Abaixo, transcrevo os dados de pesquisa do Ministério dos Transportes sobre o desenvolvimento do transporte aquaviário.

Vale lembrar que no transporte aquaviário são considerados a cabotagem e o transporte hidroviário interior.

Assim, segundo dados da COPPEAP, as conseqüências do desbalanceamento da matriz são:

1. O setor de transporte é responsável por cerca de 40% do consumo de derivados de petróleo e por 80% do consumo de óleo diesel;
2. Os roubos de carga significam enormes prejuízos, tanto em toneladas quanto financeiramente;
3. A malha viária fica deteriorada, demandando enormes recursos para a manutenção.

O desenvolvimento, que não é uma questão de discurso, mas sim de projeto, vontade, decisão e atitude, só se concretizará quando nos tornarmos senhores do nosso destino. O povo e o país precisam existir para construir um novo Brasil.

País	Transporte Aquaviário	Transporte Ferroviário	Transporte Rodoviário
Brasil	14	22	64
Estados Unidos	25	50	25
Alemanha	25	52	23
França	17	55	28
Rússia	13	83	4

Fonte: Ministério dos Transportes.

Matriz de transporte: os números representam o percentual da carga transportada em toneladas/quilômetro.



Mantenha sempre seu cadastro atualizado

Se você está embarcado e não tem tempo para visitar o SINDMAR, envie-nos um e-mail, fax ou carta com os seus dados, ou ainda, se preferir, entre em contato por telefone com nosso companheiro Diretor-Secretário Odilon Braga.

**Na hora de
escolher
o veículo
certo para a
publicidade da
sua empresa,
pense sempre
na frente.**

A Revista Intermarket é uma publicação dirigida aos principais executivos dos setores de Comércio Exterior, Logística, Transporte Multimodal, Portos, Indústria Naval, Petróleo e Meio Ambiente.



Com informação clara e precisa, a Revista Intermarket alia qualidade técnico-editorial, à modernidade da editoração eletrônica, reunindo as principais notícias de pessoas e empresas que são destaques no setor.

Anuncie ou Assine

REVISTA

INTERMARKET

2291-9269 - 2233-8210

publicidade@revistaintermarket.com.br



Em Londres, Darlei Pinheiro, representante da CONTTMAF perante a RPB-IMO, e Severino Almeida, Presidente desta Confederação, são recebidos na matriz do Instituto Náutico pelo Gerente de Treinamento Sunil Perera.

Brasil no horizonte do Instituto Náutico

O ano de 2006 pode ser um divisor de águas para o Brasil. Não só pela expectativa de lançamento do primeiro petroleiro da Transpetro neste milênio, mas por nosso país estar próximo de ser qualificado positivamente para ter uma filial do Instituto Náutico (Nautical Institute), que tem a matriz localizada em Londres. Apesar de ainda ter de alcançar o número mínimo de associados para obter o direito de ter uma filial, o Brasil aumentou em mais de 40% a quantidade de membros em 2005.

Segundo o Vice-Presidente do International Maritime Pilots Association – entidade ligada à IMO –, Otávio Fragoso, o Instituto Náutico conta atualmente com oito mil membros. “No Brasil há pouco mais de 25 associados. Para o país ter direito a uma filial do Nautical Institute, precisamos de 50 associados”, revela Fragoso, completando que o país pode alcançar este número mínimo já em 2006. De acordo com o Vice-Presidente do IMPA, que também é prático, uma das vantagens de o Brasil ter uma filial da entidade é entrar para o orçamento do instituto, que terá como consequência

a inédita entrada do país no circuito de palestras e eventos técnicos promovidos pelo órgão londrino. Otávio Fragoso é o responsável pelo desenvolvimento do projeto de fixação da filial do Nautical Institute em terras brasileiras.

Em novembro, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, e o representante desta Confederação na RPB-IMO, Darlei Pinheiro, visitaram a matriz do Instituto Náutico. Na ocasião, o Gerente de Treinamento do instituto em Londres, Sunil Perera, fez coro com Otávio Fragoso. “O Brasil está no caminho certo para ter uma filial do Nautical Institute, terminando o ano com pouco mais de 25 associados. Há ainda outros seis associados inativos que poderão aumentar ainda mais este total”, afirma Sunil.

Hoje, o Instituto Náutico conta com representações em muitos países de todos os continentes, como Estados Unidos, Canadá, Trinidad & Tobago, Argentina, Egito, França, Bélgica, Reino Unido, Malásia e Austrália. O Instituto Náutico recebe fichas de associação pelo site <http://www.nautinst.org>. ☎



*O Chefe de Máquinas
Luiz Gonzaga Lira*

Comunidade marítima se despede do companheiro Lira

O Chefe de Máquinas Luiz Gonzaga Lira morreu vítima de parada respiratória no último dia 22 de setembro, no Rio de Janeiro. O OSM Lira formou-se pelo Ciaga em 1959, tendo trabalhado nos navios do Lloyd Brasileiro na maior parte de sua carreira.

Muito estimado por seus companheiros, Lira participava, de forma atuante, das reuniões do Departamento de Aposentados do SINDMAR. “Ele era alegre e muito brincalhão”, revelou o CMT Antônio Manoel dos Reis Silveira.

Outra qualidade do OSM, salientada por aqueles que conviveram e trabalharam com ele, era o espírito de amizade e companheirismo por todos a bordo. “Viajamos juntos por dois anos no navio Alto Lloyd. Naquela época – início dos anos 1980 – ele era Chefe de Máquinas e eu era o Segundo Maquinista da embarcação. Lembro-me de sua humildade. Era um ótimo Chefe, uma pessoa de bem”, enfatizou o OSM Arnaldo Marques de Oliveira.

“O Lira era uma pessoa muito estimada, amiga e humilde”, lembrou, saudoso, o também OSM Edilson de Castro Rocha, que estudou com o Chefe Lira na Escola Técnica de São Luiz do Maranhão, em meados dos anos 1950.

O Chefe de Máquinas tinha 69 anos e deixou esposa, filha e netos.



*Oficial Superior de Máquinas
Waldyr de Almeida*

Morre um memorável companheiro

Faleceu, no dia 10 de novembro, vítima de enfarte agudo, o Oficial Superior de Máquinas Waldyr de Almeida. O OSM, que atuou nos navios do Lloyd Brasileiro, era carinhosamente conhecido por seus companheiros de lida marítima como Waldyr “cabeça branca”. Foi um dos trabalhadores que apoiou o movimento Unificar por vislumbrar nele o fortalecimento político das categorias marítimas e participava ativamente dos debates realizados pelo Departamento de Aposentados do SINDMAR.

“O OSM Waldyr era um profissional querido e respeitado e que impressionava pela extrema polidez e cortesia com que tratava a todos”, enfatizou o Consultor Jurídico da CONTMAF, Edson Areias, que atuou no Lloyd no período em que o OSM assumiu a Gerência de Manutenção da companhia.

O Chefe de Máquinas, que tinha 80 anos, deixa esposa e três filhos.

**Navegue
CONOSCO**
www.sindmar.org.br
*Navegue com quem está
sempre conectado a você.*



Navegando pelo mundo dos livros

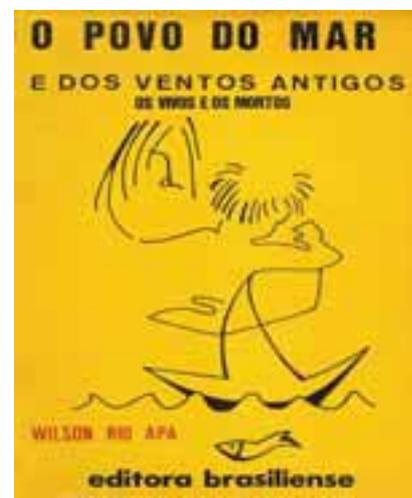


O povo do mar e dos ventos antigos

O **dramaturgo** e escritor paranaense Wilson Rio Apa, na obra de ficção, leva o leitor a conhecer a mítica Ilha do Espia, onde vive Ana e seu filho, o Menino. A história caracteriza, através de seus personagens, a vida dos povoados que viveram na costa do Sul do Brasil, somando à epopéia as lendas de profetas, curadores, marujos e almas perdidas no mar.

Obra de grande sensibilidade, revela a simplicidade de um português escrito em linguagem oral, rítmica e sonora. *O povo do mar e dos ventos antigos* mostra que é possível abordar literatura popular, poesia, fantasia e política em um mesmo enredo, de forma instigante e sem perder o rumo.

O escritor Rio Apa tornou-se conhecido na década de 1970 ao fundar uma comunidade teatral em Antonina, interior do Paraná, onde idealizava, através de suas obras, uma sociedade alternativa capaz de reconstruir a história pessoal da gente brasileira. 🌐



APA, Wilson Rio. *O povo do mar e dos ventos antigos*. Editora Brasiliense, 1977.



Atenção Associado!

Você ainda tem contato com os colegas da sua turma de formatura? Ou, a roda-viva de todos esses anos afastou vocês?

O SINDMAR pode contribuir para facilitar o encontro de vocês! É muito fácil. Os interessados deverão entrar em contato com o Diretor-Secretário do SINDMAR, nosso companheiro Odilon Braga, pelo telefone (21) 2518-2164 ou pelo e-mail odilonbraga@sindmar.org.br. O SINDMAR vai intermediar o encontro porque acredita que a nossa união é a base para o engrandecimento de nossas categorias.

No mar, ou, fora dele.

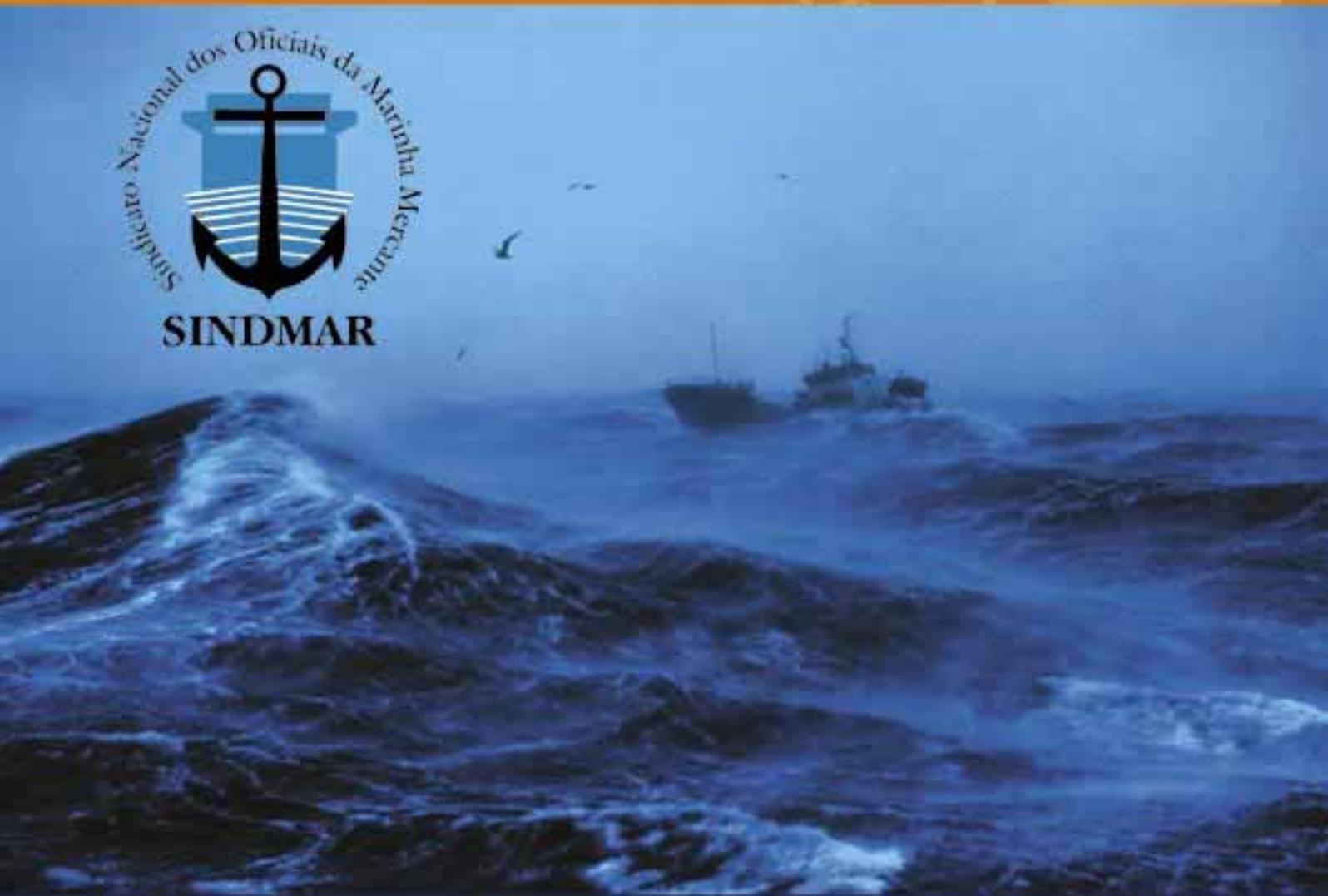
ARQUIVO



Se você quiser participar desta seção, basta enviar a foto de acidentes de navios ou de curiosidades sobre embarcações para o e-mail imprensa@sindmar.org.br.

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

**Todo apoio à
unicidade sindical**



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

*Investindo
em pessoas*

www.sindmar.org.br



Filado a

SINDMAR

GALERIA MALDITA

Lamentável galeria de políticos de discursos bonitos e práticas horríveis



SANDRO MABEL (PL-GO)

Administrador de empresas, graduado pela Associação de Ensino de Ribeirão Preto, SP (1977-1980), técnico em contabilidade graduado pela mesma instituição (1975-1978).

Dirigente sindical patronal.

Diretor-Secretário do Sindicato das Indústrias de Massas e Biscoitos (1980-1986).

Eleito Deputado Federal pela primeira vez (1995-1999) pelo PMDB.

No segundo mandato (2003-2007), foi eleito pelo PFL. Hoje é parlamentar do PL.

Vice-líder do governo no primeiro mandato do ex-Presidente FHC.

Foi apontado, em pesquisa feita pelo Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar, como um dos 100 parlamentares mais influentes do Congresso Nacional.

Preside a Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, onde é líder partidário.

Recentemente respondeu processo por quebra de decoro parlamentar, movida pelo PTB. O partido alegou que o parlamentar era o responsável pela distribuição dos recursos do "mensalão" entre os integrantes do PL.

Você sabia?

SEU SINDICATO SABIA!

- Votou pela exigência de idade mínima para aposentadorias pelo INSS.
- Foi a favor do texto base da reforma administrativa, com redução da flexibilização dos direitos trabalhistas.
- Votou pela extinção do Regime Jurídico Único, instituindo o regime de contratação pela CLT no serviço público, sem direito a negociação, estabilidade ou aposentadoria integral.
- Foi contra a recomposição das perdas salariais dos aposentados e pensionistas no ano de 1991.
- Defende a livre iniciativa da economia de mercado, bem como a terceirização, a flexibilização e desregulamentação das relações de trabalho.
- Apoiou integralmente as reformas da ordem econômica em 1998, além da privatização do seguro acidente de trabalho.
- Votou a favor do projeto de contrato temporário, sendo a favor da flexibilização dos direitos trabalhistas.

ACOMPANHE EM NOSSO SITE WWW.SINDMAR.ORG.BR A COMPOSIÇÃO DESTA LAMENTÁVEL GALERIA

Antes de votar, consulte seu sindicato.