



unificar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDOMAR - ANO VII - Nº 23 - Abril/2006



TURISMO MARÍTIMO

A costa brasileira fica a ver navios estrangeiros



CONSOLIDAÇÃO DAS CONVENÇÕES MARÍTIMAS

Em Conferência histórica,
OIT aprova Convenção única
para marítimos

With articles in English version

Todo apoio à Unidade Sindical



Severino Almeida Filho

Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

President of SINDMAR and CONTTMAF

Um novo cenário pelo qual lutar e sonhar

Coerente com a pouca visibilidade com que a Marinha Mercante é tratada pela imprensa, passou despercebido um marco no cenário das relações de trabalho para aqueles que trabalham nos navios desde que o homem iniciou a navegação.

Referimo-nos à 94ª Conferência Marítima Internacional da Organização Internacional do Trabalho realizada em fevereiro deste ano, em Genebra, que aprovou a nova Convenção Marítima Consolidada em documento único, instituindo novos conceitos de formulação na formatação de Convenções daquela Organização Internacional.

Para construí-la foram necessárias seis reuniões internacionais prévias desde janeiro de 2001 e exigiu a paciência e dedicação do trabalho constante de especialistas, a determinação de lideranças de marítimos e armadores, além de abnegados representantes de governos mais envolvidos. Entre estes, o brasileiro.

O ápice deste esforço se deu em fevereiro deste ano, em Genebra, quando mais de um milhão de representantes de 106 países aprovou o texto final. Este, ao longo de uma centena de páginas, atualiza 68 instrumentos da Organização Internacional do Trabalho, entre Convenções e Recomendações editadas desde 1920.

Um resultado expressivo para um momento histórico ímpar e emocionante.

Claro que, para quem é incapaz de perceber as *nuances* de um mundo que lhes cerca, além dos limites do imediatismo de seus anseios pessoais, jamais compreenderá o significado deste novo documento e momento. No entanto, para muitos marítimos lançados ainda em condições sub-humanas decorrentes da existência de uma atividade ainda assemelhada à pirataria em muitas regiões do mundo, pode ser definido, sem exagero, como a nova carta de declaração dos direitos fundamentais de homens e mulheres do mar.

Todos nós, direta ou indiretamente, somos afetados pelos navios *substandards*. Eles promovem o *dumping* social e disseminam operações inseguras pelos mares, onde quer que estes existam. Estabelecer e promover a prática de padrões mínimos aceitáveis em todos os continentes para a mais globalizada das atividades comerciais, como é o transporte marítimo, foram e continuam sendo as mais importantes tarefas das gerações atuais.

Por si só a aprovação da nova Convenção não resolverá nenhum abuso cometido contra o marítimo. Há de ser ratificado pelos países e há efetivamente de haver uma política de seus governos compromissada com a fiscalização e a exigência de obediência a seus termos.

É fato que o documento estabelecendo este mínimo aceitável passou a existir em fevereiro deste ano e com a aprovação de uma centena de países mais dependentes ou interessados na atividade marítima. Resta aos países ratificá-lo e fazer cumpri-lo. Os mais otimistas acreditam que será necessária meia dúzia de anos para a sua efetiva entrada em vigor. Os menos otimistas, uma década. Pouco importa o prognóstico. A velocidade com que o homem do mar poderá passar efetivamente a contar com os efeitos da nova Convenção será decorrente do engajamento do setor e de cada governo.

A cobrança neste sentido é papel de todos nós.

Saudações marinheiras.

A new scenario to dream of and to fight for

In pace with the small visibility that the press awards to Merchant Marine affairs, a historical milestone on labor relations, concerning those who work on board ships since mankind first went to sea, went by unnoticed.

We are talking about the ILO 94th. International Maritime Conference held in Geneva last February, which has approved the new Consolidated Maritime Convention in the form of a single document, thus establishing new formulation concepts for formatting ILO Conventions.

It took six previous international meetings, starting January 2001, to build up the document, and it also required patience, dedication, and the intensive work of specialists, as well the determination of the leaderships of both seafarers and ship-owners, and of dedicated representatives of the Governments more closely involved, such as the Brazilian Government.

The peak of such effort took place last February, in Geneva, when more than one thousand representatives from 106 countries approved the final text. This text, with a hundred pages, updates 68 previously existing documents, including Conventions and Recommendations issued by ILO since 1920.

An expressive result for a unique and exciting historical moment.

Evidently, those unable to perceive the nuances of the environment that surrounds them, those whose vision is restricted to the limits of their immediate personal interests, will never come to understand the meaning of this new document. Nevertheless, for many seafarers submitted to subhuman conditions as a consequence of an activity still akin to buccaneering in many regions of the world, this document may be defined, with no exaggeration, as the bill of rights of seafarers.

All of us, directly or indirectly, are affected by substandard ships. Wherever they are, they promote social dumping and disseminate insecure operations throughout the seas. The most important task of the present generation is, and will continue to be, to establish and to implement minimum acceptable fair practices in all continents for the most globalized of all commercial activities - the maritime industry.

The approval of the new Convention alone will not prevent abuse to be perpetrated against seafarers. The Convention has to be ratified by country governments, and an effective governmental policy, committed to inspection and compliance, must be put in practice.

It is now a fact that a document providing minimum acceptable standards came into existence last February, with the approval of a hundred countries, the ones most interested and dependent on the maritime industry. Now, it is up to them to ratify and bring it into force. The most optimistic observers think it will take a few years to bring the Convention into force. Less optimistic observers say a decade. The prognostic does not matter. The time elapsed for seafarers to be entitled to the effects of this new Convention will depend solely on the commitment of the industry and of each Government.

It is our mission to push it forward.

Salty Greetings.

sumário



- 18** **ACORDOS COLETIVOS**
Marítimos do sistema Petrobras têm ampla participação nos processos negociais. Elcano, Maersk, Metalnave, Norskan e Norsul também renovam Acordos Coletivos. Mercosul Line realiza primeiro ACT e Delba finalmente chega a um consenso com o SINDMAR
- 28** **UNIVERSIDADE CORPORATIVA DE MARINHA MERCANTE**
Parceria entre o SINDMAR e a UNIGRANRIO viabiliza entidade que lançará projetos educacionais inéditos no país, visando oferecer amplo conhecimento técnico voltado para o setor
- 32** **ABEAM: BOM SENSO À DERIVA *ENGLISH VERSION***
Mesmo sem ACT, marítimos devem exigir o cumprimento dos direitos trabalhistas
- 40** **FADIGA: O PERIGO À ESPREITA *ENGLISH VERSION***
A incidência de um problema cada vez mais constante a bordo dos navios torna-se uma preocupação mundial
- 46** **DELEGAÇÕES DE TODO O MUNDO APROVAM CONVENÇÃO MARÍTIMA CONSOLIDADA *ENGLISH VERSION***
Documento histórico atualiza e reúne em um só texto os instrumentos adotados para a regulamentação do trabalho marítimo dos últimos 86 anos
- 54** **TRANSATLÂNTICOS NA COSTA BRASILEIRA**
Turismo marítimo ganha espaço, mas deixa o país a ver navios
- 68** **DPC PROMOVE MAIOR CONTROLE**
Diretoria de Portos e Costas altera Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras e cria instrumento que aperfeiçoa a inspeção do trabalho marítimo pelo MTE
- 72** **INVESTINDO NA CAPACITAÇÃO *ENGLISH VERSION***
Centro de Simulação Aquaviária do SINDMAR será um dos mais modernos do planeta
- 78** **4º CONGRESSO REGIONAL DA ITF *ENGLISH VERSION***
Lideranças sindicais debatem rumos do sindicalismo no setor de transporte na América Latina e no Caribe
- 90** **INSALUBRIDADE A BORDO *ENGLISH VERSION***
CONTMAF denuncia más condições laborais sofridas pela tripulação do M/V Taurus



A voz do Marítimo

Aliança:

MERCADO ABERTO “Gostaríamos de solicitar o envio das atuais tabelas de salários que estão sendo praticadas pelas empresas Mercosul Line, DCNDB e Norsul. Há muitos tripulantes de toda a Aliança interessados em novas perspectivas profissionais.”

QUEREMOS ENTRAR NA FESTA! “Soubemos que o Grupo Hamburg Süd teve um ganho de 900 milhões de euros em 2005, mas nós, trabalhadores marítimos, ficamos a ver navios. Reivindicamos participação nos lucros da empresa.”

AO DEUS-DARÁ “Quando houver falha de programação da empresa ou atraso do navio, queremos que a companhia se comprometa a pagar os valores referentes à alimentação, ao transporte e à estada a todos os tripulantes, e não esperar que nós simplesmente nos safemos, que é o que sempre ocorre.”

ASSISTÊNCIA SOCIAL JÁ! “Desejamos o retorno dos serviços de assistência social. O profissional deve ter, no mínimo, conhecimento sobre a vida marítima para atender às nossas necessidades específicas. (...) Como todos sabem, os trabalhadores de terra, quando necessário, podem contar com um titular da família presente; já o marítimo, não.”

Venha a nós... e ao vosso reino? Nada!

“Algumas companhias armadoras nacionais insistem em aumentar o número de oficiais formados pelas escolas de Marinha Mercante e, no entanto, quando o marítimo se forma, não querem disponibilizar vagas para que os nossos praticantes embarquem. A alegação dessas empresas, de que é preciso cortar custos, é uma contradição absurda!”

Abeam: óleo de peroba para as empresas ligadas à associação

“Não tenho outra expressão diferente de ‘cara-de-pau’ para qualificar a Abeam, depois de uma justificativa esdrúxula para a (...) falta de oficiais no mercado. De que mercado estamos falando? Não só eu, como inúmeros colegas, mandamos currículos para empresas da associação e não obtivemos resposta. (...) Ou tem gente agindo de má-fé ou, realmente, o mercado de trabalho a que a Abeam se refere é a Marinha Mercante Marciana.”

Solana: prometendo mundos e fundos...

“Queremos um ACT que nos resguarde das promessas feitas pela Solana, que oferece altas remunerações e benefícios para ingressarmos na empresa. No entanto, quando o marítimo começa a embarcar, percebe que a realidade é bem diferente da prometida e que não existe um instrumento que regule a nossa relação de trabalho com a companhia.”

Saveiros: na contramão

“Desejamos que a Saveiros Camuyrano reveja a relação laboral que possui conosco porque, apesar de fazer parte de um grupo que é referência no tráfego portuário e investe no bem-estar de seus funcionários, o Wilson Sons se recusa a nos oferecer boas condições de trabalho! Até o nosso plano de saúde é diferente do que é oferecido para os trabalhadores do grupo. Não é à toa que muitos companheiros estejam procurando outras empresas para trabalhar!”

SINDMAR analisa proposta de convênios

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, ou 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, 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.



Tábua das Marés

MARÉ ALTA

▲ Pró-atividade previdenciária

Para empresas de navegação como a DCNDB Overseas, Transpetro e Maersk, que despertaram para a necessidade de seus tripulantes terem direito a um plano de previdência privada.

▲ Repartindo o pão

Para a DCNDB Overseas (Docenave), que ao ter lucro acima da meta assinou com a representação sindical marítima o termo aditivo ao acordo existente da Participação de Resultados, aumentando, assim, o valor a ser pago aos seus trabalhadores marítimos.

▲ Pensando grande

Para a Mercosul Line, que apesar do pouco tempo como empresa de navegação brasileira, entende que o mercado é promissor e segue em frente para incorporar novas embarcações à frota.

▲ Combatendo as piranguieras

Para a Diretoria de Portos e Costas, que recentemente alterou a Norma 08 e o anexo 2B. A iniciativa coibirá a ação das empresas que utilizam o trabalho do marítimo, sem, no entanto, ter vínculo empregatício. O documento que faz esta alteração é a Portaria nº 98/DPC, publicada no Diário Oficial da União nº 246, de 19 de dezembro de 2005. As Coordenadorias Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário já começaram a intensificar os trabalhos no combate ao abuso praticado por algumas companhias contra os trabalhadores.

▲ Fazendo a coisa certa

Para a companhia de offshore Alfanave, que após dois anos de intensos debates na mesa de negociação com o SINDMAR, finalmente fechou o ACT 2004/2006 para os oficiais e eletricitistas mercantes. As negociações para o ACT 2006/2008 já começaram.

▲ Em tempo recorde

Para as companhias de offshore Norskan, Augusta e Maersk que, diferentemente dos últimos anos, chegaram a um consenso rápido com as lideranças sindicais marítimas para os Acordos Coletivos de Trabalho, poupando, assim, os trabalhadores marítimos da insegurança decorrente da demora dos processos negociais.

MARÉ BAIXA

▼ Remando contra a maré

Para empresas brasileiras de dragagem, como a Dragaport e SDC, que, além de optarem por não ter ACTs assinados para os marítimos, insistem em ter uma mentalidade anti-sindical, mantendo cooperativados e estrangeiros em suas tripulações. E, como se isso não bastasse, ainda têm o despautério de querer o apoio do SINDMAR, visando uma maior participação no setor.

▼ Sem saída (No way out)

Para as empresas de navegação privadas do setor de transportes de produtos especiais (químicos e gaseiros), que são incapazes de se organizar e traçar uma política de enfrentamento diante dos seus principais afretadores, a Dow e a Braskem, amargando imensas dificuldades financeiras.

▼ Paranóia maternal

Para representantes de segmentos da armação nacional que, apesar de reconhecerem a qualificação profissional das mulheres da Marinha Mercante brasileira, demonstram preocupação exagerada com a evasão das oficiais por conta da maternidade. Se esse discurso permanecer, daremos “nomes aos bois” na próxima edição.

▼ Troféu desmotivação

Para a CBO, que celebra a aquisição recente da certificação ISO 14001, na área de SMS, e se esquece de valorizar os profissionais responsáveis pela conquista, mantendo uma grande diferença remuneratória entre os marítimos embarcados e os desembarcados.

▼ Marinheira de primeira viagem

Para a Superpesa, que começou a atuar no segmento offshore recentemente, sem, no entanto, oferecer aos seus marítimos uma relação laboral condizente com a praticada no mercado. Mesmo tendo embarcações novas e de alta tecnologia, a empresa corre o risco de ter uma grande rotatividade entre os marítimos.

▼ Resistência incoerente

Para a Pan Marine, que insiste em não acordar os termos do ACT para os marítimos. A consequência dessa prática é o achatamento salarial e a perda de profissionais qualificados pela própria empresa, que buscam em outras companhias melhores condições de trabalho.



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

Expediente

EDIÇÃO Assessoria de Imprensa do SINDMAR
JORNALISTA RESPONSÁVEL Marcio Arruda (R) 19622 JP) **JORNALISTA ASSISTENTE** Luciana Aguiar **FOTOGRAFIA/ARQUIVO/PESQUISA DE IMAGEM** Leo Almeida **PROJETO GRÁFICO** Dot Design **DIAGRAMAÇÃO** Ana Paula Pimentel/ Cris Cerqueira **ESTAGIÁRIA** Lívia Francis **VERSÃO EM INGLÊS** Edson Areias **REVISÃO EM INGLÊS** Anna Lobo **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

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@conttmaf.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

FILIADO À



Incorporando o Icatu

“Estou muito satisfeito de ser representado pelo SINDMAR. (...) A conquista da gratificação do Paiol Elétrico (...). Acho que com esta gratificação e mesmo pagando o valor do Icatu em folha conseguiremos um reajuste e sem perda. (...) A perda é insignificante. Com certeza o SINDMAR está no caminho certo. (...) Colocar o Icatu em folha é uma grande conquista porque esse benefício poderia ser cortado a qualquer momento. Saudações marinheiras.”

Tadeu Azevedo – Eletricista

ESCLARECIMENTO

“Sr. Editor,

Vimos por meio deste canal de comunicação, outorgados como gerenciadores do N/M Braztrans1, de propriedade da Companhia Libra de Navegação, informar que ficamos surpresos com o declarado por um tripulante através da seção A Voz do Marítimo da edição de dezembro de 2005 da revista UNIFICAR. Cabe-nos esclarecer que o conteúdo não reflete a política de tratamento dado aos tripulantes pela armadora acima mencionada.

Lembro que não existe e nunca existiu a proibição aos comandantes o fornecimento de meios de locomoção aos tripulantes, quando estes estejam em gozo de seu repouso e horas livres. (...) Esta gerenciadora tem suprido, dentro das condições oferecidas nos portos onde o navio transita, todas as ordens de compra solicitadas por bordo, tais como geladeira, chapa-quente, liquidificadores, máquina industrial de café, bebedouros, aparelho de DVD e aparelho de microondas. (...) É muito difícil suprir o navio com revistas devido ao trading internacional sem escalas freqüentes em portos brasileiros; porém há tripulantes que ficam incumbidos de levarem revistas e jornais a bordo sempre que há movimentação nos portos. O item televisão por satélite, por se tratar de tecnologia ainda nova e, conseqüentemente, necessário investimento maior, encontra-se em estudo.”

Emanuel Messias A. de Matos – Fleet Manager V.Ships Brasil

UNIFICAR I

“Gostaria de receber a revista UNIFICAR em minha residência. (...) Como sou leitor assíduo da revista, gostaria de ser assinante da UNIFICAR.”

Carlos Alberto da Silva – Mestre de Cabotagem

UNIFICAR II

“Considerando a alta qualidade mostrada nos vários assuntos da edição número 22 da revista UNIFICAR, (...) gostaria de destacar, entre os temas abordados, o artigo ‘Depressão a bordo’, publicado na página 89. (...) Gostaria de registrar minha satisfação.”

Merinaldo Coelbo – CLC

UNIFICAR III

“Estou honrado e cumprimento o SINDMAR pela revista UNIFICAR. Parabenizo a qualidade da editoração e diversidade de matérias veiculadas.”

José Megale – Deputado (PSDB-PA)

UNIFICAR IV

“A revista UNIFICAR (...), que enriquecerá o nosso acervo e possibilitará a preservação e guarda da produção intelectual nacional.”

Virgínia Freire da Costa – Chefe da Divisão do Depósito Legal da Fundação Biblioteca Nacional

Reconhecendo o profissionalismo feminino a bordo

“Estive lendo a UNIFICAR pela internet (...) e acredito que a revista não deixa nada a desejar em qualidade a qualquer veículo de comunicação vendido em bancas. Acredito que temos a melhor revista ligada a um sindicato no Brasil. Gostaria, também, de dar os parabéns à IMT Hildelene Lobato Bahia pelo profissionalismo e dedicação ao trabalho. (...) Mulheres como a Hildelene mostram não só a qualidade profissional da mulher a bordo, mas a capacidade do Oficial da Marinha Mercante.”

Luiz Gustavo Cruz H. da Silva – 2ON

EMBARCANDO NA VIDA PROFISSIONAL

“Gostaria de agradecer a intervenção do SINDMAR que ajudou no embarque de parte da turma formada em 2005, no Ciaga. Tenho certeza de que ajudará também as próximas turmas que virão. Agradeço ao SINDMAR, pois eu e uma colega de turma vamos embarcar no navio Dilya.”

Louise Engel – 2ON

ERRATA DA EDIÇÃO ANTERIOR

A Revista UNIFICAR retifica as seguintes informações veiculadas na edição número 22:

- > Na matéria “Hidroviás são debatidas na IV Fitram”, na página 58, a patente de Marcus Vinicius Oliveira dos Santos, citado na legenda, é Vice-Almirante.
- > Na matéria “CONTTMAF integra Comissão Interministerial de Análise da Convenção 185”, na página 60, o nome correto do representante do Ministério da Defesa na referida comissão é CMT Célio Rocha Thomaz de Aquino.
- > Na matéria “Segurança em primeiro lugar”, na página 88, o tipo de escada referida na legenda é de acesso.

PROBLEMA JURÍDICO TRABALHISTA

O SINDMAR está à sua disposição

Consulte a Assessoria Jurídica do SINDMAR e tire dúvidas sobre processos trabalhistas.

Nossos advogados estão à disposição para orientar os associados.

Por isso, não esqueça: mantenha seu cadastro atualizado!





Aviso aos navegantes

Debate sobre as regras do STCW 78/95

O SINDMAR está organizando o segundo fórum sobre as regras do STCW 78/95. Para este fórum, que acontecerá nos dias 23 e 24 de novembro deste ano, a entidade estará avaliando os novos temas e dúvidas sugeridos pelos aquaviários. Através do e-mail educacao@sindmar.org.br, o SINDMAR continuará recebendo sugestões dos marítimos. O fórum reunirá autoridades da DPC, da Capitania dos Portos, gerentes de RH de empresas de navegação e marítimos. O primeiro fórum aconteceu em novembro de 2004.

Programa de previdência social a bordo está voltando

Organizado pelo SINDMAR, o programa Previdência Social a Bordo tem o objetivo de orientar os marítimos e trocar idéias com estes profissionais sobre os direitos previdenciários. Ainda neste semestre, diretores e funcionários do SINDMAR visitarão embarcações para explanarem diversos temas, como as últimas alterações na legislação previdenciária. As dúvidas mais frequentes dos marítimos estão relacionadas principalmente à Emenda Constitucional nº 20, de 16/12/1998, que altera a contagem do tempo de contribuição. Contudo, o SINDMAR ressalta que as palestras e estas visitas dependerão de prévia autorização das empresas de navegação.

Quadro Certificados Exigidos 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 STCW 78/95.

CATEG.	NÍVEL	REGRAS	DCP 1031	ECIN	ECIA	ESCM	ESRS	ESPE	ESPM	EROG	EARP	PETROLEIRO		QUÍMICO		GASEIRO	
												Básico EFNT V/1.1	Avançado ESOP V/1§2	Básico EFNT V/1.1	Avançado ESOQ 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
10N	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	x	x	x	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.

10N Regra II/1 sem curso de aperfeiçoamento (Tempo de Efetivo Embarque - 2 anos); 10N Regra II/2 com curso de aperfeiçoamento (APNT - Ciaga ou Ciaba)

Atualização dos dados do marítimo é importante também para o Ciaba e o Ciaga

A atualização dos dados do Oficial e do Eletricista mercantes na Caderneta de Inscrição e Registro, CIR, é muito importante. As Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, EFOMM, precisam ter estas informações atualizadas para poderem oferecer vantagens, como por exemplo, garantir e não simplesmente concorrer a vagas em cursos comprovando a quantidade de dias embarcados. E esta atualização é fácil; é só entrar em contato com o Ciaba ou o Ciaga para informar os dados da CIR.

Abende realizará seminário sobre tecnologias navais em agosto

A Associação Brasileira de Ensaio Não Destrutivos e Inspeção, Abende, realizará o Segundo Seminário de Ensaio Não Destrutivos e Inspeção no Setor Naval, Endnaval, no dia 24 de agosto, em Niterói, no Rio de Janeiro. O evento terá como objetivo difundir os benefícios do uso de novas tecnologias na construção e manutenção de navios e na fabricação de navieças. O Endnaval conta com o apoio institucional do SINDMAR. Qualquer informação sobre o evento poderá ser obtida no site da instituição www.abende.org.br/endnaval.html

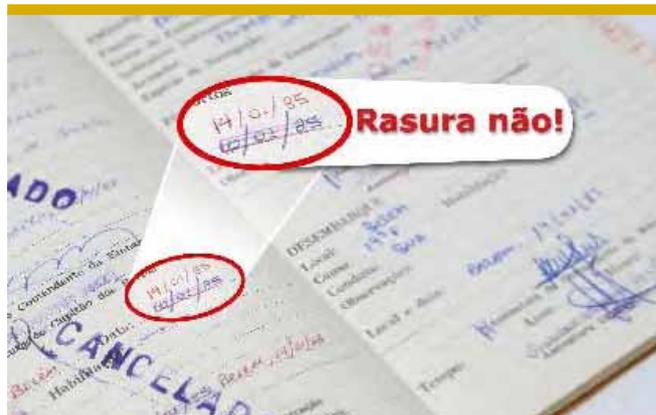
Normam 13 viabiliza e incentiva empresas de navegação a realizar estágio supervisionado para oficiais

O oficial que está afastado por mais de cinco anos da Marinha Mercante pode voltar à atividade participando do programa Estágio Supervisionado. Para isso, a primeira etapa a ser cumprida pelo candidato é a procura por uma empresa de navegação que esteja interessada em embarcá-lo no período de três a cinco meses na condição de Estágio Supervisionado. Após o contato do candidato ao estágio com as companhias, as empresas interessadas deverão entrar em contato por e-mail com a Diretoria de Portos e Costas (leila@dpc.mar.mil.br), com cópia para o SINDMAR (educacao@sindmar.org.br), manifestando esta intenção. É importante que as empresas interessadas em contratar os candidatos informem neste e-mail o nome completo do marítimo, o número da CIR, a categoria e a razão social da empresa.

De acordo com o item 120 – Revalidação de Certificados – da Normam nº 13, a “comprovação, mediante atestado, expedido pelo Comandante do navio à época, de que completou, satisfatoriamente, um estágio por período mínimo de três meses em navio operando na navegação marítima, no desempenho de funções compatíveis com o certificado possuído, na qualidade de tripulante extralotação ou em funções de oficial de capacidade imediatamente abaixo daquela que consta do certificado possuído, pouco antes do acesso à nova capacidade nele expedida.”

SINDMAR participará da Navalshore 2006

A terceira edição da Feira e Conferência da Indústria Naval, a Navalshore 2006, que será realizada entre os dias 31 de maio e 2 de junho, no Porto do Rio de Janeiro, deverá consolidar definitivamente o evento no calendário regular do país. Ao longo das duas primeiras edições, o evento se destacou como ponto de encontro de diversos segmentos do setor marítimo. O SINDMAR marcará presença no evento nos estandes 76, 77 e 78.



Categoria não é função

Não tão comum, mas também não raro, é o incorreto preenchimento da Caderneta de Inscrição e Registro, CIR, dos oficiais mercantes. Em um primeiro pensamento – errado – a escrituração não afetará o desempenho do profissional na atividade marítima. No entanto, se o registro na CIR estiver incorreto ou rasurado, o oficial poderá ter problemas para comprovar o tempo de serviço prestado para a aposentadoria e até mesmo para a ascensão de categoria. Por isso, é sempre bom ficar alerta! Veja abaixo a tabela designando as categorias e as respectivas funções que deverão estar na CIR.

CATEGORIA	FUNÇÃO
CLC	COMANDANTE
CLC	IMEDIATO
CLC	1ON
CLC	2ON
OSM	CHEFE DE MÁQUINAS
OSM	SUBCHEFE DE MÁQUINAS
OSM	2OM
CCB	COMANDANTE
CCB	IMEDIATO
CCB	1ON
CCB	2ON
10M	CHEFE DE MÁQUINAS
10M	SUBCHEFE DE MÁQUINAS
10M	2OM
10N	COMANDANTE
10N	IMEDIATO
10N	1ON
10N	2ON
20N	COMANDANTE
20N	IMEDIATO
20N	1ON
20N	2ON
20M	CHEFE DE MÁQUINAS
20M	SUBCHEFE DE MÁQUINAS
20M	2OM



DIVULGAÇÃO

Seminário discute segurança e saúde dos aquaviários

A Representação do SINDMAR em Belém, em parceria com o Conselho Sindical Central e com a Delegacia Regional do Trabalho do estado, DRT/PA, promoveu o Seminário de Segurança e Saúde do Trabalhador.

O evento aconteceu no auditório da Federação das Indústrias do Pará, Fiepa, e reuniu mais de 400 pessoas, entre representantes sindicais, trabalhadores, empresários e profissionais das áreas de segurança e de saúde. **Nos dias 17 e 18 de novembro de 2005.**



FOTOS: EDINALDO SILVA

Festa traduz orgulho nas lutas e conquistas de 2005

A festa promovida pelo SINDMAR para celebrar o ano de 2005, marcado por lutas e muitas conquistas, reuniu a comunidade marítima no Hotel Fazenda Paraíso, em Mosqueiro, a 60 quilômetros de Belém, no Pará. A festa reuniu mais de 600 pessoas, entre associados e seus familiares e autoridades do setor.

Entre os convidados, o Secretário para Ações de Fomento do Ministério dos Transportes, Sérgio Bacci, analisou o percentual de associados da entidade. "Mais de 90% dos trabalhadores das categorias que o SINDMAR representa são filiados. Por este número a gente vê que o sindicato está cumprindo o seu papel", afirma Bacci.

Além da Presidência e da Diretoria do SINDMAR, o então Diretor da Antaq, Carlos Alberto da Nóbrega, o Inspetor da Transpetro, Comandante José Menezes Filho, o Comandante do Ciaba na ocasião, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Fernandes Reis, o Gerente de RH da Transpetro, Orlando Orlandi, o Presidente do Centro de Capitães, CLC Álvaro Almeida, e o Presidente da Companhia Docas do Pará, Ademir Andrade, compareceram à festa de fim de ano do SINDMAR. **No dia 3 de dezembro de 2005.**



Novo Capitão dos Portos da Paraíba visita sede do SINDMAR

Na véspera de assumir o comando da Capitania dos Portos da Paraíba, o Capitão-de-Fragata Rogério Miccuci dos Santos visitou a Representação Sindical da CONTMAF e do SINDMAR em Cabedelo, na Paraíba. Na ocasião, o então Capitão dos Portos do estado, Marcello Lima de Oliveira, também visitou a sede das entidades. **No dia 11 de janeiro de 2006.**

LUÍS CELSO



SINDMAR é homenageado por turma do Ciaba

A cerimônia que formou 72 alunos do Ciaba, em Belém, foi presidida pelo então Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Marcus Vinícius, e pelo Comandante da escola na ocasião, CMG José Fernando Reis. A turma era formada por 48 oficiais de náutica e 24 oficiais de máquinas. O SINDMAR premiou os melhores alunos dos cursos de máquinas e náutica, Raquel Gaspar Maciel e Ana Carolina Martins Correa de Oliveira, respectivamente. O Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, foi escolhido o patrono da turma Benedito Lima. O Delegado Regional da entidade em Belém, CLC José Vivekananda, foi o paraninfo da turma. **No dia 8 de dezembro de 2005.**



DIVULGAÇÃO

Seminário debate meio ambiente e transporte marítimo

A Sociedade Brasileira de Engenharia Naval promoveu o 5º Seminário Sobre Meio Ambiente Marinho, na Feira Expomar, no Rio de Janeiro. Durante o evento foram debatidas questões como áreas de refúgio a navios avariados, transporte marítimo de combustível nuclear e normas da autoridade marítima para o gerenciamento da água de lastro.

O representante da UFRJ, Gilberto Olympio Mota, do Ibama, Caio Ferreira Marques, da Antaq, Ricardo de Almeida Maia, e da DPC, Maria Cecília Trindade de Castro, palestraram nos dias do seminário. O SINDMAR marcou presença no evento, como expositor, em parceria com a UFRJ e a SMS Consultores Associados. **Nos dias 21, 22 e 23 de novembro de 2005.**



LEO ALMEIDA



LEO ALMEIDA

Formação marinha no Rio de Janeiro

Os 128 alunos da Escola de Formação para Oficiais Mercantes, no Ciaga, participaram da tradicional cerimônia de formatura no Rio de Janeiro. Os formandos Kelly Greicy, do curso de náutica, e Resende, do curso de máquinas, receberam o prêmio de melhores alunos do curso. A cerimônia contou com a participação do SINDMAR, de autoridades civis e militares, de representantes das companhias de navegação e de familiares dos formandos. **No dia 16 de novembro de 2005.**



JULIO CESAR SILVA

Capitania dos Portos promove segurança

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental premiou as empresas Reicon Navegação, Bertolini Navegação e Linave por participarem do Programa de Segurança da Navegação na Amazônia, o PSNA. O projeto visa à segurança do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição do meio hídrico, previstos na Lei no. 9.537/97. Em 2001, a Capitania implantou o programa a partir de campanhas de prevenção contra acidentes no ambiente marítimo.

O Capitão dos Portos, CMG Silva Júnior, explicou que o PSNA é fundamental para conscientizar as pessoas sobre a segurança das embarcações, dos tripulantes, das pessoas e das cargas. O Capitão-de-Mar-e-Guerra afirmou, ainda, a importância da redução da ocorrência de acidentes e do risco de poluição do meio hídrico.

Na ocasião, o SINDMAR foi convidado a participar do projeto, agora, em 2006. O trabalho de conscientização das populações ribeirinhas sobre a segurança da navegação interior e a campanha contra a poluição do meio ambiente continuarão. **No dia 8 de dezembro de 2005.**



DIVULGAÇÃO

Cabedelo capacita mais uma turma EBPS

A Delegacia Regional da CONTMAF e do SINDMAR em Cabedelo, na Paraíba, realizou a cerimônia de encerramento do curso Especial Básico de Primeiros Socorros, EBPS, nas dependências da Representação Sindical do Nordeste.

Esta é a terceira turma formada do curso Especial Básico de Primeiros Socorros desde a inauguração da Delegacia Regional em 2003. Nesta turma, o EBPS capacitou 32 marítimos. Até hoje, cerca de cem trabalhadores foram capacitados pela iniciativa da representação sindical.

A cerimônia de encerramento do EBPS contou com a presença do Capitão dos Portos da Paraíba, Capitão-de-Fragata Rogério Miccuci, do Presidente da Companhia Docas do estado, Eurípedes Balsanuf de Melo, da professora que ministrou o curso, Cacina Brígida Pereira, e do Deputado Estadual João Gonçalves (PSDB). **No dia 8 de março de 2006.**



SINDMAR prestigia troca de comando no Ciaba

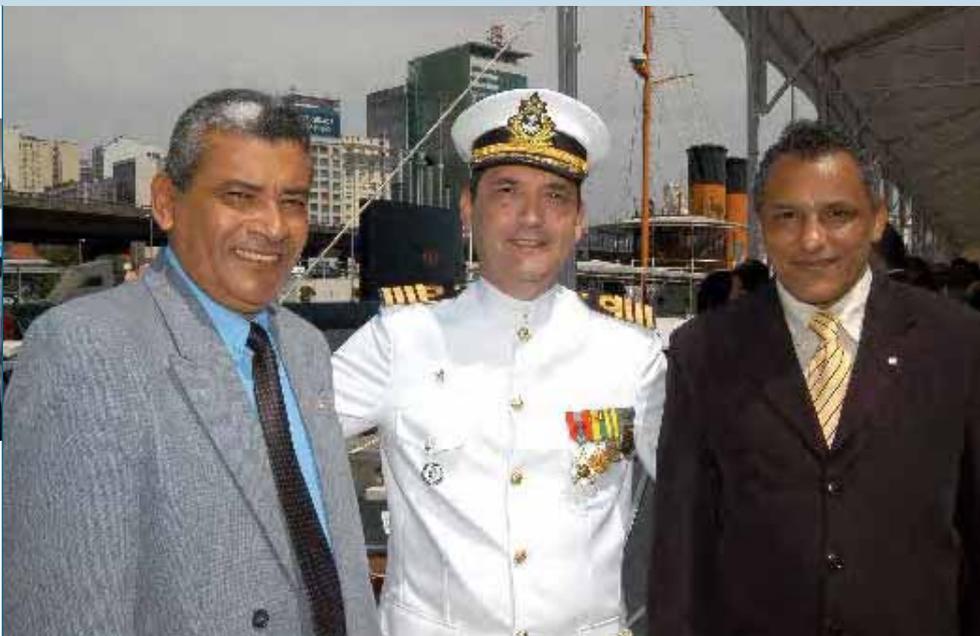
O SINDMAR compareceu a cerimônia de transmissão do cargo de Comandante do Ciaba. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Mário Rodrigues da Costa Filho assumiu o comando da escola no lugar do também CMG Fernando Reis. A festividade foi presidida pelo então Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos e contou com a presença de autoridades civis e militares, executivos de empresas de navegação e professores e alunos da instituição. **No dia 27 de janeiro de 2006.**

DIVULGAÇÃO



Rio Grande do Norte tem novo Comandante da Capitania dos Portos

O Capitão-de-Fragata José Carlos Batista Ferreira assumiu o comando na Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte. A Representação Sindical da CONTMAF e do SINDMAR compareceu à cerimônia em que o Capitão-de-Corveta Luís Felipe Monteiro Serrão passou o comando para o sucessor. **No dia 18 de janeiro de 2006.**



LEO ALMEIDA

Novo Capitão dos Portos assume cargo no Rio de Janeiro

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Fernando Monteiro Dias assumiu o cargo de Capitão dos Portos no Rio de Janeiro. O SINDMAR prestigiou a cerimônia de transmissão do cargo, que foi capitaneada pelo Vice-Almirante José Antônio de Castro Leal. No discurso, o CMG Antônio Fernando Monteiro Dias agradeceu ao também CMG Luciano Fabrício Riquet Filho a competência que demonstrou no período em que ficou à frente da Capitania dos Portos. O evento contou com a presença de autoridades militares e civis, familiares e executivos de empresas de navegação. **No dia 7 de fevereiro de 2006.**

Experiência e amizade

O Departamento de Aposentados do SINDMAR organizou um almoço de confraternização no final do ano passado. O evento aconteceu em um restaurante na Zona Norte do Rio de Janeiro e contou com a presença de oficiais de náutica e máquina aposentados, além de eletricitistas, todos associados da entidade sindical. Esta foi a oportunidade de antigos amigos marítimos se reencontrarem e lembrarem os velhos tempos. **No dia 26 de novembro de 2005.**



FOTOS: DIVULGAÇÃO



Cabedelo organiza mais um EFNT

O curso Especial de Familiarização em Navios Tanques, EFNT, foi o primeiro promovido pela Delegacia Regional da CONTTMAF e do SINDMAR em Cabedelo, na Paraíba, este ano. Para participar deste curso, todos os alunos inscritos apresentaram o certificado de conclusão do Especial de Combate a Incêndio, ECIN, como pré-requisito. As aulas, que foram realizadas nas dependências da sede da entidade, foram ministradas pelo Comandante Pedro Severino de Lima Filho.

O recém empossado Capitão dos Portos da Paraíba, Rogério Miccuci, e o Presidente da Companhia Docas do estado, Eurípedes Balsanufu de Melo, compareceram à cerimônia de encerramento do curso, que aconteceu no dia 7 de fevereiro. Esta foi a quinta oportunidade que a Representação Sindical em Cabedelo promoveu o EFNT. **No dia 30 de janeiro de 2006.**



Aqüicultura e pesca são debatidas na Paraíba

A Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca da Paraíba, Seap-PB, realizou a Segunda Conferência Estadual de Aqüicultura e Pesca no estado. O tema do encontro foi "Uma Política de Desenvolvimento Sustentável para o Brasil" e foram debatidos aspectos como as características econômicas, ambientais e sociais do setor. As Seaps de Pernambuco, Sergipe, Piauí e Tocantins também promoveram encontros similares ao organizado em Cabedelo na mesma data. Os demais estados brasileiros vêm organizando simpósios desde dezembro do ano passado para o debate destes temas. Os eventos foram preparatórios para a Conferência Nacional, realizada em Brasília, no dia 16 de março.

José Claudionor compareceu à abertura da conferência, representando o Ministro da Pesca, José Fritsh, que estava na conferência em Tocantins. A CONTTMAF, o Secretário Estadual da Seap-PB, Anísio Maia, e o representante da Secretaria Estadual de Agricultura, Irrigação e Abastecimento, Rubens Tadeu, também participaram dos debates. Colônias e associações de pesca do estado também participaram do encontro. **Nos dias 11 e 12 de fevereiro de 2006.**



Novo Comandante no 4º Distrito Naval

O Vice-Almirante Newton Cardoso assumiu o comando do 4º Distrito Naval durante a cerimônia realizada no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba. Diversas personalidades, entre elas, autoridades militares e civis, empresários e trabalhadores marítimos participaram do evento. O SINDMAR também compareceu à solenidade de posse do Alte Newton Cardoso. O Vice-Almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, após a transmissão do cargo, assumirá a função de Chefe do Estado Maior do Comando de Operações, no Rio de Janeiro.

O Vice-Almirante Newton Cardoso comandou o Navio-Patrolha Parati e a Corveta Solimões, do Grupamento Naval do Norte. Ele também exerceu funções na 3ª Seção do Estado Maior do 4º Distrito Naval e na Capitania dos Portos do Pará e Amapá. **No dia 24 de março de 2006.**



JÚLIO CESAR SILVA

Ciaga tem novo Comandante

O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Ciaga, tem novo Comandante. O Ciaga promoveu uma solenidade para saudar o Capitão-de-Mar-e-Guerra Julio César Barcelos Guimarães como novo Comandante da escola. O CMG é o 24º militar a assumir o posto no Ciaga, sendo o nono a possuir esta patente. O antigo Comandante da instituição, Charles Pereira Gonçalves, despediu-se do cargo com um breve discurso.

O Ciaga foi criado em 1956 com o nome de Escola de Marinha Mercante do Ministério da Marinha e tinha a capacidade de formar 80 alunos por ano. A escola passou a se chamar Centro de Instrução Almirante Graça Aranha em 1971. Hoje, as instalações do Ciaga são dimensionadas para abrigar até 600 alunos. O SINDMAR prestigiou a troca de comando do Ciaga, assim como autoridades militares e civis e familiares. A cerimônia foi presidida pelo Vice-Almirante Marcos Martins Torres. **No dia 21 de fevereiro de 2006.**



DIVULGAÇÃO

Troca de comando na Paraíba

O Capitão-de-Fragata Rogério Muccuci dos Santos assumiu o comando da Capitania dos Portos da Paraíba. A cerimônia marcou a despedida do também Capitão-de-Fragata Marcello Lima de Oliveira do comando dos Portos do estado. A solenidade contou com a presença de autoridades militares e civis, entre elas o Comandante do 3º Distrito Naval, Alte Luiz Augusto Correia, e do Deputado Estadual João Gonçalves (PSDB). A Representação Sindical da CONTTMAF e do SINDMAR compareceu à festividade. **No dia 13 de janeiro de 2006.**



N/T Serra Polar

N/T Guaratan



Visitas a Bordo

Durante os meses de dezembro de 2005 e janeiro, fevereiro e março de 2006, o SINDMAR visitou embarcações atracadas e fundeadas nos portos e terminais brasileiros.



Global Alamoá



N/T Guaratan



Metaltanque IV



Global Maceió



N/M Castillo



Cartola

N/T Guarujá

Nas visitas a bordo, o SINDMAR sempre solicita às tripulações das embarcações o preenchimento do Relatório de Visita a Navio. Nesse documento, os marítimos poderão avaliar a explanação do representante da entidade, o Diretor de Previdência Social, Enilson Pires, que foi a bordo, e relatar seus próprios pontos de vista, tudo visando à melhoria, cada vez maior, no relacionamento entre representante e representados. ⚓



Ataulfo Alves

Frotario



Acordos COLETIVOS

O Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, o Segundo Diretor Financeiro da entidade, Jailson Bispo, e o Diretor-Gerente da Augusta, Artur de Lima, assinam o ACT, observados pelo Gerente Financeiro da empresa, Eduardo de Lima

FOTOS: LEO ALMEIDA



Diretores da BOS, o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e os diretores da entidade Jailson Bispo e Odilon Braga lêem e assinam o ACT



SINDMAR e Augusta assinam ACT e já acertam reajuste

BOS assina ACT com SINDMAR

O **SINDMAR** e a BOS Navegação S.A. chegaram a um acordo para a assinatura do ACT 2005/2007. O Acordo Coletivo de Trabalho foi assinado no dia 16 de novembro do ano passado. O Diretor Financeiro da BOS, Aristido Reichert, e o Diretor de Operações da empresa, Felipe Meira, participaram da reunião de assinatura do ACT na sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro.

Os diretores da BOS e do SINDMAR acertaram que irão se reunir ainda no primeiro semestre deste ano para acertar os índices para o reajuste de salários.

A BOS Navegação opera no mercado brasileiro desde 1999 e, como o próprio nome diz (Brazil Offshore Services), atua no ramo de embarcações de apoio, principalmente na área da Bacia de Campos, no norte do estado do Rio de Janeiro. Hoje a empresa conta com cerca de 80 oficiais no quadro de funcionários. “Nossa previsão é aumentarmos em 20%, ainda este ano, o nosso quadro de oficiais, devido à entrada em operação de três embarcações AHTS”, revela Felipe Meira.

No dia **18** de novembro de 2005, o SINDMAR e a Augusta Offshore assinaram o Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2007 na sede da entidade, no Rio de Janeiro. Algumas semanas mais tarde, no dia 22 de fevereiro, a empresa e a entidade voltaram a se encontrar, desta vez na sede da companhia, também no Rio de Janeiro, para assinarem o termo aditivo do ACT.

Como o acordo é retroativo a 1º de fevereiro de 2005, o SINDMAR tratou de acertar a atualização dos valores que constam no referido ACT. Assim, o termo aditivo só entrou em vigor a partir do dia 1º de fevereiro deste ano. Este termo corrigiu as tabelas em quase 100% do Índice Nacional de Preços ao Consumidor, INPC, do período.

O Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, ressaltou a importância da manutenção do diálogo entre a companhia e a entidade. “Seguindo as cláusulas contratuais do acordo, a Augusta estará mais tranqüila, assim como os marítimos, que trabalham respaldados pela lei”, salienta. Durante a reunião, o Diretor-Gerente Artur de Lima afirmou que o ‘pagamento por fora’ não é prática da Augusta. “A empresa não quer e nem vai fazer isso”, decreta.

Os diretores da São Miguel, Carlos Augusto Cordovil e Antônio Carlos Thomé, o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e os diretores da entidade Jailson Bispo e Odilon Braga assinam o termo aditivo do ACT, observados pela Assessora de Acordos do SINDMAR, Aline Silva

DIVULGAÇÃO



LEO ALMEIDA



Dirigentes da Metalnave e José Válido, Segundo Presidente do SINDMAR e Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA, assinam o ACT para os marítimos da companhia

Termo aditivo do ACT com a São Miguel é assinado

Representantes da Navegação São Miguel e do SINDMAR se encontraram no dia 12 de dezembro do ano passado, na sede da entidade sindical, no Rio de Janeiro, para assinarem o termo aditivo referente ao Acordo Coletivo de Trabalho firmado no dia 13 de agosto de 2004.

Nesse termo aditivo, o reajuste final ficou acertado em 10%. Outro item acordado com os trabalhadores marítimos da São Miguel está ligado às diárias TCP. De acordo com o termo, as diárias serão incorporadas aos salários e não mais à situação de embarcado ou desembarcado em que o marítimo se encontrava. Com a assinatura do termo aditivo, a empresa busca manter os funcionários através de salários mais competitivos no setor, não estimulando a troca de companhias por parte dos marítimos da São Miguel.

Renovado ACT para os marítimos da Metalnave

A reunião para assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2006 para os trabalhadores marítimos da Metalnave foi realizada na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, FNTTAA, no Rio de Janeiro, no dia 1º de dezembro do ano passado. Esse acordo traz a implementação do auxílio educacional, que será pago bimestralmente, e a alteração da periodicidade do pagamento do auxílio-uniforme, que antes era trimestral e agora passa a ser bimestral. Além disso, o novo ACT traz um reajuste nos itens de composição salarial que, aliado ao auxílio-educação, promove um reajuste efetivo na casa de dois dígitos sobre os salários.

Para o Gerente de Recursos Humanos da companhia, Almir Lorena, as perspectivas para o mercado marítimo nacional são boas. “Apesar da dolarização e da diminuição do número de contratos, a expectativa é de melhoria do mercado para que possamos oferecer propostas melhores para os nossos funcionários. Queremos iniciar o processo negocial deste ano com antecedência, já que a data base é abril”, revelou.

Líderes sindicais e o Diretor Comercial da Flumar, Roberto Ferreira, assinam o ACT

Enílson Pires, Diretor da CONTTMAF, e Francisco Moreda, Diretor do SINDMAR, de frente para José Válido, Diretor para Assuntos de Navegação da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, assinam o ACT; enquanto o Consultor de RH da empresa, André Teixeira, organiza documentos do acordo

FOTOS: LEO ALMEIDA



Assinado ACT para marítimos da Flumar

O **SINDMAR** e a companhia de navegação Flumar chegaram a um consenso e, após a aprovação dos trabalhadores de bordo, assinaram o ACT 2005/2006, em reunião realizada no dia 20 de dezembro, na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, FNTTAA, no Rio de Janeiro.

Durante o encontro, o SINDMAR alertou a empresa que a política de arrocho salarial pode comprometer o quadro funcional da Flumar, composto em sua maioria por funcionários antigos, extremamente eficientes e especializados. “As tripulações deram um voto de confiança à Flumar, já que a companhia tem alegado dificuldades financeiras. Este ACT significou a reposição da inflação acumulada no período e não trouxe melhorias. Esperamos que haja avanços no próximo ACT”, enfatizou o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido.

O Diretor Comercial da companhia, Roberto Gonçalves Ferreira, enfatizou que as dificuldades enfrentadas pela companhia refletem o mau momento vivido pelo segmento de granéis líquidos. “É uma responsabilidade muito grande, e comum a todos nós, operar navios químicos. Mas a empresa vai trabalhar para reverter esse quadro e fazer algo melhor pelos funcionários”, salientou.

Docenave assina novo ACT com SINDMAR e acerta pagamento da Participação de Resultados para marítimos

O **SINDMAR** e representantes da DCNDB Overseas S.A. (Docenave) se reuniram no dia 13 de dezembro do ano passado, na sede da companhia, no Rio de Janeiro, para a assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2006.

Este ACT reajustará os salários no período de abril a outubro de 2005. No primeiro semestre de 2005, o SINDMAR e a empresa acordaram um dispositivo ao acordo coletivo que estabelece o pagamento de gratificação por tarefa realizada.

Meses depois da assinatura do ACT, representantes da empresa e da entidade sindical se reuniram no dia 9 de março deste ano e assinaram o acordo de Participação de Resultados para os oficiais e eletricitistas da DCNDB. O documento firmado alterou os critérios de avaliação de desempenho e amplia a quantidade de salários-base a serem recebidos pelos marítimos. Fernando Mascarenhas, Gerente Administrativo, André Teixeira, Consultor de RH, e Alexandre Oliveira, Analista de RH, todos representando a Docenave, compareceram à reunião com o SINDMAR.

Representantes do SINDMAR assinam o ACT com três diretores da Norsul



Renovado ACT para trabalhadores da Norsul

A reunião realizada no dia 21 de dezembro de 2005 na sede da companhia de navegação Norsul, no Rio de Janeiro, foi marcada pela assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho para os trabalhadores marítimos da empresa.

Durante o encontro, o Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, fez um alerta à direção da empresa afirmando que “a política de contenção salarial adotada pela Norsul pode gerar conseqüências, tais como o aumento da rotatividade dos marítimos e o desfacelamento das equipes de bordo”.

O Diretor Administrativo e Financeiro da companhia, Bruno Lima Rocha, reconheceu que o ACT deste ano não trouxe os avanços esperados. “A valorização do Real em 2005 não foi favorável à empresa. Mas, este voto de confiança que os trabalhadores deram à Norsul foi uma demonstração de que estas pessoas fazem parte da companhia onde trabalham e dela participam”, enfatizou.

Ângelo Baroncini, Diretor da empresa, destacou a lisura do processo negocial estabelecido. “Em qualquer negociação tem de haver um equilíbrio. Somos sensíveis aos alertas do sindicato, porque o que começa no mar termina no mar. O trabalhador marítimo é fundamental para esta empresa, já que ele conduz o nosso negócio”, afirmou.

Para o Chefe de Máquinas Paulo Roberto Soares Leão, que trabalha na companhia há dez anos e presenciou a assinatura do documento, o ACT acordado foi bom, apesar de não ter sido o ideal. “Esperamos que o próximo traga avanços maiores. Mas realmente, pelo que acompanhamos desse processo negocial, chegar a um consenso foi difícil”, revelou.

Diretores da Maersk, o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e os diretores da entidade Jailson Bispo e Marco Aurélio assinam o ACT



FOTOS: LEO ALMEIDA

ACT e termo aditivo dão maior proteção laboral para marítimos da Maersk

A reunião realizada entre a gerência da Maersk e o SINDMAR no dia 29 de dezembro de 2005, na sede da entidade, no Rio de Janeiro, selou o Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2007 para os trabalhadores marítimos da empresa. Este foi o quarto ACT firmado com a companhia. Durante a reunião, representantes da entidade sindical e da companhia acertaram um novo encontro para a atualização de valores e tabelas do acordo. Assim, no dia 10 de março, diretores do SINDMAR e o Diretor-Gerente da Maersk, Viggo Andersen, assinaram o termo aditivo ao acordo coletivo.

Fundada em 1904, a Maersk atua no Brasil há 12 anos. Em dezembro do ano passado, a empresa lançou ao mar o Maersk Vega e o Maersk Ventura, ambos para apoio a plataformas petrolíferas. Cada um destes PSVs custou cerca de US\$ 30 milhões, sendo que 90% desse total foram financiados pelo Fundo de Marinha Mercante, FMM, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES.



O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, assina o ACT com representantes da companhia

Representantes dos oficiais e eletricitas mercantes assinam ACT e alertam a diminuição gradativa da frota ao Diretor da companhia



Proteção laboral para marítimos da Libra é renovada

A reunião realizada no dia 24 de janeiro na sede da companhia de navegação Libra, no Rio de Janeiro, selou a assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2006 para os trabalhadores marítimos da empresa. O Presidente da Libra, Luis Enrique Artega Correa, o Gerente de Navegação da companhia, Paulo Gomide, e o Gerente de RH da V.Ships, Alexandre Souza Lima, participaram da reunião com o SINDMAR.

Durante o encontro, o Presidente Enrique Artega ressaltou a importância estratégica do documento assinado para a boa relação laboral. "A companhia está satisfeita em poder celebrar este acordo. A Libra quer continuar dialogando permanentemente com o SINDMAR. Por intermédio da entidade é que a empresa ouve os interesses dos trabalhadores", enfatiza. O representante da companhia revelou, ainda, o ensejo de que o próximo processo negocial seja tão franco como este, apesar das dificuldades enfrentadas pelo segmento de transporte de contêineres. "O mundo está avançando e nós também queremos avançar", afirma.

Recentemente, a companhia Libra revelou o desejo de expandir a frota e encomendar dois navios porta-contêineres. A empresa afirmou que as embarcações serão construídas no Brasil e deverão ser entregues até meados de 2009. Atualmente, a Libra conta com 22 navios afretados e um próprio, o Braztrans, de bandeira brasileira.

Elcano assina ACT, mas precisa investir nos marítimos e na frota

O SINDMAR e a Elcano assinaram o Acordo Coletivo de Trabalho no dia 3 de fevereiro, no escritório da filial brasileira da companhia no Rio de Janeiro. O Diretor Geral da empresa, Manuel Requeijo, e o Gerente de RH, Valter Machado, participaram da reunião que selou a assinatura do ACT. O documento assinado é retroativo a 1º de maio de 2005 e estará em vigor até o dia 30 de abril deste ano.

O Segundo Presidente do SINDMAR e Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA, José Válido, revelou que o acordo assinado não apresenta qualquer avanço. "Reposição inflacionária não é avanço. Este ACT foi assinado para nossos representados estarem protegidos e exigirem seus direitos. No entanto, os trabalhadores marítimos da Elcano esperam que a empresa reveja a política que vem adotando nos últimos anos, já que a Elcano tem diminuído gradativamente a frota", afirma José Válido.

Durante a reunião, Manuel Requeijo alegou que os resultados de 2005 aqui no Brasil não foram considerados satisfatórios para a Elcano. Contudo, o SINDMAR alertou a companhia que as condições de trabalho e da qualidade de vida dos tripulantes percebidas nas últimas visitas a bordo devem ser melhoradas.

O Diretor Financeiro do SINDMAR conversa com representantes da empresa sobre a importância da assinatura do ACT. Jailson Bispo é observado pelos também diretores Odilon Braga e Francisco Moreda

O Gerente Geral da Norskan, Hans Falnes Ellingsen, e o Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, formalizam o termo aditivo ao ACT

FOTOS: LEO ALMEIDA



SINDMAR renova ACT com Noble e assina primeiro acordo com Opmar e Jetmar

Mal assinou o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho para os oficiais e eletricitas da Opmar e da Jetmar, o SINDMAR começou o processo negocial para o ACT 2006/2008 com estas empresas. A reunião que selou o acordo aconteceu no dia 22 de fevereiro na sede da Alfanave, matriz das duas companhias, no Rio de Janeiro.

Durante a reunião, o advogado João Baptista Câmara ressaltou a importância do ACT. "Assinar este acordo coletivo é muito bom para os trabalhadores marítimos e para a empresa. Em termos de fiscalização, este documento dá uma tranquilidade tanto à Opmar quanto à Jetmar. É muito importante que as companhias mantenham um canal de comunicação com o SINDMAR", afirma. O Gerente de Operações, Joe Borkowski, e o Diretor Carlos Cezar Frauches Araújo, ambos da Opmar, também participaram da reunião que selou o ACT.

O SINDMAR e a companhia de navegação Noble do Brasil assinaram o Acordo Coletivo de Trabalho 2005/2006 em março último, contemplando oficiais e eletricitas da empresa. Este foi o terceiro ACT assinado entre a companhia e a entidade sindical, que negociou com os representantes da Noble por mais de um ano. O documento assinado é retroativo a 1º de setembro de 2004 e estará em vigor até o dia 31 de agosto deste ano.

Norskan assina termo aditivo do ACT com SINDMAR

Diretores do SINDMAR e representantes da Norskan, entre eles o Gerente Geral Hans Falnes Ellingsen e o Controller Marcos Ruffier, se reuniram para assinarem o termo aditivo do Acordo Coletivo de Trabalho. O encontro aconteceu no dia 21 de fevereiro na sede da empresa, no Rio de Janeiro. O ACT para os oficiais e os eletricitas da Norskan estará em vigor até o dia 31 de janeiro de 2007.

A realização deste encontro demonstrou o compromisso da empresa com os trabalhadores marítimos. O termo aditivo assinado hoje prevê a atualização das tabelas e dos valores que constam no acordo coletivo. A despesa com viagem, por exemplo, é um dos itens que foram atualizados em virtude da assinatura deste termo aditivo. O reajuste chegou, praticamente, ao dobro do Índice Nacional de Preços ao Consumidor, INPC, do período.

Atualmente, a Norskan possui três embarcações em operação e espera receber este ano mais uma embarcação – Norskan Botafogo. Uma outra – Norskan Fluminense – é aguardada para o início de 2007. Segundo o Gerente Geral da Norskan, Hans Falnes Ellingsen, a empresa aumentará o quadro de funcionários para cerca de 80 marítimos até o final deste ano.

A Assessora de Acordos do SINDMAR, Aline Silva, observa os diretores da entidade Odilon Braga, Jailson Bispo e Francisco Moreda e o Gerente Geral da TZT, Welington Santos Bastos, assinarem o ACT

Os diretores do SINDMAR Francisco Moreda, Jailson Bispo e Odilon Braga conferem e assinam os termos do ACT, assim como os representantes da C&C



FOTOS: LEO ALMEIDA

C&C e SINDMAR selam primeiro ACT

Representantes da C&C Technologies do Brasil se reuniram no dia 17 de janeiro deste ano com a diretoria do SINDMAR e assinaram o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho para os marítimos da companhia. O encontro aconteceu na sede da entidade, no Rio de Janeiro, e contou com a presença do Gerente Comercial da C&C, Nivaldo Gomes dos Santos Júnior, da Gerente Administrativo da empresa, Conceição Carneiro, e do advogado da companhia, Luiz Fernando Calaça.

Segundo o Gerente Nivaldo Gomes, a empresa assinou o acordo porque, no que tange os marítimos, a CLT não é específica e, por isso, houve a necessidade da assinatura do ACT para deixar os direitos dos trabalhadores mais claros.

A C&C está no mercado brasileiro há dois anos e desenvolve pesquisas na área de geofísica marinha. A companhia possui duas embarcações. O ACT assinado com o SINDMAR é retroativo a 1º de dezembro do ano passado e estará em vigor até o dia 30 de novembro de 2006.

TZT assina primeiro ACT com SINDMAR

O SINDMAR e a TZT Engenharia e Planejamento chegaram a um acordo para firmarem o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho para os marítimos da empresa. A assinatura do ACT entre a companhia e a entidade aconteceu durante a reunião do dia 23 de janeiro, na sede da SINDMAR, no Rio de Janeiro.

A TZT Engenharia opera prestando serviços nas FPSOs. A empresa possui cerca de 70 marítimos ligados ao quadro de funcionários, sendo que mais de 20 são oficiais. O acordo firmado é retroativo a 1º de dezembro do ano passado e estará em vigência até 30 de novembro deste ano.

Após um longo período de negociações, os representantes da Delba Marítima assinam o acordo para os oficiais e eletricitas das embarcações AHTS da empresa



LEO ALMEIDA

Delba Marítima e SINDMAR assinam ACT

O **Diretor-Superintendente** da Delba Marítima, Carlos Vincenzi, e o Gerente de RH da companhia, Paulo Martins, se reuniram com diretores do SINDMAR para assinarem os Acordos Coletivos de Trabalho 2004/2005 e 2005/2007 para oficiais e eletricitas que trabalham nas embarcações AHTS da companhia. O encontro aconteceu no dia 14 de fevereiro na sede da entidade, no Rio de Janeiro.

A longa mobilização dos marítimos da Delba por melhores condições de trabalho a bordo, feita através do SINDMAR, resultou na formalização do acordo entre a empresa e os marítimos. Durante a reunião, o Gerente de RH da Delba falou sobre o ACT. “Vejo que o acordo assinado com o SINDMAR reflete aquilo que os trabalhadores das embarcações AHTS desejam”, afirma Paulo Martins.

O Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, disse que antes de assinar o ACT, a empresa tentou resistir por mais de um ano de intensas negociações. “A mobilização dos funcionários nas embarcações AHTS obrigou a Delba a rever a posição”, afirma Jailson, fazendo referência ao período em que a Delba não negociava com a entidade sindical, que é a legítima representante dos oficiais e eletricitas. A mudança acionária na Delba trouxe novas visões que poderão dar uma outra diretriz à companhia em relação aos trabalhadores marítimos.

Com a assinatura deste ACT para os trabalhadores marítimos das embarcações AHTS, oficiais e eletricitas das demais embarcações da empresa começaram a se mobilizar, através do SINDMAR, para a conquista de melhores condições de trabalho por meio do ACT.

Navegue CONOSCO

www.sindmar.org.br

*Navegue com quem está
sempre conectado a você.*



Marítimos do sistema **PETROBRAS** têm novos ACTs

Após cinco meses de negociações com a Petrobras e com a Transpetro, os Acordos Coletivos de Trabalho 2005/2006 para os marítimos das companhias foram assinados no dia 31 de março. Os documentos acordados trouxeram avanços significativos.

De acordo com o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, que coordenou as negociações, “a data base de 1º de novembro é um sério complicador para que possamos ter uma negociação mais rápida. Não são poucas as pessoas nas empresas que buscam tirar férias no período entre o Natal, Ano Novo e carnaval. Fechar um acordo antes do período de Natal é quase uma utopia diante da complexidade que é uma negociação com o sistema Petrobras”. Apesar da demora no fechamento dos acordos, Severino defende que “a demora não deve ser a nossa preocupação prioritária. Conquistar um bom acordo é prioritário”.

Aspectos de grande significado foram pactuados com as companhias. A Transpetro, que sob a presidência do Senador Sérgio Machado tem mantido um diálogo aberto e franco com a representação sindical, operou profundas modificações na composição dos contracheques dos marítimos. Gratificações foram criadas e outras já existentes foram incorporadas à Soldada Básica. O regime geral de 2x1 na Transpetro passou a ser um cenário ainda mais próximo com a incorporação dos navios gaseiros neste sistema.

A criação da função gratificada mensal para o paioleiro de eletricidade também foi uma conquista nesses acordos com as estatais. Além disso, itens como o adicional noturno, as horas extraordinárias e o chamado repouso negativo tiveram avanços, bem como foram agregadas várias cláusulas sociais à relação de trabalho, tanto na Transpetro quanto na Petrobras.

Os trabalhadores marítimos das empresas participaram amplamente das votações que definiram as assina-

LEO ALMEIDA



Mantendo um diálogo aberto e franco com a representação sindical, o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, assina o ACT, observado pelo Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e pelo Gerente de RH da estatal, Orlando Orlandi

turas dos documentos. No total, 847 marítimos votaram sobre as propostas apresentadas pelas companhias, sendo o número de votos favoráveis cerca de seis vezes maior do que o de votos contrários. Para o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, a disposição dos trabalhadores em acompanhar e definir os rumos do processo negocial evidencia o fortalecimento da consciência sindical das categorias representadas. “Esta foi uma demonstração inequívoca de que o acordo negociado teve aceitação da maioria esmagadora do pessoal marítimo vinculado a estas empresas”, salienta.

No decorrer das reuniões, a entidade sindical reiterou a necessidade de a Petrobras apresentar proposta para novo Plano de Carreiras, Cargos e Salários. A inexistência de comprovação de avanços neste assunto foi motivo de fortes críticas do SINDMAR à mesa de negociações. A Petrobras, ao final, apresentou um cronograma com três datas de reuniões com as representações sindicais dos marítimos, todas relativas aos estudos técnicos sobre o PCCS que, segundo a companhia, estão sendo realizados.



Líderes sindicais expõem premissas dos trabalhadores marítimos do sistema Petrobras para os gerentes das estatais



O Diretor de Abastecimento da Petrobras, Paulo Roberto Costa, e o Presidente da estatal, José Sergio Gabrielli, debatem a política de fretes e a geração de empregos com o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, observados pela articuladora da reunião, Deputada Jandira Feghali

Em reunião realizada no dia 31 de janeiro com o Presidente da Petrobras, José Sergio Gabrielli, e com o Diretor de Abastecimento da estatal, Paulo Roberto Costa, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF expôs a discordância da organização sindical marítima quanto à política de fretes pagos pela companhia à sua subsidiária, a Transpetro. A Petrobras paga o serviço prestado pela frota, considerando a avançada idade dos navios, mas cobra serviços e certificações como se as embarcações fossem novas. Severino Almeida observou, ainda, que não é considerada nesta política a geração de empregos no Brasil e nem o fato de que, ao utilizar navios próprios, a companhia evita a forte evasão de divisas, que ocorre quando há o afretamento de navios estrangeiros. “Não é justo que os marítimos dentro do sistema Petrobras estejam pagando a conta por erros do passado, os quais levaram a frota a uma idade já avançada”, afirma o líder sindical. O encontro foi articulado pela Deputada Federal Jandira Feghali e contou com a participação do Senador Marcelo Crivella.

Um outro aspecto enfatizado pela representação sindical marítima no decorrer do processo negocial foi a necessidade de a Petrobras implementar a primeirização dos marítimos lotados nas unidades de Exploração e Produção, E&P. A estatal incluiu no ACT uma cláusula que dispõe de um fórum corporativo para debate do tema.

Ano a ano, os ACTs têm sido negociados com o objetivo de sanar as diferenças históricas que constituem a relação laboral do sistema Petrobras com os marítimos. Além disso, questões como a quebra de barreiras entre categorias no Plano de Carreiras, Cargos e Salários, a situação do pessoal readaptado e a indisposição da Petrobras em relação ao aposentado ainda persistem. “Conseguir avançar nesses aspectos é fundamental para nós, mas será preciso que tanto o pessoal com vínculo como os inativos lutem por isso conosco, já que as chances que temos em evoluir nesses itens, sem conflitos, são muito poucas”, enfatizou Severino Almeida. 🌐



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.

Investindo em pessoas e ampliando horizontes



Convênio entre o SINDMAR e a UNIGRANRIO viabiliza a Universidade Corporativa de Marinha Mercante

Os profissionais da Marinha Mercante brasileira têm um importante histórico de organização, lutas e conquistas. Por tudo que foi construído e conquistado desde o início desta década após a unificação dos sindicatos que hoje formam o SINDMAR, uma nova fase na história do movimento sindical marítimo brasileiro está se consolidando. A iniciativa de criação da Universidade Corporativa de Marinha Mercante, UCM, será uma das marcas desta nova fase.

Esta é uma ação alinhada com a experiência mundial da organização sindical marítima, que demonstra a necessidade de agregar novos valores ao papel tradicional das entidades de representação dos trabalhadores. Os grandes investimentos na área educacional voltada para os representados já fazem parte da história do SINDMAR. Nada, contudo, que se

compare a esta iniciativa. Para esta viabilização, o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, SINDMAR, e a Universidade do Grande Rio Professor José Souza Herdy, UNIGRANRIO, firmaram uma parceria com o objetivo de oferecer uma formação complementar de qualidade à comunidade marítima.

O empreendimento tem o objetivo de promover oportunidades de qualificação profissional e formação complementar e específica, em caráter permanente, oferecendo cursos, projetos, programas e eventos aos profissionais do setor.

Apesar da organização de estruturas de educação corporativa e de aprendizagem voltada para a formação profissional ser uma realidade no país há quase duas décadas, essa é uma iniciativa inédita do setor da Marinha Mercante. A experiência

brasileira nesse assunto mostra que os setores mais competitivos da economia são os que possuem uma experiência mais sedimentada nesta modalidade educacional.

O aprimoramento constante em consonância com as demandas do mercado será o foco estratégico da UCM, que lançará produtos educacionais inéditos no país, visando oferecer amplo conhecimento técnico. Além disso, a Universidade Corporativa viabilizará treinamentos direcionados para profissionais do setor, na perspectiva de um interesse comum de aprimoramento.

Formar uma estrutura capaz de aliar as necessidades de educação e treinamento permanentes dos trabalhadores às características inerentes da atividade mercante, o desenvolvimento tecnológico e a pesquisa é um conceito que permeará as ações metodológicas da UCM. “O diferencial da Universidade Corporativa, sem dúvida, é o conceito de ensino complementar direcionado para as especificidades do mercado de trabalho do marítimo. Além disso, abordar a nossa profissão permanentemente, tornando-a mais visível e próxima da sociedade, é um

dos nossos maiores objetivos”, salienta o Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra.

Para atender às demandas de ensino, a Universidade Corporativa de Marinha Mercante aplicará o conteúdo acadêmico em parceria com técnicos de empresas do setor, certificando os cursos oficialmente. Também serão disponibilizados cursos a distância para atender à necessidade de educar sem fronteiras. Tais características são fundamentais para profissionais que, por conta das constantes inovações tecnológicas incorporadas ao processo de trabalho, precisam desenvolver novas competências na área de atuação. Para tanto, a UCM contará com laboratórios específicos para a realização das aulas práticas.

O fato de os cursos e programas terem um foco específico, sempre em consonância com os interesses estratégicos do setor, contribuirá para o fortalecimento das categorias marítimas, através da manutenção e do aperfeiçoamento do conhecimento das funções relativas à Marinha Mercante.

O Convênio firmado entre duas entidades visa unir a habilidade de excelência acadêmica da UNIGRANRIO com o conhecimento da prática profissional que o SINDMAR possui. A parceria constitui uma iniciativa inovadora no segmento de educação setorial, capaz de abranger padrões técnicos que atendam às necessidades do mercado marítimo nacional. Tornar-se uma referência que abranja as necessidades de qualificação profissional do setor conforme as tendências e demandas do mercado marítimo nacional é uma das metas da Universidade Corporativa de Marinha Mercante.

A parceria entre as duas entidades é norteadada por um termo de coopera-

ção técnica que define as responsabilidades entre as partes. “A Universidade Corporativa de Marinha Mercante funcionará como um empreendimento conjunto. A implementação da UCM materializa a declaração institucional do SINDMAR de investir em pessoas, o que representa um diferencial da entidade. Com esse empreendimento, a organização sindical se estabelece, portanto, como um agente privilegiado na formulação e execução de políticas de capacitação profissional do setor”, destaca o Reitor da UNIGRANRIO, Arody Cordeiro Herdy.

Os primeiros cursos a serem oferecidos pela UCM são de padrão MBA, nas modalidades Gerência de Manutenção de Equipamentos e Gestão de Segurança, Meio Ambiente e Saúde, e estão previstos para serem iniciados no segundo semestre de 2006. Os cursos ministrados na UCM serão destinados tanto para as pessoas que desejam entrar no setor como para os trabalhadores que já atuam na área e precisam desenvolver novas competências de acordo com as necessidades de constante aprimoramento que a Marinha Mercante exige. “É uma iniciativa que exige muito mais do que o compromisso do SINDMAR e da UNIGRANRIO em oferecer cursos de altíssima qualidade. Torna-se imprescindível, em nosso entendimento, que haja a compreensão dos empregadores do nosso setor de que o investimento em mão-de-obra é o diferencial que garantirá mais e mais o crescimento da atuação de nossos empregadores nos mercados nacional e internacional. É imprescindível, de igual forma, o apoio e acompanhamento da Autoridade Marítima como avalista da qualidade dos cursos decorrentes do Convênio, bem como da manutenção da excelente formação

***A parceria constitui
uma iniciativa inovadora
no segmento de educação
setorial, capaz de abranger
padrões técnicos que
atendam às necessidades
do mercado marítimo
nacional***

dos profissionais do setor realizados pelos Centros de Instrução. Para que possamos desenvolver capacitações específicas e de alta qualidade, precisamos que os participantes dos cursos da UCM tenham sólida formação e aperfeiçoamento profissional. Pelos nossos contatos com as empresas e com a DPC, não temos dúvidas de que as bases para a consolidação da Universidade Corporativa de Marinha Mercante estão formadas”, registra o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida.

O Grupo Gestor que administrará a Universidade Corporativa, composto por representantes do SINDMAR e da UNIGRANRIO, funcionará na Avenida Presidente Vargas, número 309, 15º andar, no Centro do Rio de Janeiro. Os materiais detalhados sobre os cursos que serão ministrados pela UCM estarão à disposição ainda no mês de maio, após a inauguração oficial da Universidade Corporativa de Marinha Mercante. 



Pesquisa da BIMCO aponta oito casos de marítimos punidos sem o devido processo legal

Publicado por Michael Grey, no Lloyd's list

Um estudo sobre criminalização e detenção de marítimos envolvidos em acidentes foi realizado pela Associação de Armadores, Bimco, que apresentou os resultados à Organização Marítima Internacional.

A pesquisa estudou 43 casos e, destes, identificou 37 que resultaram em sanções contra marítimos, tais como detenção, multas e restrições de liberdade. Em oito destes casos, as sanções foram aplicadas contra os trabalhadores marítimos antes que qualquer ato, deliberado ou negligente, houvesse sido admitido ou provado em juízo.

Em 29 casos, as penalidades contra os marítimos, em consequência de atos deliberados ou negligentes, foram constatadas e comprovadas em juízo. Havia, ainda, seis outros casos investigados, sendo que dois haviam sido concluídos por nenhum ato criminoso ou qualquer detenção ou multas impostas aos marítimos.

Os famosos casos do Erika, Prestige e Tasman Spirit, nos quais as autoridades francesas, espanholas e paquistanesas estiveram envolvidas, constaram dentre os oito casos que ocorreram entre um período de nove anos. Em todos estes casos, as autoridades haviam aplicado sanções contra marítimos antes de qualquer ato deliberado ou negligente ter sido admitido ou provado no tribunal. Os outros eram os casos do Celine, no qual o Chefe de Máquinas suicidou-se depois de o navio ter sido detido nos Estados Unidos; do Orapin Global, em que os comandantes de dois navios que se envolveram em uma colisão foram detidos e posteriormente presos, em Cingapura; do

Amorgos, em Taiwan; do Asian Liberty, em Mianmá (antiga Birmânia); e do Million Hopein Egypt.

De acordo com o estudo da Bimco, em todos os oito casos, mesmo não identificando um comportamento negligente, os marítimos foram ainda assim punidos depois de causar a poluição accidental.

O estudo também revela que uma característica comum destes casos é que muitos deles receberam a cobertura da mídia, provavelmente como consequência da poluição ocorrida. A Bimco também registrou a pressão que a tripulação sofria durante o período de investigação. De acordo com o estudo, os marítimos também são detidos por medida de segurança contras futuras reclamações.

A pesquisa, que também é projetada para ser um banco de dados contínuo de tais incidentes, leva em conta as leis e as convenções pelas quais os marítimos são processados, de acordo com o atual trabalho da IMO e da OIT.

A Bimco, que é uma organização não-política, se recusou a participar da ação judicial que a Intertanko e outras entidades moveram contra a Comissão Europeia, para questionar a legalidade da legislação desta comissão em relação à poluição ocasionada por navios.

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.



**O bom de completar 72 anos
é ver tudo o que você já fez e perceber
que ainda há muito a realizar**

**C
R
E
A
-
R
J**





O Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, ajudará oficiais e eletricitas a buscarem direitos trabalhistas negados por algumas empresas filiadas à ABEAM

SINDMAR's Director-Attorney Marco Aurélio will help officers and electricians to stand for their rights, which have been denied by some ABEAM affiliated companies

ABEAM: o desrespeito continua

Representados são respaldados pela lei e devem exigir direitos trabalhistas

Existem empresas que parecem confundir, propositalmente, não ter Acordo Coletivo de Trabalho com poder descumprir a Consolidação das Leis Trabalhistas, CLT. Independentemente se a companhia que emprega o trabalhador tem ou não ACT assinado com o sindicato, todo funcionário faz jus a direitos trabalhistas. A CLT garante os direitos que são comuns a todos os trabalhadores, mas pouco adentra em questões específicas de cada categoria profissional, como regime de trabalho, remunerações específicas e condições de repouso. É o Acordo Coletivo de Trabalho que regula tais especificidades.

Mesmo que algumas companhias filiadas à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo, ABEAM, não assinem acordos com o SINDMAR, estas companhias se obrigam a cumprir as obrigações trabalhistas. Isto quer dizer que, mesmo sem terem Acordo assinado com a entidade sindical, as companhias de navegação filiadas à ABEAM têm de se submeter à Consolidação das Leis Trabalhistas. E isto não está ocorrendo.

As horas extraordinárias é um caso explícito deste desrespeito. Os acordos coletivos assinados com o representante das categorias de oficiais e eletricitas, o SINDMAR, prevêm um número determinado de horas extraordinárias, variando conforme o trabalho do marítimo em cada empresa. Como o ACT não existe, estas companhias teriam de fazer o apontamento das horas extras de cada trabalhador. Mas, na prática, não fazem e, conseqüentemente, não remuneram corretamente os funcionários. Outro item que as empresas não vêm cumprindo é a inclusão do direito de férias durante o repouso.

ABEAM: the disrespect goes on

Our personnel have legal support and should demand their labor rights

Some companies, deliberately, seem to mix the fact of not having signed a Collective Bargain Act with a permission not to abide by the Consolidation of Labor Laws, the Brazilian Labor Code - CLT. It does not matter whether the Company has or has not signed a CBA with the union: all employees are entitled to labor rights. The CLT assures the rights of all workers, although it does not detail the specific issues of each labor category, such as work regime, specific remuneration and rest conditions. The Collective Bargain Acts regulate these specificities.

As empresas Brasflex, UP Offshore, Trico Serviços Marítimos, Superpesa Transportes, Subsea 7 do Brasil, Stolt Offshore, Siem Consub, Saveiros Camuyrano, Marítima Petróleo e Engenharia, Laborde Serviços Marítimos, Gulf Marine, CBO e Astromarítima, todas filiadas à ABEAM e que insistem em não manter ACT para os oficiais e eletricitas, são exemplos do abuso contra os trabalhadores marítimos.

O fato de as companhias filiadas à ABEAM se recusarem a firmar ACTs que garantam condições de trabalho adequadas e paguem remunerações que respeitem a hierarquia salarial e sejam condizentes com a qualidade profissional exigida, não isentam estas mesmas empresas da obrigação de cumprirem as normas

Even though some companies affiliated to the Brazilian Association of Offshore Companies – ABEAM – have not signed agreements with SINDMAR, these companies are nevertheless obliged to comply with labor laws. That means that even in the absence of a written Agreement with the union, ABEAM companies are bound by the terms of the Brazilian Labor Code, something that is not being done now.

Overtime is an explicit case of disrespect. The Collective Bargain Act signed with the representative of the Officers and Electricians, SINDMAR, provides a given number of overtime hours, which vary in accordance with the seafarer's work in each company. If the Collective Bargain Act does not exist, these companies should record the worked overtime of each laborer. In fact, they do not do it, and, consequently, they do not pay their seafarers correctly. Another item that the companies do not fulfill is the inclusion of rest leaves in the calculation of vacations.

“Recomendamos a todos o máximo do detalhamento da rotina diária a bordo, no Diário de Navegação e no Diário de Máquinas. Estes são instrumentos importantes para comprovação de horas extras trabalhadas”

trabalhistas. “Muitos representados são desrespeitados por empresas de navegação que insistem em não assinar Acordos Coletivos de Trabalho e que descumprem a legislação”, afirma o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, dizendo que há a possibilidade de ações serem ajuizadas contra as companhias que não cumprem as normas legais. “O Departamento Jurídico do SINDMAR está estudando cada caso para buscar a correção das distorções praticadas pelas empresas que não assinam ACT e nem ajustam suas práticas à CLT”, completa. Vale observar que todos que tiveram vínculo com as empresas da ABEAM desde 2004 podem e devem buscar os direitos subtraídos pelas companhias. “Recomendamos a todos o máximo do detalhamento da rotina diária a bordo, no Diário de Navegação e no Diário de Máquinas. Estes são instrumentos importantes para comprovação de horas extras trabalhadas”, salienta Marco Aurélio. 

The companies Brasflex, UP Offshore, Trico Serviços Marítimos, Superpesa Transportes, Subsea 7 do Brasil, Stolt Offshore, Siem Consub, Saveiros Camuyrano, Marítima Petróleo e Engenharia, Laborde Serviços Marítimos, Gulf Marine, CBO e Astromarítima, all affiliated to ABEAM, insist on not signing a Collective Bargain Act for officers and electricians. They constitute examples of abuse against seafarers.

The refusal of Abeam-affiliated companies to sign Bargain Acts that will safeguard adequate work conditions and pay wages according to salary hierarchy and consistent with the required professional quality, do not exempt them from the obligation to comply with labor laws “Many of our associates are not respected by ship owners, who insist on not signing Collective Bargain Acts and disobey the law”, states the Director-Attorney of SINDMAR, Marco Aurélio, adding that there is the possibility of suing the companies that do not have a Bargain Collective Act nor abide by the law. “The Legal Department of SINDMAR is studying each case in order to seek correction for all distortions practiced by the companies that do not have a Collective Bargain Act and do not adjust their procedures to the Brazilian Labor Code”, he says. It should be observed that all seafarers who worked for ABEAM companies since 2004 can and should stand for the rights, denied by these companies. “We recommend everybody to record in detail the daily routine in the bridge and engine room log books. Both are important tools to evidence overtime activities”, says Marco Aurélio.



Mais incidentes de clandestinos no Brasil



Publicado por Ernest Foster Thomas Miller, no boletim 457 do *site* www.ukpandi.com

Na edição 141, o boletim do Clube de Proteção e Ressarcimento do Reino Unido, por intermédio do *site* www.ukpandi.com (United Kingdom Protection and Indemnity), divulgou medidas de prevenção para auxiliar comandantes e operadores de navios a reduzir os casos de clandestinos. Isto foi ratificado pelo texto Prevenção de Perda, que o boletim 367 de junho de 2004 publicou no *site*. Nesse informativo, os casos de clandestinos que se escondem no compartimento do leme, especialmente nas embarcações que navegam em lastro para carregar açúcar no Brasil a partir de portos africanos, são relatados.

Depois de outro recente incidente envolvendo clandestinos que usaram o compartimento da madre do leme de um navio como esconderijo, o Clube de Proteção e Ressarcimento do Reino Unido, mais uma vez, alerta esse problema aos comandantes e operadores de navio.

No caso mais recente, o navio em questão viajou em lastro de Monróvia, na Libéria, para Santos, no Brasil. O trecho percorrido durou oito dias. Quando a lancha dos agentes da Santos Autoridade de Saúde de Porto atracou no costado para vistoriar a embarcação, vinte clandestinos foram descobertos em um esconderijo na madre do leme. Como já era esperado, nenhum dos clandestinos possuía qualquer identificação, levando a crer serem imigrantes econômicos.

Por outro lado, a Polícia Federal brasileira adota procedimentos rígidos para navios que chegam com clandestinos a

bordo aos portos nacionais. As pessoas passam por exames médicos que verificam se são ou não portadoras de malária. Caso seja necessário, é oferecido um tratamento médico para os clandestinos. Ainda assim, se a doença for identificada, o navio não será liberado antes de seis dias, até que as autoridades possam ter certeza de que tudo está sob controle. Há também a previsão de uma multa pelo transporte de clandestinos ao país e por eles não possuírem os certificados de vacinação contra a Febre Amarela.

Assim, após a inspeção de saúde, os clandestinos foram interrogados pela Polícia Federal e levados a um hotel, onde ficaram sob custódia. Os armadores são os responsáveis por todas as despesas, incluindo roupas e alimentos, assim como qualquer eventual tratamento médico que os clandestinos possam requerer durante a estada no Brasil.

Neste caso particular, a documentação emergencial para viagem dos clandestinos foi obtida fora do Brasil, pois não há embaixada ou consulado da Libéria no país. Com a ajuda dos correspondentes sul-africanos do Clube de Proteção e Ressarcimento do Reino Unido, os clandestinos receberam documentos e foram repatriados. Em casos similares, esse procedimento pode durar alguns meses porque os clandestinos, freqüentemente, fornecem informações falsas sobre suas nacionalidades.

Quando a documentação foi finalmente obtida, os clandestinos foram repatriados de Santos para Joanesburgo,

na África do Sul, Dakar, no Senegal, e Monróvia, na Libéria. Vale lembrar que esse processo pode demorar porque cada clandestino deve ser acompanhado por, pelo menos, dois agentes condutores e ser submetido às rígidas regras de documentação impostas pelas companhias aéreas. Após a expedição da documentação de viagem, o Consulado da África do Sul precisou ser comunicado com dez dias de antecedência para providenciar a repatriação em um determinado vôo para a capital sul-africana. O Comandante da aeronave que transporta esses clandestinos tem a palavra final para definir se a repatriação pode ou não ser efetuada naqueles vôo e data.

Nesse caso, escoltas brasileiras entregaram os clandestinos para os agentes sul-africanos, em Joanesburgo, para serem escoltados até Dakar. De lá, eles foram colocados em vôos para Monróvia. Todo esse procedimento elevou as despesas. É comum gastar-se entre US\$ 20 mil e US\$ 25 mil para a repatriação de cada clandestino africano que chega ao Brasil e é encontrado no país.

Por isso, o Clube de Proteção e Ressarcimento do Reino Unido recomenda veementemente que as tripulações sempre façam uma busca rigorosa por clandestinos, especialmente em lugares de difícil acesso como o compartimento da madre do leme. Se pessoas podem viajar clandestinamente em uma determinada área do navio, há também a possibilidade de que drogas possam ser escondidas e transportadas entre países. ☸

A força de uma marca

Nestes 10 anos, o Aker Promar se tornou referência na Indústria Naval Brasileira.

Sua trajetória vai desde o reparo e conversão de plataformas de petróleo, à construção das mais modernas embarcações de apoio offshore já construídas no Brasil.

O Aker Promar gerou desenvolvimento, e em suas ações sempre esteve focado na valorização do homem, do meio ambiente e da sociedade como um todo.

Nestes 10 anos, o Aker Promar construiu uma marca de respeito

Aker Promar, uma Marca de Força.



Navegação Digital

Qual o melhor tipo de carta eletrônica?
Raster ou vetorial?



Marcos Silveira
Bacharel em Ciências Náuticas

Antes de comprar um programa de navegação, dê uma examinada nos tipos de cartas eletrônicas disponíveis. Além de apresentarem configurações distintas, as informações também são acessadas de formas diversas e a escolha pode ser bem difícil. Se você optar por trabalhar com um programa que tenha apenas um tipo de carta e não gostar do estilo, ele provavelmente será deixado de lado. Algumas cartas eletrônicas podem custar até R\$ 150,00, e a sua atualização, por volta de 50% do valor original. O tempo gasto na escolha do programa será um investimento no futuro. O mais importante é escolher um programa e um tipo de carta que lhe agradem e possam ser exequíveis. Uma maneira de se fazer isso é solicitar CDs de demonstração que possam ser executados em seu computador.

Existem dois formatos básicos de carta: raster e vetorial. Cada formato utiliza um método diferente de digitalização da carta original impressa.

Cartas raster

As cartas raster são normalmente produzidas a partir da cópia da carta impressa original, usando-se um *scanner* digital. Atualmente, o processo é mais simples e realizado pelos próprios departamentos de hidrografia dos países. Em vez de se digitalizar a carta impressa, o computador converte o arquivo de informações da carta em uma imagem *bitmap* (BMP). Isto é, a carta é convertida em uma série de pontos coloridos, os *dots*. A quantidade de pontos por polegada (DPI) dita a qualidade da carta. Normalmente os departamentos de hidrografia digitalizam em alta resolução (750 a 1.300 DPI), ao contrário de algumas companhias que usam cerca de 100 a 250 DPI para facilitar a visualização nas telas dos computadores.

Quando as cartas eletrônicas georreferenciadas foram introduzidas, a forma mais fácil e barata eram as cartas raster. No

CARTA RASTER ARCS



CARTA RASTER BSB



entanto, elas possuem uma desvantagem comum à maioria das imagens escaneadas: ocupam muito espaço no disco rígido e demoram para ser carregadas na tela do computador.

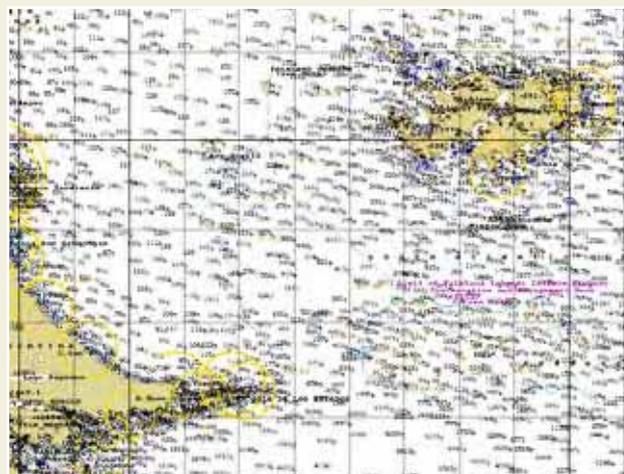
Cartas vetoriais

As cartas vetoriais são geradas a partir de uma carta impressa digitalizada ou de uma transferência das informações da carta impressa para uma forma tabular. O *grid* de Lat/Lon é “amarrado” à carta, que sistematicamente é transferida para o computador.

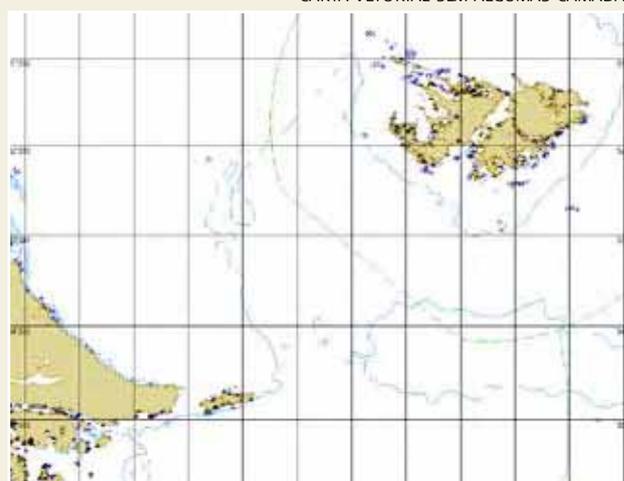
A construção das camadas obedecem uma seqüência. Primeiro é definido o contorno da linha costeira. Em seguida, definem-se as linhas de mesma profundidade (isóbatas), depois os pontos de sondagem e, por último, as bóias. As características do lampejo de uma bóia não são necessariamente exibidas na carta, mas apenas quando o documento é “interrogado” pelo cursor. Assim, pode-se ocultar a maioria das informações, exibindo-se apenas as de interesse do navegador. Algumas informações sobre derrotas sugeridas e fotografias também podem ficar disponíveis. Determinados programas de navegação permitem ao usuário a criação de camadas com as próprias informações e atualizações criadas por ele.

As cartas vetoriais são mais versáteis, mas exigem maior atenção do navegador em relação aos dados. Hoje, o padrão é o WGS-84. No entanto, diversas cartas impressas de origem possuíam os dados mais variados. Isso faz com que o navio não saia de terra, por exemplo, caso o navegador não faça a alteração para o dado correto no GPS.

CARTA VETORIAL COM TODAS AS CAMADAS



CARTA VETORIAL SEM ALGUMAS CAMADAS



Considerações sobre as cartas raster e vetoriais

- As cartas raster parecem distorcidas e “pixelizadas” quando há a ampliação extrema;
- As cartas vetoriais permanecem legíveis em ampliações extremas;
- As cartas raster ocupam mais espaço em disco rígido e podem levar muito mais tempo para carregar;
- Um CD com cartas vetoriais comporta cerca de dez mil tipos de cartas;
- As cartas raster são mais parecidas com as cartas impressas;
- Alguns fabricantes de cartas vetoriais possuem formatos com aparência bem próxima à da carta impressa;
- As cartas raster não permitem a separação das informações na tela;
- As cartas vetoriais permitem a separação das informações na tela, o que pode ser muito útil quando a navegação se der em trechos com muita informação de sondagem.

As cartas vetoriais são mais versáteis, mas exigem maior atenção do navegador em relação aos dados. Hoje, o padrão é o WGS-84. No entanto, diversas cartas impressas de origem possuíam os dados mais variados



CARTA S57

Novo padrão vetorial, o S57 foi criado para a troca de dados entre os departamentos de hidrografia e seu formato é compatível com o definido pelo IHO (International Hydrographic Office). As atualizações são publicadas semanalmente, mas ainda sem uma cobertura mundial. A vantagem do S57 é ser um padrão vetorial internacional. Sua desvantagem é a aparência para o usuário, bem diferente da carta impressa.

Escolha

O formato de carta eletrônica a ser escolhido é uma decisão pessoal. As cartas raster e vetoriais possuem prós e contras. Alguns programas de navegação aceitam ambos os formatos, o que pode ser uma vantagem, dependendo da cobertura para a área de navegação. Se você escolher um programa que traba-

lha com apenas um tipo de carta náutica eletrônica, verifique se ele tem as cartas para a área da navegação pretendida e qual o custo para as futuras atualizações.

Programas

A escolha do programa dependerá do formato de carta a ser escolhido e vice-versa. Por isso, o uso de um CD de demonstração é muito importante. Sua decisão deverá estar embasada na resposta à seguinte pergunta: foi fácil usar este programa?

Mas não termina por aí. As empresas costumam oferecer versões tais como a Light, a Standard e a Pro. Todas elas têm funções e preços diferentes. A versão Light geralmente possui os mesmos recursos de um *chartplotter*, podendo ser "interfaceada" com um GPS e é suficiente para uso geral. A versão Standard permite que outros instrumentos sejam usados (anemômetro, odômetro e ecobatímetro), além de enviar ordens para o piloto automático. Esta versão é adequada para travessias. A versão Pro pode ser preparada para a internet, permitindo o *download* de camadas de informações meteorológicas. A visualização do relevo submarino em 3D também pode estar disponível.

Todas as versões devem proporcionar o cálculo do rumo a navegar, levando em consideração os dados das correntes de maré, de acordo com a tábua de marés integrada. É importante verificar se os dados estão integrados para evitar um custo elevado ao integrá-los posteriormente.

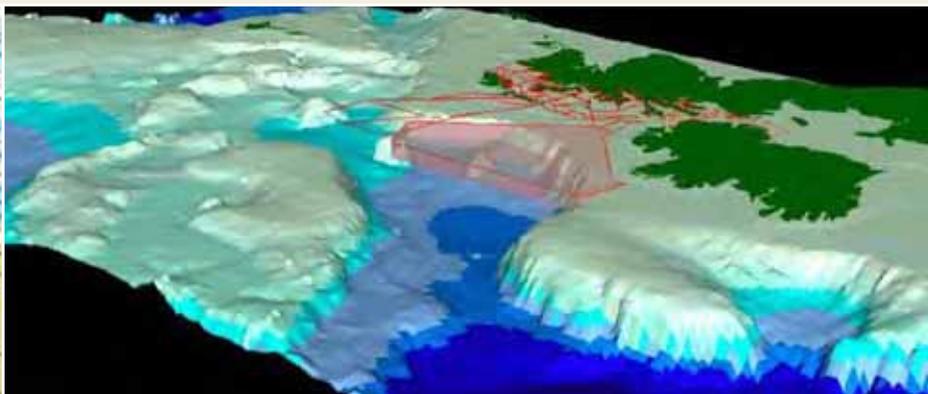
Carregando o programa

Se você pretende usar, por exemplo, um computador comprado da China, rodando um Sistema Operacional dos Estados Unidos, com as cartas eletrônicas da Itália e um pro-

CARTA VETORIAL TX97



VISUALIZAÇÃO EM 3D

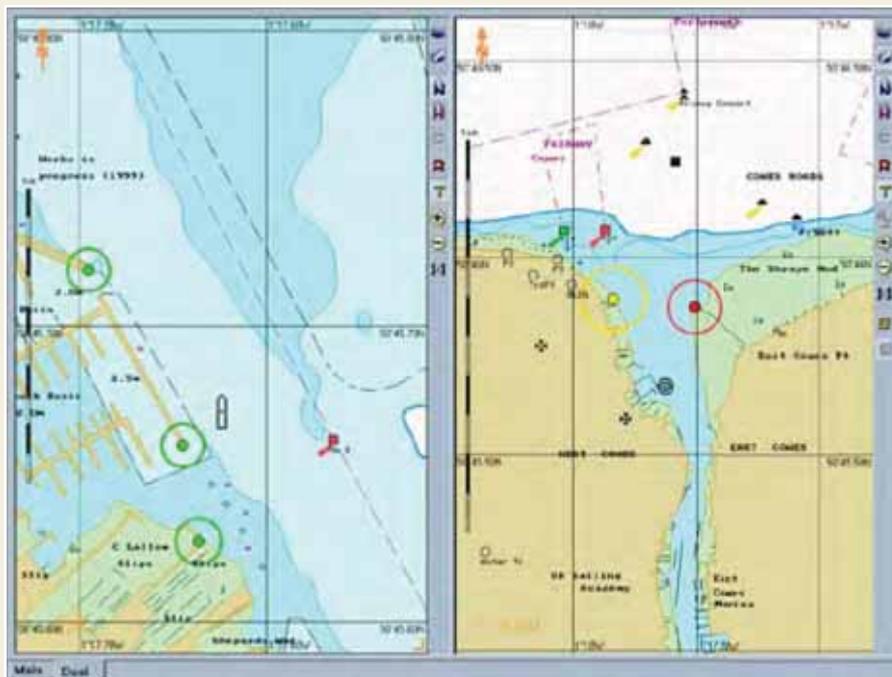


grama da Inglaterra, a chance de haver problemas é grande. Normalmente, é necessário se conectar uma chave de segurança (*dongle*) em uma porta serial. Isso pode não ser necessário para a versão de demonstração. Verifique sempre os requisitos para instalação do programa de navegação. É importante saber se o PC ou *notebook* possui as portas previstas. Atualmente não são produzidos *notebooks* com portas paralelas LPT1 (conector de 25 pinos) nem com portas seriais COM (conector de nove pinos). O mercado pode oferecer substitutos a tais requisitos, como os conversores USB para serial. Levar em consideração somente o preço de aquisição desses acessórios acaba por criar mais problemas. Alguns conversores USB para serial não conseguem manter a configuração da Porta COM na numeração definida; outros simplesmente não possuem capacidade bidirecional de troca de dados, o que leva a um possível contato com o suporte técnico durante a instalação. Por isso, verifique a disposição e a boa vontade em ser atendido pelo fabricante. A leitura do manual de instalação é sempre uma grande ajuda, mesmo quando achamos desnecessário.

Guia

Os programas de navegação devem ser avaliados pela facilidade de utilização. Lançar e editar *waypoints*, navegar sobre derrotas, ampliar, reduzir e deslocar-se sobre as cartas, ter a possibilidade de divisão das telas, ajustar o brilho das mesmas e testar tudo isso no mar são itens que devem ser avaliados. Tentar colocar o cursor sobre um botão em alto mar com a embarcação balançando não é nada fácil.

O próximo ponto a ser considerado é a síndrome do relógio digital. O relógio faz “mil e uma coisas”, mas, na realida-



TELA DUPLA

de, é usado apenas para duas: hora e data. O mesmo pode ocorrer com os programas usados apenas para a navegação pelas previsões meteorológicas, diagramas polares, imagem em 3D e visualizações esféricas. Para um *Boat Show*, pode ser muito bonito, mas quem precisa realmente de tudo isso?

Equipamento dedicado x PC

A maioria dos “equipamentos dedicados” (*plotters*) é produzida por companhias especializadas em equipamentos eletrônicos marítimos, já com o seu próprio programa instalado.

O equipamento dedicado é bom por sua característica de resistência à água, além de ser alimentado por 12VDC. A cobertura cartográfica é boa, mas o detalhamento das informações é muito fraco.

O PC usado com um sistema de navegação tem as seguintes vantagens:

- Quando o equipamento apresenta problemas, ele pode ser substituído até mesmo por um de outro fabricante;
- Não depende de assistência técnica;
- Não há espera na importação de componentes;
- Facilidade de *backup* de todas as informações;
- Possibilidade de uso de telas maiores que as de um *plotter*;
- Possibilidade de realização do planejamento de uma viagem na própria residência;
- Possibilidade de conexão com sensores existentes e mais baratos.

Perigo silencioso

Fadiga a bordo aflige marítimos e torna-se um problema mundial

As demandas de trabalho cada vez mais contínuas têm exigido muito do trabalhador marítimo. Mas não são apenas exigências profissionais. Trabalhando em um mercado extremamente imprescindível, competitivo e global, o marítimo, assim como o meio onde atua, o navio, não pode parar. No entanto, as desreguladas horas de trabalho ininterrupto, as mudanças bruscas de temperatura e do ritmo biológico, além das longas jornadas laborais em ritmo frenético, tão constantes na atuação de bordo, podem ocasionar uma doença que afeta cerca de 5% da população mundial: a fadiga.

Apesar dos avanços tecnológicos e das melhorias nas condições de trabalho, que passaram a ser mais salubres e eficazes nos navios, existe um número máximo de horas diárias que um ser humano é capaz de suportar. Com a redução do cartão de lotação nas embarcações e as mudanças no regime de regulação e inspeção cada vez mais rigorosas, o trabalhador marítimo passou a atuar muito próximo desse limite.

Define-se fadiga como prostração resultante de atividades e trabalhos árduos. Perda da concentração, da coordenação motora, distúrbios de memória, lapsos e dificuldades na realização de atividades cotidianas são efeitos constantes em pessoas que sofrem com o problema. A presença dessas características em profissionais que atuam em uma atividade eminentemente arriscada, como os marítimos, pode ser fatal. A atividade marítima exige um incessante estado de alerta e instantâneas habilidades mentais, como a tomada rápida de decisões.

Alguns estudos publicados pela Universidade de Adelaide, na Austrália, revelam que os efeitos da fadiga são tão prejudiciais ao organismo humano quanto os causados pelo álcool. O primeiro sinal do problema é o cansaço ou a exaustão, que evoluem de maneira implacável sem que haja uma razão aparente. Além disso, sintomas como irritabilidade, depressão, má qualidade do sono, disfunções gastrointestinais, perda de apetite e uma maior propensão a infecções também foram constatados em um estudo específico realizado pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF.

No dossiê "Fadiga do trabalhador marítimo: acordando para os perigos", a ITF expõe os efeitos devastadores do fadigamento. O estudo, feito com base em relatos de trabalhadores de todo o mundo, menciona fatos como o afastamento de um oficial por

A Silent Danger

Fatigue onboard afflicts seafarers and becomes a worldwide problem

Increasingly continuous work demands have been exacting much from seafarers. These demands are not simply originated from professional requirements. Working in an extremely indispensable, competitive, and global market, and in an environment such as vessels, seafarers are not entitled to take a break. Long, uninterrupted, unregulated working hours, sudden changes of temperature and of biological rhythm, in addition to long shifts working in a frantic rhythm, very common onboard, can lead to a disorder that affects close to 5% of the world population: fatigue.

Despite technological advancements and the improvement of work conditions, which have become healthier and more effective, there is, nevertheless, a maximum amount of daily hours that human beings are able to stand. With the reduction of crews onboard and an increasingly rigorous regime of regulation and inspection, seafarers are working very close to their limits.

Fatigue is defined as a prostration resulting from arduous activities and hard work. Loss of concentration and motor coordination, memory disturbances, lapses and difficulties in the performance of routine activities, are some of the effects on persons suffering from the disorder. The presence of such characteristics in professionals engaged in eminently risky activities, such as seafaring, can be fatal. The maritime activity requires an incessant state of alertness and instant mental abilities, such as quick decision-making.



um período de seis semanas, depois de ele ter trabalhado 500 horas a bordo durante um mês. A federação internacional, assim como as demais entidades representativas dos trabalhadores marítimos em âmbito mundial, está preocupada com o problema.

As causas do fadigamento estão diretamente relacionadas à redução do cartão de tripulação e segurança das embarcações, uma prática iniciada em idos dos anos 90. O cartão, que define o número mínimo de trabalhadores de bordo para uma operacionalidade segura, tem recebido interpretações de que esta seja a quantidade máxima permitida. Em decorrência desta aplicação, os navios passaram a navegar, em média, com 20 marítimos. Um contraste com os cerca de 35 trabalhadores que faziam, anteriormente, o trabalho de bordo, sobrecarregando todas as funções. “Os navios mudaram. Na teoria, estão mais automatizados e modernos. Contudo, observamos que muitas embarcações de projeto e construção antigas utilizam o conceito de tripulação mínima”, ressalta o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, acrescentando que a adoção do número mínimo de trabalhadores a bordo não impede que outros marítimos sejam contratados.

Além disso, a extinção de algumas categorias de bordo, tais como a de enfermeiro, obrigou

Studies published by the University of Adelaide, Australia, show that the effects of fatigue are as harmful to the human organism as those caused by alcohol. The first sign of the problem is tiredness or exhaustion, which evolve implacably without apparent reason. Furthermore, symptoms such as irritability, depression, sleeping disorders, gastrointestinal dysfunctions, loss of appetite, and a greater propensity to infections were also found in a specific study carried out by the International Transport Workers Federation, ITF.

In the publication “Fatigue in seafarers: waking up to the danger”, ITF exposes the devastating effects of fatigue. The study, based on workers’ reports from all over the world, depicts facts such as the six weeks sick leave of an officer who had worked 500 hours onboard within one single month. The international federation, as well as other entities that represent seafarers internationally, are concerned with the problem.

The causes of the fatigue are directly related to the reduction of crews and to ship safety, a process initiated in the early nineties. The crew roll defining the minimum staffing for safe operations, has been interpreted as a maximum manning allowance. As a result, vessels started to sail with an average of 20 seafarers, instead of the 35 previously required to perform the ship’s work, thus imposing an extra workload to all crewmembers. “Ships have changed. Theoretically, they are more automated and modern. However, we observe that ships of older design and building apply the minimum crew concept”, stresses SINDMAR Second Vice President, José Válido, adding that minimum crew standards are just an indication, and should not exempt from hiring additional help to comply with the requirements of operation and duty adequate to a particular ship.

Additionally, the extinction of some board categories, such as health assistant, obliged remaining seafarers to take over these tasks. Similarly, the reduction of officers and crewmembers also caused other seafarers to accumulate functions. This situation is even worse on ships of substandard companies, as well as ship

os marítimos que permaneceram a assumir e dividir estas atribuições. Da mesma forma, a redução no número de oficiais e tripulantes a bordo também ocasionou um acúmulo de serviço para os outros trabalhadores. Tal situação é agravada em embarcações de companhias *substandards* e de operadoras marítimas descomprometidas com os direitos trabalhistas, especialmente as que utilizam o sistema de bandeira de conveniência. Nesses casos, além da sobrecarga de atribuições decorrente do número mínimo de tripulantes, os trabalhadores enfrentam precárias condições de trabalho e incertezas quanto ao cumprimento das normas laborais e de segurança.

Um problema mundial

Como se tais fatores já não fossem o bastante, uma outra questão tem agravado o cansaço que leva à fadiga marítima: a cobrança da sociedade em relação a questões como responsabilidade civil, poluição e segurança. Esta última originou códigos de proteção, como o ISM (International Safety Management) e o ISPS (International Ship and Port Facility Security). A implantação desses dispositivos, compulsórios aos marítimos, exige deles uma preocupação maior com as questões burocráticas que envolvem o cumprimento das regras. A pressão psicológica, que já é grande por ser uma atividade de risco, aumenta, uma vez que as inspeções e vistorias de bordo tornaram-se constantes.

A criminalização do trabalhador marítimo é outro aspecto que influi no mal-estar psicológico. A responsabilidade, cada vez maior, está diretamente relacionada ao risco de prisão, em casos de acidentes que causem poluição. E o pior: nesses casos, o tripulante ainda pode ficar sem defesa judicial, uma vez que não existe a obrigatoriedade do contratante em advogar as causas do trabalhador. Navegar horas seguidas com o peso dessas responsabilidades e com o acúmulo do cansaço físico e mental, pode ter efeitos desastrosos.

“A vida dos homens e mulheres que trabalham embarcados chegou ao limite do suportável, não apenas no Brasil, mas no mundo. Não é à toa que em muitos países já existe um claro desinteresse de se fazer ao mar. Sou reticente em relação a compensações financeiras para ressarcir o excesso de regime de trabalho diário. Fadiga a bordo não se combate com melhor remuneração, mas sim com um maior número de tripulantes para dividir as fainas”, enfatiza o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida. O líder sindical acrescenta que um regime de repouso incoerente com as atribuições cotidianas dos trabalhadores tem se mostrado ineficaz. “É o regime diário que está estafando as tripulações. A rotina de bordo já não nos leva a acreditar que trabalhar no mar seja um meio de vida. Pelos riscos inerentes ao excesso de horas trabalhadas, isso mais parece uma sentença de morte”, conclui.

operators who have no commitment to labor rights, especially those flying flags of convenience. In these cases, in addition to the overload resulting from minimum crewing, the workers face precarious work conditions and uncertainty about compliance with labor and safety rules.

A worldwide problem

As if these problems were not enough, another issue has aggravated the tiredness leading to fatigue: society's demands regarding civil liability, pollution, and security. Security has generated protection codes, such as the ISM (International Safety Management) and the ISPS (International Ship and Port Facility Security). The implementation of these devices, mandatory to seafarers, requires from them a higher level of concern with bureaucratic matters, involving compliance with rules. Psychological stress, already high in any activity of risk, is therefore increased, since onboard inspections and examinations are constant.

The criminalization of seafarers is another aspect that influences psychological malaise. The increasing responsibility is directly linked to the risk of being arrested, in cases of accidents that cause pollution. Worse, in such cases the crewmember may be left with no legal counseling, since there is no legal obligation for the ship-owner to assist workers in court. Sailing for endless hours, under the weight of such responsibilities, and with the accumulation of physical and mental fatigue, may have disastrous effects.

“The life of the men and women who work onboard has reached the bounds of intolerableness, not only in Brazil, but in the world. It is not by chance that in many countries there is already a clear lack of interest to go to sea. I am reticent regarding financial compensation to repay excessive daily hours. Fatigue onboard can not be fought with better remuneration, but with an appropriate number of crewmembers to share the load”, emphasizes the First President of SINDMAR, Severino Almeida. The union leader adds that a rest regimen that is incoherent with the daily attributions of sea workers has proven ineffective. “It is the daily regimen that is fatiguing the crews. The routine onboard does not lead us to believe that to work

at sea is a way of life. Due to the risks inherent to the excessive numbers of hours, it seems closer to a death sentence”, he concludes.

At the Third International Officers Forum, held in Rio de Janeiro last year, concern with this matter was unanimous among union delegations from Brazil, United Kingdom, Denmark, Finland, Australia, and Japan, as well as nine other nations who attended the event. It was a consensus that physical exhaustion can cause serious accidents. The delegates also concluded that the matter needed to be discussed inside the International Labor Organization

Faced with this scenario and with the fact that studies investigating accidents point out fatigue as one of the most increasing and constant causes, the International Maritime Organization has issued regulations on safety principles onboard in a more humanized way. This initiative was consummated after several discussions in committees and sub-committees of IMO's labor unions, where priority was demanded to the human element. Until then, codes and safety rules treated seafarers as mere tools for complying with rules, not taking into account the specificities of their environment and the effects that this type of work has on workers.

During the STW (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping) Consultant Forum, whose 37^a edition was held last January, in Rio de Janeiro, the matter returned to the center of debates. At the occasion, the member states decided to report their experiences on the subject before its incorporation to the STCW Convention.

Last year, CONTTMAF seconded a proposal made by the International Confederation of Free Trade Union, ICFTU, for the preparation of a code of safe practices for seafarers' work, including a strategic study on the human element, with emphasis on fatigue, which received a positive judgment by SEC-IMO. "Fatigue worries us considerably because when human beings are integrated and well adapted to their work environment, feeling safe and having the necessary knowledge to perform their tasks, they will surely prevent serious accidents to happen" says the International Affairs Confederation Delegate for Sectorial Activities, Nilson José Lima.

The seriousness of the problem has also made the matter a permanent item on the agenda



No Terceiro Fórum Internacional de Oficiais, realizado no Rio de Janeiro no ano passado, a apreensão em relação a esse assunto foi unânime entre as representações sindicais do Brasil, Reino Unido, Dinamarca, Finlândia, Austrália e Japão, além das outras nove nações que estiveram presentes ao evento. A opinião de que o esgotamento físico pode acarretar acidentes graves foi consensual. As nações também concluíram que o tema precisava ser debatido no âmbito da Organização Internacional do Trabalho.

Diante deste cenário e do fato de estudos relativos a investigações de acidentes apontarem a fadiga como uma das causas mais constantes e crescentes, a Organização Marítima Internacional, a IMO, edita medidas regulamentadoras que regem os princípios de segurança a bordo de forma mais humanizada. A iniciativa foi concretizada após inúmeros debates nos comitês e subcomitês representativos dos trabalhadores daquela organização internacional e que chamaram a atenção para a prioridade do elemento humano nesses mecanismos. Até então, os códigos e normas de segurança tratavam o marítimo como um instrumento utilizado no cumprimento de regras e não levavam em conta as especificidades da atividade e os efeitos que o desempenho deste ofício causa nos trabalhadores.

Durante o Fórum Consultivo do subcomitê STW (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping), realizado em sua 37^a edição em janeiro deste ano, no Rio de Janeiro, o tema voltou ao centro dos debates. Na ocasião, os estados-membros decidiram relatar suas respectivas experiências sobre o assunto antes que este fosse introduzido na Convenção STCW.

No ano passado, a CONTTMAF apoiou uma proposição feita pela International Confederation of Free Trade Union, ICFTU, para a elaboração de um código de práticas para o trabalho seguro dos marítimos, que inclui um estudo estratégico sobre o elemento humano, dando ênfase ao aspecto do fadigamento, o que permitiu um parecer favorável perante a SEC-IMO. "A fadiga muito nos preocupa porque o ser humano, estando integrado e bem adaptado ao seu ambiente de trabalho, sentindo-se seguro e possuindo os conhecimentos necessários para atendimento de suas atribuições, evita que incidentes graves aconteçam", ressalta o Representante de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais da confederação, Nilson José Lima.

A gravidade do problema também faz com que o tema seja tratado como um item de agenda permanente nas reuniões do subcomitê de regras e treinamento, STW. Há uma tendência no âmbito da organização internacional de tornar obrigatória a adoção de medidas para controle e alívio da fadiga, tanto nos aspectos relativos à formação dos marítimos quanto através de medidas na rotina de bordo.

No Brasil, a competência do assunto é do Ministério do Trabalho e do Emprego, que regula a saúde ocupacional e a segurança do trabalhador através de Normas Reguladoras, as NRs. A NR 30, que aborda a salubridade a bordo em diferentes aspectos, ainda precisa avançar no combate ao fadigamento das tripulações.

Ao levar o tema da fadiga para um debate que envolve diferentes atores do cenário marítimo internacional, as entidades representativas desses trabalhadores dão uma demonstração inequívoca de que suas vozes precisam ser ouvidas. Há de se atentar para este assunto, pois o problema cresce na mesma proporção do desenvolvimento da economia mundial. Um baque nesses trabalhadores – tão estratégicos para o segmento – certamente afetará a fluidez dos negócios em todo o mundo, trazendo graves conseqüências para todos. 🌐

of the STW subcommittee for rules and training. There is a trend in the international organization to make mandatory the adoption of measures to control and relief fatigue, both through the training of seafarers and though onboard routines.

In Brazil, the competence for this matter belongs to the Labor Ministry, which rules over occupational health and workers' safety through Regulating Norms, the NRs. NR 30, concerning onboard salubrity in all its aspects, still needs improving in the subject of preventing crew fatigue.

When taking the theme of fatigue to a debate that involves different actors in the international maritime scenario, the labor unions give an unquestionable demonstration that their voices need to be heard. This matter must be handled carefully since the problem grows in pace with the world economy. A serious blow to seafarers – so strategic to the segment – will certainly affect business all around the globe, with serious consequences to all involved.



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:

Petróleo
Off-Shore
Plataformas
Bases de Apoio marítima
Transportes
Acompanhamento e monitoramento dos processos.

RESÍDUOS INDUSTRIAIS E MARÍTIMOS

- Marpol 73/76
- 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



APORTANDO PELO MUNDO...



Mudanças no comando global da CP Ships

Após adquirir parte da alemã Hapag-Lloyd no ano passado, a companhia armadora CP Ships iniciou 2006 sob novo comando. Com a fusão das duas corporações, a CP Ships está entre as cinco maiores empresas de transporte marítimo no mundo, com 140 navios e capacidade total para transportar 410 mil TEUs, operando em mais de 100 rotas. A companhia opera no Atlântico Norte, na América Latina e na Austrália. A CP Ships também é uma das líderes mundiais em transporte de contêineres. Em 2005, a empresa embarcou mais de 2,3 milhões de TEUs.

Empresas da Noruega e da França se unem no segmento de construção naval

A companhia norueguesa Aker Yards e o grupo francês Alstom anunciaram a intenção de criar uma única empresa especializada na construção de navios para cruzeiros, a Marine 2010. Para tanto, a Alstom vendeu 75% do capital da Astilleros del Atlântico para a firma norueguesa. Os Astilleros Del Atlântico construíram o Queen Mary 2, o maior navio de passageiros do mundo, e o France, que esteve nesse posto durante 40 anos. Mais de 20% do capital da Alstom é de propriedade do governo da França. Em 2010, o grupo francês deverá passar o restante de seu capital para a Aker Yards.

Briga interna adia negociação

Congressistas norte-americanos do partido do Presidente George W. Bush estão tentando "melar" a compra de seis portos por uma estatal de Dubai, que é um dos sete principais dos Emirados Árabes Unidos. Os parlamentares que estão colocando resistência na negociação alegam que a atitude equivale a entregar um ativo estratégico para um grupo estrangeiro. A intenção é impedir que a empresa DP World, de Dubai, assuma o controle dos portos. No entanto, Bush defendeu a transferência do controle dos portos e ameaçou vetar qualquer legislação que derrube ou adie o negócio.

Negócio da China

A companhia petrolífera chinesa CNOOC comprou uma participação de 45% do campo de exploração Akpo, na Nigéria, da South Atlantic Petroleum Ltd. Com o negócio, a estatal chinesa se torna sócia da Petrobras, que tem 16% do projeto. A região do delta do Níger é uma das que possuem maior potencial em exploração de petróleo. A expectativa é de o campo Akpo conseguir atingir a capacidade máxima de produção até 2008.

Hong Kong perde a supremacia no transporte de contêineres

Reinado interrompido. No ano passado, o porto de Cingapura desbancou o porto de Hong Kong em movimentação de navios porta-contêineres. Hong Kong foi o líder na região nos últimos sete anos. Com o objetivo de reconquistar contratos de afretamento, principalmente dos portos da China continental, Hong Kong reduzirá as tarifas para os navios que fizerem escala em seus terminais e cortará as taxas cobradas às embarcações ancoradas no porto. Vale dizer que a vitória cingapuriana é consequência do aumento do tráfego de contêineres em 8,7% em relação a 2004.

Parlamentares são contra a abertura dos portos da UE

Deputados franceses vêm criticando o projeto de liberação dos serviços portuários do bloco europeu. Os discursos dos parlamentares foram feitos após a manifestação dos estivadores, em Estrasburgo, na França. O movimento paralisou a categoria por um dia em janeiro e reuniu milhares de trabalhadores que protestavam contra o projeto. Os estivadores se reuniram em Copenhague, na Dinamarca, e seguiram para a cidade francesa. De acordo com os representantes dos partidos políticos do Parlamento Europeu, o projeto de abertura dos portos à livre concorrência, que inclui as companhias que não têm sede na União Européia, colocará em perigo os empregos dos estivadores europeus.



Convenção única consolida todos os instrumentos da OIT para trabalho marítimo

Novo documento estabelece condições mínimas de relações de trabalho para 1,2 milhão de trabalhadores

Após cinco anos de trabalhos integrados e inúmeras reuniões técnico-preparatórias, 318 delegados, assessorados por mais de oitocentos Consultores Técnicos de 106 países membros da Organização Internacional do Trabalho, OIT, aprovaram a Convenção Marítima Consolidada a ser aplicada aos trabalhadores marítimos de todo o mundo. O documento final, que não teve voto contrário, atualizou e reuniu em um só texto as determinações e as recomendações contidas em outras 68 Convenções e Recomendações para o trabalho marítimo adotadas pela OIT nos últimos 86 anos. A aprovação do documento aconteceu no dia 23 de fevereiro durante a 94ª Conferência da Sessão Marítima da OIT.

“A nova Convenção consolidada abrange quase tudo o que existe no padrão de suporte ao trabalho marítimo. A nova Convenção utiliza um novo formato para as atualizações necessárias e reflete as condições modernas de trabalho”, destaca a Diretora do Departamento de Normas do Trabalho da OIT (International Labour Standards Department), Cleopatra Doumbia-Henry, que exerceu papel fundamental e elogiável em todo o processo de construção da nova Convenção.

Severino Almeida, Alte Vidigal, CMT Paulon e Vera Albuquerque, todos da Delegação Brasileira, participam da 94ª Conferência

Severino Almeida, Admiral Vidigal, Captain Paulon and Vera Albuquerque, from the Brazilian Delegation, took part of the 94th Conference



FOTOS: DIVULGAÇÃO

A Convenção Marítima Consolidada (Consolidated Maritime Convention, Conmarcon) será estabelecida como o quarto pilar do sistema de regulamentação internacional da indústria marítima global, juntamente com as convenções que regulam a segurança (SOLAS) e o treinamento (STCW) dos marítimos e a poluição (MARPOL) marítima.

Os debates em torno das Convenções e Recomendações aplicadas desde 1920 reuniam uma ampla variedade de temas relativos à contratação de marítimos, carga horária de trabalho, segurança, saúde e outros aspectos específicos do trabalho no mar. O fato de as normas antigas terem resultado em ratificações desiguais e instrumentos desatualizados causava a apreensão das entidades internacionais representativas dos trabalhadores marítimos, que temiam a flexibilização dos direitos dos trabalhadores. Muitos dos padrões até então aplicados não eram condizentes com o funcionamento contemporâneo das embarcações, afetando, com isso, as condições laborais a bordo.

A necessidade de se desenvolver um sistema efetivo capaz de impedir a atuação dos navios *substandards* também foi ressaltada pelo movimento sindical marítimo internacional. As normas de proteção aos navios, ao meio ambiente e aos marítimos deveriam ser aplicadas dentro de um sistema internacional. “Somente a percepção de

A single convention consolidates all ILO instruments concerning Seafaring activities

New document sets minimum contractual labor conditions for 1.2 million seafarers.

After five years of integrated work and countless preparatory technical meetings, 318 delegates, advised by more than eight hundred Technical Consultants from 106 ILO (International Labor Organization) Member States, approved the Consolidated Maritime Labor Convention to be applied to seafarers worldwide. The final document, which met with no opposition, has updated and collected, in one single text, the determinations and recommendations previously scattered on 68 other Conventions and Recommendations for maritime labor adopted by ILO during the last 86 years. The approval of the document took place last February 23 during the 94th Maritime Session of the International Labor Conference.

“The new Consolidated Convention includes all existing support standards for maritime labor. The new Convention employs a new format for the required updates, and complies with modern labor standards”, says Cleopatra Doumbia-Henry, International Labor Standards Department Director, who played a fundamental and commendable role throughout the preparation process of the new Convention.

The new Consolidated Maritime Convention, Conmarcon, will be implemented as the forth pillar of the international regulation system for the global maritime industry, beside the conventions that rule safety (SOLAS), seafarers training (STCW), and marine pollution (MARPOL).

The debates concerning the Conventions and Recommendations in effect since 1920 included a wide range of themes related to seafarers’ contracts, maximum working hours, safety, health, and other specific aspects of labor at sea. The fact that old norms have resulted in uneven ratifications and in outdated instruments caused apprehension to the international seafarers unions, which feared the bending of rules concerning workers’ rights. Many of the standards applied up to then were not adequate for operation of contemporary vessels, thus affecting working conditions on board.



O OSM Brian Orell foi o porta-voz do Grupo dos Trabalhadores durante os cinco anos do processo de construção da nova Convenção

Chief Engineer Brian Orell was the spokesman of Laborers Group along all five years of the process to construct the new Convention



O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, vota pela aprovação do novo texto da Convenção

Severino Almeida, President of CONTTMAF and SINDMAR, votes for approval of the new Convention text

que uma indústria global como a marítima produziria uma regulamentação também global, que pudesse ser capaz de oferecer condições de vida e trabalho dignas, tanto no mar quanto nos portos de qualquer parte do planeta”, destaca o Secretário Geral da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF, David Cockroft.

O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, que é membro da Comissão Paritária Marítima da OIT onde se iniciou o processo da consolidação do documento único, Delegado representante dos trabalhadores marítimos na Conferência e integrante do Grupo de Trabalho responsável pela redação do documento apresentado para análise na Conferência, destaca que a Convenção Marítima Consolidada ajudará a elevar os padrões mínimos de contratação. “Todos precisam contribuir no enfretamento ao *dumping* social freqüente em nosso setor, possibilitado por legislações inadequadas e a existência de navios *substandards*. As condições de trabalho dos que atuam em muitos navios, principalmente os que utilizam as bandeiras de conveniência, são muitas vezes lamentáveis. A nova Convenção, quando entrar em vigor, será um importante instrumento na defesa do trabalhador marítimo”, observa.

The need for developing an effective system, able to halt the action of substandard vessels, was also stressed by the international maritime labor union movement. Rules to protect ships, the environment, and seafarers, should be applied within an international system. “Only the perception that a global activity such as the shipping industry would produce an equally global regulation might be able to provide conditions for a decent life and decent work at sea, as well as in ports anywhere on the planet”, says the secretary general of ITF – International Transport Workers Federation, David Cockroft.

Severino Almeida (President of CONTTMAF and SINDMAR, a member of ILO Joint Maritime Commission, where the process of consolidation started, was the official Representative of Brazilian seafarers at the Conference and a member of the Workgroup that prepared the document submitted for analysis at the Conference) states that the Consolidated Maritime Convention will help to raise the contracts’ minimum standards. “Everybody must help to fight the social dumping so often practiced in our activity as a consequence of unfair legislations and of the existence of substandard ships. Labor conditions on board many

Os riscos enfrentados

O processo de consolidação dos instrumentos marítimos daquela organização internacional teve início em 2001, quando a Comissão Paritária Marítima (Joint Maritime Commission) – que inclui representantes dos trabalhadores, empresários do setor e delegados do Conselho de Administração da OIT – aprovou o projeto de estudos e discussões para a criação da Convenção única.

Durante as reuniões dos Grupos de Trabalhos que confeccionaram o dispositivo único, a principal preocupação das organizações sindicais internacionais era que a consolidação do documento pudesse ocasionar o afrouxamento ou a eliminação de normas específicas que debilitaria os direitos do trabalhador marítimo. O assunto foi debatido amplamente nas deliberações feitas em diversos fóruns. Em um destes, no Fórum Internacional de Oficiais, IOF, ocorrido em abril de 2005, no Rio de Janeiro, líderes sindicais de diferentes nacionalidades demonstraram apreensão com relação ao assunto. Em muitos momentos, pendências relacionadas às legislações trabalhistas específicas do marítimo estiveram ameaçadas. “Determinados direitos são humanos e não importa se estamos falando de países de primeiro ou de terceiro mundo”, enfatizou, na oca-

ships, particularly those flying flags of convenience, are deplorable. The new Convention, upon becoming effective, will be an essential instrument for the safeguard of seafarers”, he says.

Risks have been faced

The process of consolidating ILO maritime instruments started in 2001, when the Joint Maritime Commission – comprehending union representatives, shipping businessmen, and delegates of the ILO Administration Council – approved a project that would promote studies and discussions with a view to the creation of the Consolidated Convention. During the Workgroups Meetings that prepared the document, the main concern of the international labor unions was that the consolidation of the document might cause the bending or the elimination of specific norms, as this would slacken the seafarers’ rights. The theme had been widely debated at several forums. At one of them, the International Officers Forum, IOF, held in April 2005, Rio de Janeiro, union leaders of different nationalities showed apprehension regarding the theme. In many moments, pending issues related to

O Secretário da Seção de Marítimos da ITF, Jon Whitlow, coordenou o assessoramento técnico do Grupo de Trabalhadores durante a 94ª Conferência

Jon Witlow, Secretary of ITF Seafarers Section, coordinated the technical advising for Seafarers Group during the 94th Conference

O Terceiro Secretário do MRE, Igor Santanna, e a Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, Vera Albuquerque, durante a 94ª Conferência da Sessão Marítima da OIT

Igor Santana, Third Secretary of Brazilian Foreign Affairs Ministry, and Vera Albuquerque, National Coordinator of Harbor and Maritime Labor Inspection, during the ILO Maritime Section 94th Conference

FOTOS: DIVULGAÇÃO



sião, o Secretário Geral da Organização Sindical Marítima dos Oficiais Britânicos, (NUMAST), Brian Orrell, que é a principal liderança dos trabalhadores marítimos em todo o processo de construção da nova Convenção como porta-voz do Grupo dos Trabalhadores.

Nas reuniões da Conferência Técnica Marítima Preparatória, realizadas em 2004, ocorreram embates devido ao fato de alguns países tentarem dificultar a manutenção de alguns dispositivos adquiridos. Países como os Estados Unidos e o Canadá, que adotam o sistema de bandeira de conveniência, especialmente no comércio exterior, criavam resistência na consolidação do novo instrumento. “Com a Convenção consolidada, os países signatários estarão legitimados a exercer o poder de polícia, inspecionando e aplicando sanções, quando for o caso, até mesmo em navios de países que não ratificaram o documento”, explica o Consultor Jurídico da CONTMAF, Edson Areias.

A necessidade de uma interlocução integrada durante o processo que envolveu a confecção do documento único também foi enfatizada pelo movimento sindical marítimo internacional. “Alguns governos e armadores, que pareciam relutantes quanto aos seus posicionamentos, tiveram que dar a contribuição para que se chegasse a um consenso”, destacou o Secretário da Seção de Marítimos da ITF, Jon Whitlow.

specific seafarers' labor laws were threatened. "Some of the rights we are talking about are human rights, and it does not really matter whether we are referring to first or third world countries", emphasized at the occasion the secretary general of NUMAST – National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers, Brian Orrell, who, as spokesman for the Workers Group, was the main leader of all seafarers in the process of writing the new Convention

During the Maritime Technical Preparatory meetings carried out in 2004, many discussions arose from the fact that some countries tried to eliminate certain acquired benefits. Countries such as the United States and Canada, which support the convenience flag system, particularly in foreign trade, waged resistance against the consolidation of the new instrument. "According to the new Consolidated Convention, signatory countries will be entitled to exert police power to inspect and to apply sanctions, if required, even on board ships belonging to countries that have not ratified the Convention", explains Edson Areias, CONTMAF's Legal Counsel.

The need for an integrated discussion during the process of preparation of the consolidated document was emphasized by the labor unions. "Some governments and ship-owners, which apparently were reluctant

O encontro no SINDMAR do grupo representante do Brasil na 94ª Conferência reuniu Nilton Freitas, Assessor Especial do Ministro do Trabalho, e Vera Albuquerque, Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário

The meeting of Brazilian Representation for the 94th Conference, held at SINDMAR, gathered Nilton Freitas, Special Advise of the Minister of Labor, and Vera Albuquerque, Coordinator of Harbor and Maritime Labor Inspection

LEO ALMEIDA



Quando a Convenção consolidada for efetivamente implementada, as condições mínimas de trabalho do marítimo serão as primeiras a serem regulamentadas globalmente. Deste modo, o dispositivo internacional protegerá, em especial, os trabalhadores que atuam nos navios de bandeiras de países que não exercem uma jurisdição efetiva, estando sujeitos a condições insalubres e inseguras. “Desde que as vidas dos marítimos começaram a ficar desgastadas e os empregadores também passaram a não utilizar a mão-de-obra local, as normas internacionais passaram a ser necessárias para este setor”, destaca a representante da OIT, Cleopatra Doumbia-Henry. A representante ainda lembra que não existe uma legislação com as características da Convenção Marítima Consolidada capaz de abranger todos os países e trabalhadores marítimos do mundo, sendo esta uma experiência única.

Diversos estudos realizados pela OIT abordam as mudanças significativas do setor marítimo nos últimos anos em decorrência da crescente integração econômica mundial. Segundo a organização, somente nos últimos dez anos a frota mundial de navios cresceu 10%, representando, agora, um número total de cerca de 50 mil navios, com 1,25 milhões de trabalhadores de bordo, sendo 1/3 deles oficiais. Contudo, o desrespeito às aplicações das normas internacionais tem gerado reflexos sociais de grande gravidade na indústria marítima. Por isso as organizações internacionais representativas dos marítimos lutam para que a segurança das tripulações, as condições dignas a bordo e os direitos dos trabalhadores sejam fatores primordiais.

O controle das autoridades portuárias também foi um aspecto debatido pelas representações sindicais internacionais. A falta de compromisso dos armadores com os direitos dos trabalhadores estava sendo apontada pelos líderes sindicais como um problema a ser superado. A partir do novo documento os portos de cada país serão responsáveis não apenas pelo controle da segurança e licença dos navios, como já acontece, mas também pelas condições laborais dos trabalhadores. O mecanismo permite uma fiscalização mais rigorosa, sobretudo nas embarcações que arvoram a bandeira de conveniência. A adoção das chamadas bandeiras de conveniência e o incremento, particularmente a partir de 1980, diminuíram consideravelmente os requisitos mínimos exigidos para operar com um navio e contratar mão-de-obra marítima.

A Convenção dispõe sobre as condições mínimas de qualificação, recrutamento, emprego, remuneração, acomodação, férias, segurança e seguridade social. A Convenção Consolidada também protegerá os trabalhadores das condições laborais a bordo nos navios que operam no sistema de bandeira de conveniência. O documento final foi aprovado por 104 países

O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, debate o texto da Convenção com outros consultores

Edson Areias, Juridical Consultant of CONTTMAF, debates the text with other advisers



DIVULGAÇÃO

concerning their viewpoints, were called to give their contribution so that consensus could be reached”, reported ITF’s Maritime Section Secretary, Jon Whitlow.

When the Consolidated Convention comes effectively into force, minimum conditions for maritime labor will be the first to be globally regulated. Therefore, the international instrument will specifically protect workers that toil on board ships of countries that exact no effective jurisdiction over their flags and that tolerate unsafe and unhealthy conditions. “After the downgrading of life aboard and after employers stopped hiring local hands, international norms became necessary for the segment”, says ILO’s Representative, Cleopatra Doumbia-Henry. She also reminds us that there is no other legislation with the characteristics of the Maritime Consolidated Convention, which is able to reach all countries and all seafarers of the world, thus constituting a unique experience.

Several surveys carried out by ILO address the significant changes in the maritime sector during the last years, as a consequence of the increasing world economic integration. According to the Organization, only in the last ten years the global merchant fleet grew 10%, representing now a total number of circa 50 thousand ships, employing 1.25 million of seafarers on board, out of which 1/3 are officers. However, non-compliance with international rules has generated severe social consequences in the maritime industry. Because of this, international seafarers’ organizations strive to make sure that crews have safety, decent work conditions on board and respect for the labor rights of workers.

dos 106 que enviaram representação à Conferência – os dois que se abstiveram foram a Venezuela e o Líbano – entre os 178 países membros da OIT.

“Nós acreditamos que esse trabalho, concluído de forma conjunta, dará uma contribuição significativa para a garantia de condições decentes de trabalho no mar e fará uma diferença real nas condições de vida de muitos trabalhadores marítimos do mundo”, enfatizou Brian Orrell.

A Convenção aprovada é coerente com as principais convenções marítimas existentes. As alterações foram feitas para a atualização do documento e para evitar conflitos entre normas da OIT e da IMO. Ela é dividida em artigos, regulamentos e código – Parte A (obrigatória) e Parte B (facultativa). Desde o início, os governos e as representações laborais e patronais comprometeram-se com uma Norma que fosse amplamente ratificada e aplicada, sendo firme nos direitos, mas flexível na forma de aplicação. A Convenção foi dividida em cinco títulos: 1. Requisitos mínimos para o trabalho do marítimo a bordo; 2. Condições de emprego; 3. Acomodação, instalações de recreio e alimentação; 4. Proteção à saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção social; 5. Cumprimento e controle da aplicação.

A delegação brasileira que esteve em Genebra, na Suíça, na reunião que aprovou o texto único foi constituída pelo

DIVULGAÇÃO



O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, e o Presidente do Sindicato Filipino Amosup, Gregório Oca, que agregou representatividade na discussão sobre a Convenção, durante a 94ª Conferência da Sessão Marítima da OIT

Severino Almeida, President of CONTTMAF and SINDMAR, and Gregório Oca, President of AMOSUP – Phillipine Union –, who aggregated representativity to the debate of the Convention, during the 94th Conference

Control by dock authorities was another aspect discussed by international union leaders. The lack of commitment by ship-owners with seafarers' rights was pointed out by union leaders as a problem to be overcome. According to the new Convention, port authorities of each country are to be held responsible not only for the safety and for licensing of ships, as it already happens today, but also, for the labor conditions of workers on board. This mechanism provides a more rigorous inspection, especially on board ships flying flags of convenience. The boom of convenience flags, in particular after 1980, downgraded considerably the minimum standards required to operate a ship and to hire maritime labor.

The Convention establishes the minimum conditions for qualification, recruitment, employment, remuneration, accommodation, vacation, safety and social security. The Consolidated Convention will also protect workers from labor conditions aboard ships operating under flags of convenience. The final document was approved by 104 countries out of the 106 that sent representatives to the Conference. There were two abstentions – Venezuela and Lebanon – among 178 ILO member States.

“We believe that this work, conducted jointly, will bring an expressive contribution to assure decent conditions of work at sea, and will operate as a real differential in the life conditions of many seafarers around the world”, emphasized Brian Orrell.

The approved Convention matches the terms of the most important maritime conventions in effect. Changes were made in order to update the document and to avoid conflicts between ILO and IMO norms. The Convention is divided in articles, regulations and codes – Part A (mandatory) and Part B (optional). From the very beginning governments, as well as both owners and seafarers representations were committed to a Norm that could be amply ratified and applied, firm concerning the rights, but flexible regarding the form of enforcement. The Convention was divided in five titles: 1. Minimum requirements for seafarers to work on a vessel; 2. Employment conditions; 3. Accommodations, recreational facilities, food and catering 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection; 5. Compliance and enforcement.

The Brazilian delegation that went to Geneva, Switzerland, at the Session that approved the consolidated text was comprised by Brazilian Navy Maritime Politics Advisor, Captain (Naval Reserve) José Roberto Paulon Silva, by the National Coordinator

Assessor de Política Marítima da DPC, CMG José Roberto Paulon Silva, pela Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, Vera Albuquerque, pelo Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, pelo Assessor Internacional do Syndarma, Alte Amorim Ferreira Vidigal, pelo Terceiro Secretário do Ministério das Relações Exteriores, Igor Santanna Resende, pelo Procurador Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul, Eduardo Antunes Parmeggiani, pelo Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, pelo Embaixador do Brasil na ONU em Genebra, Clodoaldo Huguency, e pelo representante da Missão Permanente do Brasil em Genebra, Carlos Antônio Paranhos da Rocha.

A Convenção Única Marítima Consolidada entrará em vigor após a ratificação de pelo menos 30 Estados-Membros da OIT que reúnam, no mínimo, 33% da tonelagem bruta dos navios do mundo. O entendimento da importância desse documento para o fortalecimento das Marinhas Mercantes nacionais, ao final de cinco anos de trabalhos integrados, foi sintetizado pela própria Federação Internacional dos Armadores (International Shipping Federation), ISF, através do Secretário Geral Chris Horrocks. "Este marco divisório é apenas o começo. A partir de agora teremos que nos certificar de que cada governo ratificará a Convenção Consolidada e, assim que possível, comecem a aplicá-la integralmente", afirmou Chris Horrocks. 🌐

for Inspection of Labor in Harbors and Vessels, Vera Albuquerque, by the President of CONTTMAF and SINDMAR, Severino Almeida, by the SYNDARMA (Ship-owners Syndicate) International Advisor, Admiral Amorim Ferreira Vidigal, by the Regional Labor Attorney of the State of Rio Grande do Sul, Eduardo Antunes Parmeggiani, by the Legal Counsel of CONTTMAF, Edson Areias, by the Ambassador of Brazil at the UN in Geneva, Clodoaldo Huguency, by the Representative of the Permanent Mission of Brazil in Geneva, Carlos Antonio Paranhos da Rocha, and by the Third Secretary of the Foreign Relations Ministry, Igor Santanna Resende.

The Maritime Consolidated Convention will be in effect after ratification by at least 30 ILO Member States representing, at least, 33% of the gross tonnage of ships worldwide. The recognition of the importance of this document for the strengthening of domestic Merchant Marines, at the end of five years of integrated work, was summarized by the International Shipping Federation – ISF – general secretary Chris Horrocks. "This milestone is just the beginning. From now on we will have to make sure that each government ratifies the Consolidated Convention and, as soon as possible, starts to fully apply it", affirmed Chris Horrocks.

Cummins.

Propulsão até 2500 HP. Energia até 2000 Kw.

Mais de **80 anos** de experiência dão aval a uma extensa linha de motores utilizados nas mais diversas aplicações, equipando barcos de apoio aos serviços de petróleo Off Shore, além de iates e balsas, barcos empurradores, de pesca, de passageiros e de carga por todo o mundo, oferecendo total tranquilidade tanto em terra como em alto mar.

Cummins. Você pode contar com essa marca.



www.cummins.com.br

Cummins Dist. de Motores Diesel e Equip. Ltda.

Av. Brasil, 20.289 - Coelho Neto - Rio de Janeiro/RJ

(21) 2196-3131

EM TODAS
AS SITUAÇÕES

0800 12 33 00
falecom@cummins.com





MARCELLO SOKAL

A Pasárgada litorânea

Litoral brasileiro faz a felicidade de armadores e agenciadores de transatlânticos europeus e norte-americanos

De vento em popa. Nenhuma expressão melhor define o crescimento do mercado de navio de passageiros no mundo. Apostando na exibição de glamour, pompa e riqueza, os armadores estrangeiros há pouco mais de cinco anos começaram a investir pesado na costa brasileira, trazendo transatlânticos para movimentar um mercado com enorme potencial em nosso país. Esse mundo dos sonhos embala a triste realidade marítima brasileira. Essas enormes e luxuosas embarcações arvoram bandeiras que deixam o Brasil em seus 7.367 quilômetros de costa a ver navios de turismo... estrangeiros.

Cobiçada pelos armadores estrangeiros, a costa brasileira sempre foi alvo das pretensões turísticas e financeiras dos donos dos transatlânticos. Devido a empecilhos constitucio-

nais impostos às embarcações estrangeiras de turismo para utilizarem a cabotagem brasileira, o governo brasileiro promulgou a Emenda Constitucional no 7 em agosto de 1995. O resultado foi a crescente invasão de transatlânticos na costa brasileira durante todos os verões. O grande divisor de águas do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil foi o Splendour of the Seas, que atracou no país na temporada 1999/2000. Desde então, a cada temporada, o número de atracações vem aumentando consideravelmente, com exceção da alta estação seguinte aos incidentes ocorridos nos Estados Unidos em setembro de 2001.

Natal, Cabedelo, Salvador, Rio de Janeiro, Santos e Itajaí são as cidades mais procuradas, além da Região Amazônica.

Contudo, é no porto do Rio de Janeiro que as faraônicas embarcações atracam com maior frequência. E isso contribui para o crescimento do mercado brasileiro de turismo marítimo. Prova disso é o aumento do período da temporada, que antes era apenas durante o período compreendido entre o Natal e o carnaval, e agora abrange os meses de novembro a abril.

A extensa costa brasileira é um grande atrativo para a vinda de muitos transatlânticos. O maior deles, o Queen Mary 2, que apesar de ter sido construído na França, viaja com bandeira britânica, voltou pela segunda vez ao Brasil. Este titã dos mares, que foi construído com um orçamento de US\$ 928 milhões, trouxe ao Rio de Janeiro mais de três mil turistas, entre passageiros e tripulantes, em cada uma das duas vindas à cidade nesta temporada.

De acordo com a Cruise Lines International Association, CLIA, mais de dez milhões de passageiros embarcaram em transatlânticos em todo o mundo no ano passado. Em 2004, esse número era de nove milhões. E não é somente o número de turistas que vem crescendo. Os próprios armadores acreditam no incremento do setor e vêm colocando no mar mais navios de passageiros nos últimos anos. Em 1975, por exemplo, havia 140 navios deste tipo no mundo; hoje há mais de 260 embarcações navegando pelos mares. Este aumento decorreu principalmente do senso de oportunidade e investimento dos armadores para explorar o mercado no Hemisfério Sul do planeta. Durante os invernos europeu e norte-americano, as companhias vêm para a América do Sul para aproveitar a alta temporada.

Movimentação de transatlânticos agita os principais portos do país

Ainda sem dados oficiais, as estimativas das atracações dos transatlânticos, entretanto, já superam os números registrados nos anos anteriores. O porto de Cabedelo, na Paraíba, por exemplo, recebeu sete atracações nesta temporada. Segundo Iramirton Pereira de Moura, Diretor de Marketing da Empresa Paraibana de Turismo, PBTur, cerca de 700 turistas visitaram a cidade paraibana em cada atracação. Os números ficam ainda mais robustos na capital baiana. Salvador recebeu 14 transatlânticos até o final da temporada de 2006, sendo que alguns realizaram mais de

FIQUE POR DENTRO

Apesar de todo o entusiasmo que o turismo marítimo costuma receber da grande imprensa, certos aspectos são desconhecidos do grande público, recebendo pouca ou nenhuma atenção da mídia especializada. As estruturas em terra utilizadas pelo turista que viaja por terra ou pelo ar, que são dispensadas pelo turismo marítimo, traz recursos para a economia nacional. O turismo que utiliza os transportes aéreo e terrestre utiliza diversos segmentos da indústria do turismo, entre eles, a rede de hotéis, que são pouco ou nada demandados pelo turismo marítimo. Os restaurantes e os eventos em terra, por exemplo, são muito menos freqüentados pelo turista que encontra no navio toda uma estrutura que busca satisfazê-lo e lucrar com isto.



DIVULGAÇÃO



O Vice-Presidente da Riotur, José Carlos Sá, afirma que 12% dos turistas que chegam ao Rio de Janeiro na alta temporada vêm em transatlânticos

Splendour of the Seas foi o divisor de águas do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil

duas atracções. As 36 atracções destas embarcações neste porto permitiram à cidade receber 55 mil turistas no período.

O Píer Turístico de Itajaí, em Santa Catarina, também teve intenso movimento nesta temporada. A cidade recebeu 17 transatlânticos e milhares de turistas. A temporada catarinense dos transatlânticos começou em dezembro, quando o Silver Cloud, das Bahamas, atracou em Itajaí. No mês anterior, este mesmo navio atravessou o rio Amazonas desfilando a magnitude de suas 148 suítes. Aliás, Manaus é escala de 30 transatlânticos nesta temporada e recebeu cerca de 25 mil turistas. Assim como na Região Sul, o turismo marítimo na Região Norte está de vento em popa. Nesta temporada, a capital amazonense recebeu cinco transatlânticos a mais do que na anterior.

E esta mesma onda chegou ao Rio de Janeiro. O porto do Rio apontou um crescimento de 35% na movimentação de passageiros e tripulantes em relação ao período 2004/2005, recebendo 250 mil turistas. Na véspera do Natal do ano passado, por exemplo, o porto carioca recebeu mais de 11 mil turistas num só dia. “Nove navios estrangeiros fizeram turismo na cabotagem brasileira nesta temporada, superando o total de quatro que atracaram no verão de

2004/2005. Dos nove, apenas um não fez escala no porto do Rio”, revela o Gerente Operacional do Píer Mauá, Pedro Guimarães, afirmando que o turismo na cabotagem representa 65% do total no país.

O Vice-Presidente da Empresa de Turismo do Rio de Janeiro (Riotur), José Carlos Sá, disse que a movimentação no porto do Rio vem crescendo nas últimas temporadas. “Hoje, 12% dos turistas que vêm à cidade chegam ao Rio de Janeiro em transatlânticos”, afirma José Carlos Sá. De acordo com o Vice-Presidente da Riotur, o turismo na cabotagem e no longo curso movimentou, nesta temporada, cerca de US\$ 75 milhões na cidade do Rio de Janeiro – levando-se em consideração o gasto de US\$ 300,00 por pessoa. “Isto representa um incremento de quase 25% em relação ao último período”, afirma. O porto do Rio registrou cerca de cem atracções de mais de 30 transatlânticos que passaram pela cidade. Por duas oportunidades nesta temporada, o porto recebeu quatro transatlânticos de uma só vez.

É importante destacar que o SINDMAR não crê nessas estimativas de gastos por turistas. A entidade acredita que esses números são supervalorizados para inflar artificialmente o interesse nesse tipo de turismo. O interesse maior dos agentes é justamente atender à atividade do turismo marítimo sem que encontrem dificuldades diante de possíveis medidas restritivas a esse tipo de turismo. Supervalorizar a contribuição que esta atividade produziria na economia local, regional e nacional é muito conveniente.

Essa injeção financeira trazida pelos transatlânticos desperta o interesse pela procura do trabalho a bordo. Contudo, a idéia de viajar para conhecer novos lugares, receber generosas gorjetas e se divertir a bordo de um luxuoso navio de passageiros é destruída pela realidade da enorme carga diária de trabalho. O resultado é a evasão de trabalhadores contratados, chegando a atingir o índice de 25%. Por isso, empresas que promovem cursos específicos ou recrutamento de candidatos aceitam inscrição de trabalhadores com qualquer experiência para as atividades de bordo. “O perfil dos alunos que participam dos cursos que ministramos está relacionado às áreas de turismo e hotelaria, com fluência na língua inglesa e, em alguns casos, com conhecimento em um terceiro idioma”, afirma a Gerente de Treinamento da empresa de consultoria e serviços náuticos Zorovich & Maranhão, Vera Lúcia Pereira.

A possível geração de empregos proporcionada pela vinda dos transatlânticos, contudo, não é desfrutada pelo marítimo brasileiro. O conjunto dos trabalhadores a bordo destas embarcações não é composto somente por marítimos de formação e carreira. A maior parte das tripulações é formada por profissionais de turismo e hotelaria, principalmente nos

transatlânticos que navegam pela cabotagem brasileira. Os profissionais requisitados para atividades de apoio e trabalho de recreação a bordo são os ligados ao turismo.

Todavia, os marítimos brasileiros, que são trabalhadores preparados especificamente para a vida e o trabalho a bordo como tripulantes, sempre ficam excluídos da oportunidade de desenvolver suas profissões neste segmento. “Para reverter este quadro, o Brasil deveria impor a contratação de profissionais marítimos brasileiros nos navios estrangeiros de turismo. Isto é algo que a Resolução Normativa no 66 do Conselho Nacional de Imigração, publicada em novembro do ano passado, não contempla. Os equívocos nesta Resolução são inúmeros. Além de exigir o prazo de 90 dias em águas jurisdicionais brasileiras para a contratação de brasileiros, o que para a atividade de turismo marítimo é uma eternidade, não considera ausência em águas brasileiras a saída e o retorno da embarcação por período inferior de 15 dias. Em outras palavras, uma conveniente e bela turnê em portos no Uruguai e na Argentina dá condições à embarcação de retornar ao Hemisfério Norte banhando-se em nosso litoral, sem gerar emprego para um único brasileiro a bordo; marítimo ou não. Mas o pior para o marítimo é o fato de que, ao

LEO ALMEIDA

O porto do Rio de Janeiro recebeu mais de 11 mil turistas em um só dia em dezembro do ano passado



Guerra sela destino de transatlântico

Nem sempre um transatlântico é sinônimo de glamour e luxo. Em tempos de guerra, nações acuadas apelam para qualquer alternativa de sobrevivência. E foi exatamente isso que aconteceu com o transatlântico alemão Wilhelm Gustloff. Batizado com o nome do militante nazista morto na Suíça em 1936 e transformado em mártir do movimento, o transatlântico foi construído naquele mesmo ano para ser o ícone da riqueza e poder alemães. Projetado para transportar 1.850 passageiros, a viagem inaugural do Wilhelm Gustloff aconteceu no mês de maio do ano seguinte.

Anos mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial, o transatlântico, impedido de realizar a tarefa para a qual foi construído – por motivos evidentes – foi adaptado para receber os feridos da guerra. O então navio-hospital ficou ancorado no Porto de Gotenhafen, na Polônia, até idos de 1945.

Mas o destino selou o fim do Wilhelm Gustloff com uma tragédia. No dia 30 de janeiro de 1945 muitas pessoas, entre soldados feridos, crianças, velhos, mulheres e homens civis, todos alemães, embarcaram no navio para fugir dos horrores da guerra. O destino era o Porto de Kiel, na Alemanha. Passava das 21h. O transatlântico alemão navegava a pouco mais de 20 milhas da costa polonesa, no Mar Báltico. O Wilhelm Gustloff foi atingido por três torpedos disparados pelo submarino russo S-13, por ordem do capitão Alexander Marinesko.

Em menos de cinquenta minutos o transatlântico foi para o fundo do mar. A viagem da esperança do Wilhelm Gustloff transformou-se na viagem da morte. O transatlântico transportava 10.614 vidas a bordo. Depoimentos de muitos dos 996 sobreviventes narram que as cabines, destinadas a quatro pessoas, eram ocupadas



por oito, dez pessoas. Os relatos ainda contam que havia gente deitada nos corredores e salões do transatlântico porque as cabines já estavam lotadas. Mais de 9.600 pessoas morreram neste naufrágio. Quase todos que estavam a bordo pereceram afogados ou devido a hipotermia, provocada pela baixa temperatura no mar – quase dois graus Celsius. Anos mais tarde, os russos voltaram ao local do naufrágio para bombardear os destroços do Wilhelm Gustloff no fundo do mar, numa tentativa, em vão, de apagar a memória do mundo.

Este foi, sem dúvida, o maior naufrágio da história marítima no mundo. Muitos até hoje acreditam que a tragédia do transatlântico Titanic, que afundou em 1912 e matou 1.517 pessoas, é a maior. O naufrágio do Wilhelm Gustloff vitimou um número de pessoas seis vezes maior do que o desastre do Titanic. É o transatlântico alemão que empunha o troféu da desgraça. Hoje, essa tragédia seria um escândalo que repercutiria mundialmente. Na época, o caso foi pouco comentado porque as vítimas eram alemãs e o mundo não tinha tempo para lamentar a morte de pessoas dessa nacionalidade.

MEMÓRIA BRASILEIRA

NAUFRÁGIO DO MAGDALENA

No Brasil, o acidente envolvendo um navio de passageiros que mais chocou o país aconteceu no Rio de Janeiro. O Magdalena, da companhia marítima inglesa Royal Mail, bateu em um recife no Arquipélago das Tijucas. A embarcação, que media 173 metros de comprimento, fazia a viagem inaugural em 1949. A colisão do Magdalena aconteceu na madrugada do dia 25 de abril. A mais forte das versões relata que o piloto de plantão confundiu a Barra da Tijuca com a entrada da Baía de Guanabara. Todos os 350 passageiros e 230 tripulantes conseguiram se salvar. Na altura da praia do Leme, a embarcação partiu-se e naufragou.

Pedro Guimarães, Gerente Operacional do Pter Mauá, no Rio de Janeiro, revela que o estado recebeu oito dos nove transatlânticos que fizeram a cabotagem no Brasil nesta temporada

O maior transatlântico do mundo, Queen Mary 2, aportou duas vezes no Rio de Janeiro nesta temporada



FOTOS: LEO ALMEIDA

estabelecer genericamente o percentual de 1/3 de brasileiros sem claramente incluir a participação do nosso marítimo nesta proporção, a Resolução Normativa no 66, na prática, deixou de fora os profissionais marítimos brasileiros nesta importante atividade de serviços, não importando quanto tempo passe em nossas águas”, observa Severino Almeida, Presidente da CONTMAF e do SINDMAR.

Mas, ainda assim, sempre haverá preocupação e precaução por parte de quem não é marítimo e está disposto a trabalhar neste segmento. De acordo com Airton Lima, Inspetor da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, ITF, no Rio de Janeiro, armadores contratam profissionais de

diversas nacionalidades para trabalharem nos transatlânticos. A adoção da bandeira de conveniência é muito comum em embarcações desse tipo. Segundo ele, os países da América Latina e as nações mais pobres da Ásia são as maiores fontes de trabalhadores para os transatlânticos. Os Armadores desses navios muitas vezes exploram os trabalhadores. A tripulação de apoio, isto é, camareiras, músicos, barmen, recreadores, entre outros, trabalham até 18 horas diárias. As horas extraordinárias não são apontadas porque a maioria dos contratos é do tipo all included, isto é, com tudo incluído. “E isso abrange até as horas extras e o adicional noturno”, alerta o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio. Para Airton Lima, os trabalhadores não reclamam porque têm medo de perder o emprego. “Após

*Por duas oportunidades
nesta temporada, o porto do
Rio de Janeiro recebeu quatro
transatlânticos de uma só vez*



LEO ALMEIDA

o desembarque, alguns armadores não pagam corretamente os salários com a promessa de embarcar futuramente o trabalhador em um outro transatlântico”, completa o Inspetor. Para poder combater os abusos cometidos contra os trabalhadores, a ITF e a CONTTMAF esperam que os profissionais prejudicados denunciem esse tipo de situação. Airton Lima denunciou, ainda, um caso de desrespeito e abuso trabalhista, ocorrido com um casal no mês passado, no transatlântico Melody. “Ela, grávida, e ele, debilitado, precisando se submeter a uma cirurgia. Ainda assim, o armador não queria desembarcar a brasileira e o namorado peruano. A CONTTMAF e o Ministério do Trabalho foram acionados para que se fizesse a intervenção a bordo e obrigasse o armador a desembarcá-los”, revela o Inspetor. As entidades trabalharam neste caso respaldadas pela Convenção 147 – da qual o Brasil é signatário –, que exige o padrão mínimo de segurança e saúde a bordo.

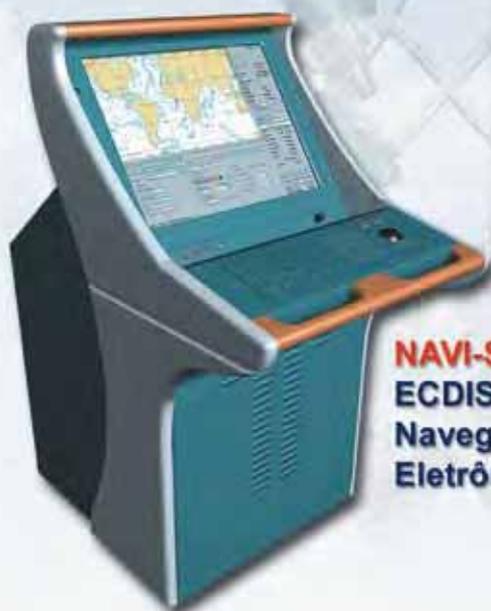
O SINDMAR entende que o turismo marítimo na costa brasileira deve ser apoiado e incentivado. Mas esse apoio e incentivo devem estar atrelados à geração de empregos para os trabalhadores brasileiros, inclusive para o marítimo, e a encomendas para a indústria nacional. Devem ainda

ser desenvolvidos mecanismos de fiscalização em relação a operações de lastro e esgoto dessas embarcações, com inequívoca determinação das autoridades em aplicar as leis que punem severamente as embarcações que poluem o meio marinho, independente da divulgação que essa atividade esteja recebendo da grande mídia. E não é só isso. Todas as embarcações que atraquem no Brasil devem ser submetidas a uma rigorosa fiscalização sanitária. Rigor, também, que deve ser aplicado na fiscalização das operações de risco, como por exemplo, o abastecimento de óleo nos transatlânticos. A sociedade brasileira deveria estar sendo mais bem informada sobre todos os riscos inerentes a essa atividade, que não é feita apenas de glamour, pompa e riqueza.

As empresas brasileiras poderiam investir também nessa atividade, estimulando o governo brasileiro a iniciar uma discussão sobre como poderia contribuir para o ressurgimento e o crescimento de uma indústria nacional de cruzeiros marítimos. Logicamente, não precisaria começar com um novo Queen Mary. Por enquanto, apesar de o sol brilhar para todos na exuberância da costa brasileira, o grande astro tem brilhado mais e melhor para os estrangeiros. ☸

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

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



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

NAVI-RADAR 3000
Radar de última geração



RADAR INTEGRATOR BOARD
Placa integradora para sobreposição de imagem radar



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

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

Acidente de Trabalho

A informação é uma forma de evitar o mal que assombra funcionários e patrões



**Ana Lucia de Oliveira
Nogueira Rosa**
Assessoria de Previdência
Social do SINDMAR

Aquele velho ditado “caxias” afirmando que trabalho não mata está sendo colocado em cheque há alguns anos. Porém, por mais fácil e tranquilo que possa parecer um determinado trabalho, pode ocorrer, às vezes, alguns acidentes. Imagine aqueles em que o profissional desafia o perigo constantemente. Dados da Organização Internacional do Trabalho mostram que os acidentes de trabalho e doenças ocupacionais matam mais de 57 mil pessoas por ano no Brasil. Por isso, o assunto relacionado a acidentes de trabalho é complexo. Entretanto, saber o que significa é primordial para o entendimento desse tema. O acidente de trabalho é o acontecimento, fortuito ou fatal, que pode ocorrer com o trabalhador durante sua jornada de trabalho.

Acidentes de trabalho são considerados não só os que causam lesão corporal por causa do instrumento de trabalho, mas também as ocorrências que causam danos nos períodos destinados à refeição, ao repouso ou por ocasião da satisfação de necessidades fisiológicas no local de trabalho. Vale lembrar que o empregado está no exercício do trabalho quando ainda está no trajeto da residência para o local de trabalho e vice-versa.

Alguns males são decorrentes das condições determinadas pelo ambiente de trabalho ou, ainda, agravados por elas. O mais comum é a LER/DORT (Lesão por Esforço Repetitivo/Distúrbio Osteomusculares Relacionados ao Trabalho). Outros, contudo, são ocasionados exclusivamente pelo exercício profissional. Por essa razão, a CLT estabelece que nenhuma pessoa possa ser obrigada a remover peso superior a 60 kg.

Alguns acidentes também se devem à ação humana ou força maior, isto é, agressão, inundação, incêndio, atos terroristas, imprudência, negligência, imperícia de terceiros e contaminação acidental, entre outros. Ou ainda acontecem fora do local de trabalho, como em execução de ordem, em viagem a serviço e cursos.

É preciso considerar um detalhe: os acidentes ocorridos durante jogos de futebol ou em excursões patrocinados por empresas já foram considerados acidentes de trabalho. Em tais casos, deve ser sempre elaborada a Comunicação de Acidente de Trabalho, também conhecida como CAT. Caberá ao médico do INSS fazer o nexó técnico causal.

A elaboração da CAT garante os direitos dos empregados e resguarda os deveres dos empregadores. A redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança, é um direito do trabalhador. Os trabalhadores têm direito ao seguro contra acidentes de trabalho, sem excluir a indenização a que o empregador está obrigado, sempre quando incorrer dolo ou culpa, conforme a Constituição Federal. Vale lembrar que a responsabilidade sobre o seguro é sempre do empregador.

O Ministério do Trabalho e Emprego, o MTE, é o órgão executivo responsável pela representação política e social para assuntos relacionados com as interfaces envolvidas nas relações de trabalho. O universo de atuação do MTE abrange vários órgãos e entidades de apoio técnico e legal, como a Delegacia Regional de Trabalho, a DRT. O objetivo da DRT é garantir os requisitos legais da legislação, visando à integridade física e mental do trabalhador. A Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, a Fundacentro, é o braço técnico ligado ao MTE. A Fundacentro tem atribuições no âmbito de pesquisas e assessoramento técnico, como, por exemplo, os estudos realizados sobre os problemas

de segurança, higiene e medicina do trabalho. As empresas dispõem de diversos instrumentos para gerenciar com eficiência as condições do ambiente de trabalho e a saúde dos empregados: a Comissão Interna de Prevenção de Acidente (CIPA), o Programa de Preparação de Riscos Ambientais (PPRA), o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), o Equipamento de Proteção Individual (EPI) e o Equipamento de Proteção Coletiva (EPC), entre outros.

Cumprir a legislação existente é um dever da administração das empresas para proporcionar um ambiente seguro e saudável. O resultado é o compromisso e a colaboração mútua entre empregadores e trabalhadores. Ao empregado, cabe cumprir as ordens de serviço elaboradas pelas companhias para prevenir atos inseguros no desempenho de suas funções, enquanto a empresa deve conhecer a legislação específica aplicável às suas atividades laborativas, bem como as implicações legais a que estão sujeitas por acidentes de trabalho ou doenças ocupacionais provocadas pelas condições inadequadas do mesmo.

O direito ao auxílio-doença começa a partir do primeiro dia do vínculo empregatício e não há período de carência

Alguns males são decorrentes das condições determinadas pelo ambiente de trabalho ou, ainda, agravados por elas. O mais comum é a LER/DORT (Lesão por Esforço Repetitivo/Distúrbio Osteomusculares Relacionados ao Trabalho)

Tanto o empregado quanto o empregador estão sujeitos às punições pelo não cumprimento das medidas de segurança relativas à saúde ocupacional assim como à proteção ambiental. A legislação vigente do INSS obriga o amparo ao segurado acidentado no trabalho através do benefício auxílio-doença por acidente de trabalho, pelo tempo que durar a incapacidade laborativa do empregado. O direito ao auxílio começa a partir do primeiro dia do vínculo empregatício e não há período de carência.

Vale lembrar que, em caso de morte, invalidez parcial ou permanente, não há qualquer montante a título de indenização ou pecúlio por parte da Previdência Social, tanto para os dependentes quando para o próprio segurado. Em caso de acidente fatal, os dependentes habilitados terão direito à pensão por morte. Por isso, é importante, nesses casos, garantir um seguro através do compromisso do empregador no Acordo Coletivo de Trabalho firmado com o sindicato.

O aposentado que retorna ao trabalho terá sua CAT registrada no sistema da Previdência Social, não tendo direito a qualquer benefício pecuniário, uma vez que, por já ser aposentado, a lei proíbe o recebimento de mais de um benefício. O aposentado terá direito apenas à reabilitação profissional.

A novidade para as empresas é a nova metodologia para o cálculo do Seguro Contra Acidente do Trabalho (SAT), que entra em vigor em 2006. Hoje as alíquotas são estipuladas em 1%, 2% ou 3%, de acordo com o grau de risco – leve, médio ou grave, respectivamente – das atividades das empresas. Essa classificação depende do ramo de atividade econômica, independentemente da qualidade do ambiente de trabalho. Contudo, há a possibilidade de flexibilização dessas alíquotas. Isto acontecerá a partir da criação do Fator Acidentário Previdenciário (FAP), conforme a Resolução CNPS 1236 de 28/04/2004, publicada no Diário Oficial da União em 10/05/2005. O FAP possibilitará à empresa a redução de 50% ou, na sua majoração, de até 100%, na contribuição destinada ao financiamento dos benefícios concedidos no grau de incidência laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho. O FAP é um fator multiplicador sobre a alíquota do Seguro Acidente do Trabalho e usa a Classificação Internacional de Doenças (CID) como estatística, sendo, entre outros fatores, um cálculo com visão epidemiológica. Mesmo

assim, a CAT continuará a ser exigida. A finalidade dessa nova metodologia é estimular investimentos em prevenção de acidentes de trabalho.

Outro aspecto que devemos salientar está relacionado à reforma da Previdência, que data de dezembro de 1998, através da Emenda Constitucional nº 20. Por esta emenda, foi introduzido o parágrafo 10, artigo 201 na Constituição Federal, que transforma o SAT em concorrente entre o estado e a iniciativa privada, pois era público desde 1967. Na verdade, essa emenda exclui os eventos de doença, invalidez e morte, decorrentes de acidente do trabalho, da cobertura da Previdência Social. Assim, abriu-se a possibilidade de privatização, ainda que de forma concorrente e parcial. Esse dispositivo está dependendo de uma regulamentação que, pelo visto, atenda ao interesse das companhias seguradoras nacionais e internacionais, que pretendem transformar em comércio a segurança e a saúde dos trabalhadores no cumprimento aos direitos fundamentais na Constituição.

Para barrar essa investida do governo na retirada de direito dos trabalhadores, está sendo elaborada uma proposta de projeto de lei de seguro contra acidentes do trabalho, inteiramente público, para se resgatar na Constituição o texto original do artigo 201, que previa que o SAT seria exclusivamente público.

Enquanto o projeto de lei não restitui o texto original da Constituição Federal, quanto à possibilidade da exclusão do acidente do trabalho da Previdência Social, vejamos o que a legislação previdenciária garante em relação a este assunto.

Segundo a legislação previdenciária, o acidente de trabalho é o que ocorre no exercício de atividade a serviço da empresa, provocando lesão corporal ou perturbação funcional, causando morte ou perda, ou redução permanente ou temporária da capacidade de trabalho. É importante saber que a comunicação de acidente do trabalho deverá ser formalizada no INSS ou pela internet, no prazo de 24 horas ou no primeiro dia útil após o acontecido.

Os casos de afastamento por período igual ou superior a 15 dias em decorrência de acidente de trabalho deverão ter os registros e os encerramentos da CAT no sistema da Dataprev, sem necessidade de carimbo na CTPS. O dia do acidente ou da realização do diagnóstico – para os casos de doença ocupacional ou do trabalho – será a data de incapacidade para o trabalho. Esse diagnóstico será feito pelo médico da companhia, que deverá elaborar a CAT e encaminhar o segurado à agência da Previdência Social.

O pedido de reabertura de auxílio-doença decorrente de acidente de trabalho poderá ser reaberto em qualquer época, desde que, na referida data, comprove a qualidade de segurado, mesmo que o empregado não tenha mais vínculo com a empresa em que aconteceu o acidente ou esteja desempregado. A reabertura de auxílio-doença acidentário deverá ser comunicada ao INSS quando houver tratamento ou afastamento por agravamento da lesão do acidente ou doença-ocupacional, gerando incapacidade laborativa. Não será considerada a reabertura da CAT quando houver simples assistência médica ou afastamento por menos de quinze dias consecutivos.

Fazem jus ao benefício de auxílio-doença decorrente de acidente de trabalho os segurados empregados com registro na CTPS – exceto os domésticos –, os trabalhadores avulsos, isto é, aqueles que prestam serviços em empresas cuja contratação é feita por intermédio dos órgãos gestores de mão-de-obra ou do sindicato que os representam, e os segurados especiais, que são os produtores rurais que exploram atividade em regime de economia familiar.

O presidiário que exercer atividade remunerada na condição de empregado fará jus ao benefício de auxílio-doença decorrente de acidente de trabalho.

Cumprir a legislação existente é um dever da administração das empresas para proporcionar um ambiente seguro e saudável

A classificação dos acidentes de trabalho pode ser assim definida:

- **acidente típico** ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa;
- **doença profissional ou do trabalho;**
- **trajeto** ocorre no percurso do local da residência para o trabalho, ou vice-versa, considerando a distância e o tempo de deslocamento compatível com o percurso do referido trajeto, seja em transporte próprio, da empresa ou coletivo. No caso do marítimo que sofre um acidente fora do seu domicílio durante uma estadia do navio em qualquer porto, faz-se necessária a elaboração da CAT.

Quando o segurado, por interesse próprio, interrompe ou altera o trajeto do percurso habitual e sofre qualquer tipo de lesão, esta não é considerada acidente de trabalho. Vale lembrar que, para o trabalhador com vínculo na CTPS, o nexu técnico só será estabelecido se a previsão de afastamento for superior a 15 dias consecutivos.

As comunicações dos acidentes de trabalho feitas perante o INSS devem se referir às seguintes ocorrências:

- **CAT inicial** acidente de trabalho típico, doença ocupacional ou trajeto;
- **CAT de reabertura** reinício de tratamento ou afastamento por agravamento de lesão de acidente de trabalho, ou de doença profissional ou do trabalho, com benefício cessado. Deverá constar na CAT de reabertura as mesmas informações da época do acidente, exceto quanto ao afastamento, último dia trabalhado, atestado médico e data da emissão, que serão relativos à data de reabertura. Vale ressaltar que a data do acidente nem sempre é a mesma da data do afastamento;
- **CAT de óbito** em caso de falecimento decorrente de acidente ou de doença ocupacional.

O INSS poderá avaliar o acidente do trabalho ouvindo testemunhas, pesquisando ou realizando vistoria no local onde aconteceu o fato. Nesse caso, para obter uma caracterização técnica do acidente de trabalho, poderá ser pedido diretamente ao empregador o perfil profissiográfico previdenciário, visando ao esclarecimento dos fatos e ao estabelecimento do nexu causal.

No caso de o acidente de trabalho resultar em morte imediata, os familiares poderão exigir:

- boletim de registro da ocorrência ou, se necessário, cópia do inquérito policial;
- laudo de exame cadavérico ou documento equivalente;
- certidão de óbito.

É bom lembrar que, para fins de pensão por morte, o reconhecimento técnico do nexu entre a *causa mortis* e o acidente ou a doença profissional/ocupacional será realizado pela perícia médica do INSS. Isto somente acontece mediante a análise documental, ficando a critério da perícia a avaliação do local de trabalho.

É importante citar que todos os campos das quatro vias – INSS, segurado ou dependente, sindicato e empresa – da CAT deverão ser totalmente preenchidos. Compete ao emitente – a empresa, ou o sindicato, ou a autoridade pública, ou o próprio – desse documento a distribuição das vias e informar ao segurado o posto em que foi dada a entrada. O campo “atestado médico” deste documento deverá ser preenchido pelo médico, do serviço público ou privado, que assistiu o acidentado, devendo constar o carimbo, a assinatura e a numeração de inscrição no CRM. Na falta de comunicação por parte da empresa, poderão

*A companhia
ficará obrigada
a pagar ao segurado
que tiver licença
remunerada
a diferença entre
o valor de sua
remuneração
e a importância
garantida pela
licença do INSS*

formalizar a CAT o próprio acidentado, seus dependentes, a entidade sindical competente, o médico que o assistiu ou qualquer autoridade pública. Neste caso, não prevalece o prazo previsto em lei. Contudo, a CAT entregue fora desse prazo, ou anteriormente ao início de qualquer procedimento administrativo, caracteriza-se como denúncia espontânea, não cabendo a lavratura de auto de infração. A falta dessa comunicação não isenta a companhia de responsabilidade pela falta do cumprimento do disposto na legislação. Vale lembrar que, neste caso, os membros do Ministério Público e dos Serviços Jurídicos da União e dos Estados, os comandantes de unidades militares do Exército, Marinha, Aeronáutica e Forças Auxiliares (Corpo de Bombeiros e Polícia Militar), prefeitos, delegados de polícia, diretores de hospitais e de asilos oficiais e servidores da administração direta e indireta, em todos os âmbitos, são considerados autoridades públicas.

No caso de o médico do atendimento se recusar a preencher o atestado médico da CAT, este deverá ser feito preferencialmente pelo médico do trabalho da empresa ou pelo médico assistente, com a devida descrição do atendimento realizado ao acidentado do trabalho, com o Código Internacional de Doença (CID), e o provável período do tratamento.

As CATs relativas ao acidente de trabalho ocorrido com o aposentado que desempenhou atividade como empregado deverão ser registradas e encerradas. O aposentado deverá estar ciente do encerramento da CAT e orientado quanto ao direito à reabilitação profissional, desde que atendidos os requisitos legais.

Não são consideradas como doença do trabalho:

- doença degenerativa;
- doença inerente a grupo etário;
- doença que não produza incapacidade laborativa;
- doença endêmica adquirida pelo segurado habitante de região em que ela se desenvolva, salvo comprovação de que é resultante de exposição ou contato direto determinado pela natureza do trabalho.

Em casos excepcionais, caso a doença profissional não esteja incluída na relação da Previdência Social, esta deverá considerá-la como acidente de trabalho.

Estabilidade provisória no acidente de trabalho

O segurado que tenha sofrido um acidente no trabalho tem como garantia de 12 meses a manutenção do seu contrato com a empresa, mesmo após a cessão do auxílio-doença acidentário, independentemente de percepção de auxílio-acidente. Vale explicar que o auxílio-acidente é uma indenização mensal ao segurado que, após as lesões, tem uma redução significativa na capacidade laborativa. A garantia de 12 meses começa a partir do momento em que o empregado retorna à atividade laboral e tem seu direito ao auxílio-doença acidentário cessado. É importante ressaltar que nos casos de contratos por tempo determinado, a rescisão poderá ser feita no término do prazo ajustado, não havendo qualquer previsão para estabilidade. Por outro lado, se o segurado

O acidente de trabalho é o que ocorre no exercício de atividade a serviço da empresa

se afastar por no máximo 15 dias, não haverá concessão de auxílio-doença, nem de garantia do emprego. O contrato de trabalho do empregado acidentado ficará interrompido até o décimo quinto dia posterior ao fato; a partir do décimo sexto dia, o contrato será considerado suspenso.

Para o cálculo da renda mensal do Auxílio-Doença por Acidente do Trabalho, serão considerados, nesse período, 80% dos maiores salários de contribuições havidos efetivamente, a partir de julho de 1994, corrigidos monetariamente. Neste benefício não se aplica o fator previdenciário.

Como os demais benefícios previdenciários, a Previdência Social terá a responsabilidade de efetuar o pagamento das frações do 13º salário (abono anual), isto é, dos meses em que o segurado se encontrou em benefício. O pagamento deste abono é feito por ocasião da alta do tratamento ou no mês de dezembro. A empresa é responsável pelo recolhimento do FGTS enquanto o empregado estiver recebendo o auxílio-doença por acidente de trabalho. É importante lembrar que a companhia ficará obrigada a pagar ao segurado que tiver licença remunerada – durante o período de recebimento do auxílio-doença – a diferença entre o valor de sua remuneração e a importância garantida pela licença do INSS.

Quando o segurado interrompe ou altera o trajeto do percurso habitual e sofre lesão, esta não é considerada acidente de trabalho



Assista à Copa do Mundo a bordo. É bem melhor do que ficar a ver navios.



Antena Estabilizada AL-7203

Para mais informações, entre em contato com o nosso departamento comercial pelo tel. (21) 2187-2437, ou através do e-mail radiomar@radiomar.com.br.

Acompanhe os melhores lances da Copa e a melhor programação da TV de onde você estiver.

A Antena Estabilizada AL-7203 da Orbit Marine oferece alta performance com baixo custo de manutenção para recepção de satélites do mundo inteiro. Ela é compacta e, por isso, ideal para espaços limitados.

Com uma cobertura ampla e alta compatibilidade com múltiplos receptores, a Antena Estabilizada AL-7203 da Orbit Marine fornece ótima solução para a comunicação com uma excelente relação custo-benefício e pode ser utilizada para fins militares, comerciais e pessoais. É a solução perfeita para você não perder os melhores momentos da Copa.



Coordenadores de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário examinam a documentação da tripulação e verificam contratos de trabalho em vigência firmados e a lista dos tripulantes

“Gatoperativas” recebem duro golpe da Autoridade Marítima

DPC estabelece novo procedimento gerando importante instrumento para a defesa dos direitos trabalhistas e MTE age com rigor

A **Diretoria** de Portos e Costas, DPC, alterou as Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (Normam-08/DPC e o anexo 2B), representando um sério golpe nas empresas que ainda insistem em ter profissionais sem qualquer tipo de vínculo trabalhista com os marítimos embarcados. Para inibir a consequência da ação de falsas cooperativas no meio marítimo, a Portaria nº 98/DPC foi publicada no Diário Oficial da União nº 246 e entrou em vigor no dia 19 de dezembro de 2005. As cooperativas, que na prática nada mais fazem do que as intermediações de mão-de-obra

para o trabalho embarcado, contrariam frontalmente a Lesta – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.

A alteração que este documento prevê está diretamente relacionada ao cumprimento de procedimentos que os armadores devem seguir em relação à documentação profissional dos funcionários aquaviários. Os prepostos das companhias devem registrar os contratos de trabalho em vigência firmados com a tripulação e a lista das pessoas embarcadas, além de cópias das carteiras de trabalho de cada tripulante.

A Portaria nº 98/DPC é um enorme avanço no combate ao trabalho sem

registro, impugnando o incremento na informalidade e ilegalidade do trabalho a bordo. As empresas armadoras que deixam de cumprir os procedimentos estabelecidos pela Autoridade Marítima já estão passíveis de severas punições aplicadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, MTE. Sem dúvida, esta é uma vitória para a comunidade marítima, que estaria à mercê das cooperativas de locação de mão-de-obra marítima se não fosse a determinação da DPC e das Coordenações Nacional e Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário em evitar a burla da lei.

A Lei nº 9.537/97, também conhecida como Lesta, que trata de segu-



“Desde a assinatura da Portaria Interministerial nº 80/2002 e, principalmente, após a emissão da Portaria nº 98/2005 da DPC, a fiscalização das Capitânicas, Delegacias e Agências tem sido realizada com o propósito de preservar os direitos dos nossos aquaviários e, quando constatadas irregularidades, de imediato, as Coordenadorias Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário são informadas a respeito”, Alte Torres

rança do tráfego aquaviário, remete claramente o regime de trabalho embarcado ao contrato de trabalho do marítimo.

Há pouco mais de quatro anos foi firmado um protocolo de cooperação técnica entre o Ministério do Trabalho e Emprego e o Ministério da Defesa, com a intervenção do Comando da Marinha. A partir deste protocolo, os dois ministérios passaram a atuar mais próximos do setor. Esta relação foi ratificada pela Portaria Interministerial nº 80, de 16 de dezembro de 2002. “Esta Portaria visa otimizar a fiscalização do cumprimento das normas de proteção da vida e do trabalho a bordo de embarcações nacionais, de acordo com o contido no Protocolo de Cooperação Técnica, de 12 de março de 2001”, explica o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Marcos Martins Torres. Contudo, somente com a Portaria nº 98/DPC é que houve a regulamentação

da forma de comunicação ao MTE. Esta nova Portaria impõe ao mercado a regularização dos contratos de trabalho a bordo, não deixando espaço para a informalidade e a ilegalidade e garantindo os direitos trabalhistas e previdenciários dos trabalhadores. “Desde a assinatura da Portaria Interministerial nº 80/2002 e, principalmente, após a emissão da Portaria nº 98/2005 da DPC, a fiscalização das Capitânicas, Delegacias e Agências tem sido realizada com o propósito de preservar os direitos dos nossos aquaviários e, quando constatadas irregularidades, de imediato, as Coordenadorias Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário são informadas a respeito”, afirma o Alte Torres.

Para auxiliar neste combate, os navios poderão sofrer diversos tipos de vistorias. Na inspeção do trabalho, a embarcação poderá ser fiscalizada em decorrência de denúncia, tanto do tra-

balhador quanto de entidades sindicais, por indícios de riscos ou irregularidades graves. Há também os casos de fiscalização sem denúncia, por ordem de serviço emitida pela Autoridade Regional de Inspeção do Trabalho.

Segundo a Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário no Rio de Janeiro, Vera Lúcia Ribeiro de Albuquerque, as empresas que descumprirem essa Portaria estarão cometendo duas infrações. “A primeira, no âmbito da Autoridade Marítima, caso não obedeçam às regras de apresentação dos contratos de trabalho e da cópia da Carteira de Trabalho. A segunda é consequência da primeira, desta vez no âmbito da Legislação Trabalhista. A não-apresentação da Carteira de Trabalho do funcionário implicará indício de empregado sem registro”, explica Vera Albuquerque. Além destas duas infrações, poderá haver outras autuações que, caso

confirmadas, serão convertidas em multas administrativas. Nesta situação, a Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário encaminhará relatórios ao Ministério Público do Trabalho para as respectivas ações jurídicas.

A CONTTMAF atuou intensamente em diversos ensejos judiciais, sempre em defesa dos trabalhadores aquaviários. O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, lembrou que a entidade atuou em várias oportunidades como assistente processual da União, cuidando inclusive de fazer manifestações em petições onde reunia textos de lei e de doutrina, esclarecendo aos julgadores quanto às peculiaridades da profissão do mar. “Fizemos sustentação oral no julgamento do processo 95022673057 contra as cooperativas, respaldando a posição da DPC”, conta Areias. Segundo o Consultor Jurídico, outro exemplo de contribuição da entidade foi no processo 9602307640, apoiando a DPC contra as falsas cooperativas.

A Portaria nº 98/DPC é aplicada com o intuito de inibir drasticamente a ação de companhias que não respeitam os direitos do trabalhador. De acordo com a Coordenadora Vera Albuquerque, nas grandes companhias de navegação, geralmente não há determinação de ter empregados marítimos sem registro. “Contudo, é muito comum acontecer a terceirização ilegal, com o uso de cooperativas ou mesmo de empresa interposta”, afirma. “Quando encontramos um marítimo terceirizado, ou por cooperativa ou por empresa interposta, seguimos o art. 41 da CLT e lavramos o auto de infração, configurando a situação de empregado sem registro”, explica Vera.

O Diretor da DPC reitera a preocupação com os aquaviários. “A DPC espera que a aplicação da Portaria nº 98/DPC continue a assegurar aos aquaviários os

direitos e os benefícios da Previdência Social”, afirma o Alte Torres. Por sua vez, a CONTTMAF continua a lutar pela aplicação da legislação do trabalho e das convenções internacionais no combate à informalidade e à ilegalidade do trabalho a bordo.

“A Autoridade Marítima brasileira, através de seu representante, Vice-Almirante Marcos Martins Torres, merece nosso elogio e reconhecimento. Elogio por mais esta iniciativa, que coloca de forma concreta o compromisso daquela Diretoria com o cumprimento do que a lei prevê para o nosso setor; e reconhecimento pelas reiteradas contribuições que ela tem dado na correta regulação de como exercemos o nosso ofício”, afirma o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida. “Confiamos, ainda, que o Ministério do Trabalho e Emprego, através das Coordenações Nacional e Regionais de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, fará um ótimo trabalho com esse novo e precioso instrumento para afastar do nosso setor os vendilhões de mão-de-obra”, completa. 🌐

“Fizemos sustentação oral no julgamento do processo 95022673057 contra as cooperativas, respaldando a posição da DPC”

Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, cita vários casos em que a entidade atuou como assistente processual da União



LEO ALMEIDA

**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

Simuladores de última geração para profissionais qualificados

Centro de Simulação Aquaviária do SINDMAR é um dos mais modernos do planeta e beneficiará toda a comunidade marítima

Profissionais brasileiros qualificados não é novidade no mercado de trabalho marítimo nacional. Sempre com o compromisso de elevar ainda mais as qualificações das categorias representadas, o SINDMAR anuncia a fase final de montagem do mais moderno simulador do Hemisfério Sul do planeta. Com tecnologia de última geração e equipamentos e programas superiores aos concorridos simuladores norte-americanos e europeus, o Centro de Simulação Aquaviária, CSA, tem como objetivo capacitar, treinar e qualificar os profissionais do transporte marítimo nacional e estrangeiro. A fase de testes do CSA terá a duração de aproximadamente 15 dias e a inauguração está prevista para o final do mês de maio deste ano. No entanto, os cursos que serão ministrados no CSA só terão início no segundo semestre de 2006.

Como todo sonho que se torna realidade, o SINDMAR teve de ultrapassar diversas barreiras e realizar muitas conquistas durante a empreitada. Este sonho surgiu há cerca de três anos em virtude da necessidade de preparar ainda mais os já qualificados trabalhadores marítimos. Com este pensamento, a idéia de treinar marítimos em simuladores foi imediata. Hoje, a simulação é a forma mais eficiente e barata para criar situações específicas sem fazer com que o profissional não tenha que esperar anos para passar por uma determinada condição de trabalho no mar.

O SINDMAR averiguou *in loco* os melhores equipamentos nos países líderes no mercado de simulação aquaviária: Dinamarca, Estados Unidos e Noruega. A partir destas análises, a entidade sindical fez um levantamento técnico das opções disponíveis no mercado de simuladores. O SINDMAR pôde concluir que as melhores opções são simuladores que possuem, como base principal, programas que rodam em sistemas operacionais utilizados normalmente no mercado de computadores. Os programas de computador dos simuladores são muito mais fáceis de serem atualizados do que a troca de equipamentos dedicados exclusivamente à simulação. Com isto, a atualização dos programas poderá ser feita através de *downloads*, reduzindo, assim, consideravelmente o custo para a atualização dos programas de simulação utilizados no CSA.

Simulators of last generation for qualified professionals

SINDMAR's Maritime Simulation Center is one of the most modern one of the planet and will benefit all maritime community

Brazilian qualified Professionals. This is no longer a novelty for the Brazilian maritime labor environment. But, day by day, the competitiveness gets tougher and it becomes of utmost importance workers to be skilled. Always bearing in mind to promote its represented categories, contributing for their prepare, in order to keep them on top of the most respected ones, nationwide, SINDMAR announces the final phase of construction of the most modern simulator of the South Hemisphere.

Equaling the technological capacity of notoriously requested American and Norwegian simulators, the MSC – Maritime Simulation Center aims at capacitating, training and qualifying professionals for Brazilian and foreign maritime industry. CSA phase of tests will last around 15 days and the inauguration is estimated for the end of next May. However, the courses to be led at CSA will only have their start in the second semester of 2006.

As all dream that comes true, SINDMAR had to overcome several obstacles and carry out many other conquests along this task. This dream arose around three years ago in face of the need to increase the skills of the already well – qualified seafarers. With this thought, the idea of training seafarers by means of simulators was immediate. Simulation is nowadays the most efficient and

thrifty way to arise specific situations which a professional would only be able to experience but after long years of work at sea.

With this concern, SINDMAR ascertained in loco the best equipment in the market among the leading countries of maritime simulators: Denmark, United States and Norway. From these analyses, the Union conducted a technical research as to the available options in the market. SINDMAR concluded that the best options are simulators which have for main basis programs that are able to run on operational systems normally employed in the computers market; computer programs of the simulators are much easier to be updated than to change the equipments exclusively meant for simulation. Thus, updating of programs will be executed by downloading from the internet, therefore lowering considerably the costs for updating the simulation programs employed at MSC.

When the idea was made up, SINDMAR set route to solidify the project. A partnership between the Union and the Federal University of Rio de Janeiro – UFRJ – permitted the institutional project of the Simulation Center to be brought into practice. The Maritime Simulation Center comes light through the competence of two important entities. The experience SINDMAR acquired after years of constant struggles and conquests in behalf of seafarers plus the seriousness of UFRJ, a respectable federal educational institution, were the necessary endorsement for the maritime Simulation Center to become real.

The final meeting to seal the partnership was held in October 14, at the Union headquarters, in Rio de Janeiro. This meeting counted on the presence of National Congress Representative, Jandira Feghali (PCdoB - Communist Party of Brazil), UFRJ Rector, Aluizio Teixeira, and SINDMAR First President Severino Almeida. At the meeting both Entities signed the covenant. At the occasion, UFRJ Rector affirmed that it was a historical moment for the University. "This partnership is very important for UFRJ because the University is following a different culture other than believing that the Institution is to be headed inwards. UFRJ wants to learn with the Society and there is no better way than a respected Professional Union to help us carry it out that", said Aluizio Teixeira.



LEO ALMEIDA

O reitor da UFRJ, Professor Aluizio Teixeira, e o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, confraternizam-se após a assinatura do Convênio

UFRJ Rector, Professor Aluizio Teixeira, and SINDMAR Presidente, Severino Almeida, salute after signing the Covenant

Formada a idéia, o SINDMAR navegou rumo à viabilização do projeto. A parceria entre a entidade sindical e a Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, permitiu que o projeto institucional do CSA fosse colocado em prática. O Centro de Simulação Aquaviária nasce da competência de duas importantes instituições. A experiência do SINDMAR, adquirida após anos de constantes lutas e conquistas em prol dos trabalhadores marítimos, e a seriedade da UFRJ, que é uma respeitável instituição federal de ensino, foram o respaldo necessário para que o CSA se tornasse realidade.

O encontro que selou a parceria aconteceu no dia 14 de outubro de 2005, na sede do Sindicato, no Rio de Janeiro. Esta reunião contou com a presença da Deputada Federal Jandira Feghali, do reitor da UFRJ, Professor Aluizio Teixeira, e do Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida. Neste encontro, as duas entidades assinaram o convênio. Na ocasião, o reitor da UFRJ afirmou que aquele era um momento histórico para a universidade. "Esta parceria é muito importante para a UFRJ porque a universidade está trilhando uma cultura diferente daquela crença de que a instituição de ensino deve ser voltada para dentro dela mesma. A UFRJ quer aprender com a sociedade e nada melhor do que uma respeitada instituição sindical para realizarmos isso", afirmou Aluizio Teixeira.

Aliás, grande parcela desta conquista deve-se à ação política da Deputada Federal Jandira Feghali, que há mais de 15 anos vem trabalhando em prol dos marítimos no país. A Deputada tem demonstrado um compromisso inequívoco com os trabalhadores marítimos. E não foi diferente com o projeto do Centro de Simulação Aquaviária. "Este conjunto de simuladores integrado é um marco para o setor e para o país porque beneficiará toda a Marinha Mercante, inclusive os segmentos de pesca, das atividades fluviais e de qualquer outro relacionado ao transporte aquaviário", afirma Jandira, lembrando que o país possui uma imensa rede hidroviária e a natural vocação marítima em possuir uma das mais extensas costas entre os países de todos os continentes. "Estou



Fase de simulação da obra para estudo e distribuição de fios e equipamentos

Phase of simulation of construction for studying and laying of cables and equipments

O Almirante Torres ouve a explicação do Presidente do SINDMAR de como está sendo montado o CSA

Rear Admiral Torres listens to the explanation given by the President of SINDMAR about how MSC is being installed



FOTOS: LEO ALMEIDA

convencida de que o conjunto de equipamentos e programas que compõem o CSA, a seriedade do trabalho que tem sido realizado pelo SINDMAR, a contribuição em estudos e pesquisas da UFRJ e o apoio e incentivo da Autoridade Marítima brasileira resultarão em significativo estímulo a esta vocação”, completa.

Com um investimento inicial de cerca de R\$ 3 milhões, o projeto de construção do CSA é composto por três etapas. A primeira é o projeto do simulador, que são os requisitos de instalação e as especificações. As obras para a instalação do simulador, que está localizado na Avenida Presidente Vargas número 309, 14º andar, no Centro do Rio de Janeiro, duraram cerca de seis meses. Após intensa pesquisa na busca pela melhor qualidade técnica, o SINDMAR optou por um passadiço offshore porque poderá ser usado como dois navios independentes. Este passadiço é composto por um console de avante “classe A”, com um ângulo de 240º de visibilidade (este é o ângulo de visão que o operador tem ao manusear a embarcação), formado por sete telas de plasma, e um outro a ré, “classe X”. Além disso, há também um simulador de Posicionamento Dinâmico (*Dynamic Positioning – DP*) classe 2 em cada console, outro para Gerenciamento de Crises (treinamento no combate à poluição) e praça de máquinas em PC – todos integrados entre si. A segunda fase é a instalação dos simuladores da praça de máquinas em consoles reais e de operação de cargas líquidas. Na terceira, o SINDMAR estará desenvolvendo o simulador do Manuseio de Âncoras e a instalação de outros simuladores, como o ROV (Remote Operated Vehicle) e o de pesca, que terá, inclusive, cenário de plantas e cardumes.

By the way, a big deal of this conquest is due to the political action of the National Congress Representative Jandira Feghali who, for more than 15 years has been working on behalf of Brazilian seafarers. The Representative has shown an unmistakable commitment to the seafarers causes and, consequently, to all the Brazilian Nation. And it was not different with respect to the Maritime Simulation Center project. “This set of integrated simulators is a landmark for the maritime industry and for the country as it will benefit all the merchant marine, including its segments of fishing, river activities and all other ones related to the waterways transport”, affirms Jandira, remembering that the country has a large waterways system and a natural maritime vocation as it has one of the longest shoreline among the countries of all continents. I am convinced that the assemble of equipments and programs that integrate the MSC, with the seriousness of the service rendered by SINDMAR, the contribution in studies and researches led by UFRJ and the support and incentive provided by the Maritime Authority this maritime vocation will be significantly stimulated”, concludes she.

With an initial investment of around R\$ 3 millions (circa US\$ 1,5 million), the Maritime Simulator Center construction project comprehends three phases. The first one concerns the simulator as the requirements for its installation and specifications. The works for the installation of the simulator, located at President Vargas Avenue, 309, 14th. Floor, downtown Rio de Janeiro, lasted around six months. After intensive research aiming at the best technical quality, SINDMAR opted for an offshore navigation bridge once it may be used as two independent ships. This bridge is composed by a class A forward console with a 240º visibility angle (this is the vision angle an operator has upon handling the vessel), and another, an X class, astern. This angle is formed by seven screens of plasma. Beyond that, there is also a simulator for Dynamic Positioning (DP), classes 2 and 3, in each console and another for Management of Crises. To second phase is the installation of the simulators of the Engine Room and for operation of liquid shipments. At this phase, SINDMAR will be developing the Anchors Handling

Ilustração reproduzindo os equipamentos a serem instalados no passadiço full mission

Illustration depicting equipments to be installed on the full mission bridge



simulator. The third and last phase is the installation of other simulators, for fishery, that will include, a scenario of plants and shoals.

Great is the importance of a simulator for the merchant marine nowadays. The dimensions of the ships are gradually increasing all around the world. At the present, it is not unusual ships up to 300 meters long to berth in Brazil. Simulators are fundamental to avoid any risk for lives and to avoid financial damages. Without specific simulator training, seafarers are put on trial at real maneuvers and operations. With the Maritime Simulation Center, seafarers will have their maneuvers previously checked at the actual ports, terminals and oil rigs increasing their skills but eliminating all real risks during training periods.

Besides, the Center is going to attract companies and entities that may contribute with facts for its evolution. In other words, a certain harbor, for instance, will be able to inform the Center the dimensions of its terminals and other technical information so that development of the area may be conducted and afterwards to enable simulation of a maneuver along that quay. With the mathematical models of the ship and of the terminal it will be possible to simulate any operation and maneuver. Today, the acquired simulator was delivered with 20 mathematical models but MSC ordered the development of three additional math models of vessels that operate in Brazilian waters as the UT-755 (PSV), the UT-722 for anchor handling and a model based on relief ships as Nordic Rio, Cartola and Ataulfo Alves. All these vessels are equipped with dynamic positioning devices which help navigators to keep the vessels steady during operation. Sea and wind current and direction, the height of the waves and vessel roll and pitch will be fundamental parts of the training

Hoje, a importância de um simulador para a Marinha Mercante é enorme. As dimensões dos navios no mundo vêm aumentando gradativamente. Atualmente, não é raro navios de até 300 metros atracarem no Brasil. Para evitar qualquer risco à vida humana e prejuízos financeiros, a simulação é fundamental. Sem o treino simulado, os marítimos são colocados à prova em manobras e operações reais. Com o CSA, os trabalhadores terão as manobras avaliadas nos atuais portos, terminais e plataformas. Isto aperfeiçoará as habilidades profissionais e eliminará os riscos reais durante a fase de treinamento.

Além disso, o CSA atrairá empresas e entidades que poderão contribuir com dados para a evolução do Centro de Simulação Aquaviária. Em outras palavras, um determinado porto, por exemplo, poderá informar ao CSA as dimensões dos terminais e as informações técnicas para que seja feito o desenvolvimento daquela área e, com isso, ser possível a simulação de uma manobra naquele cais. Com os modelos matemáticos do navio e do terminal será viável simular quaisquer operações e manobras. Hoje, o simulador que foi adquirido possui 20 modelos matemáticos próprios disponíveis e o CSA solicitou o desenvolvimento de mais três modelos matemáticos de embarcações que atuam no mercado brasileiro em uma quantidade significativa. Estes três projetos são o UT-755 (PSV), o UT-722, para manuseio de âncoras e reboque, que são os chamados AHTS, e um modelo baseado nos navios aliviadores, como o Nordic Rio, Cartola e Ataulfo Alves. Todas estas embarcações são dotadas de equipamentos de posicionamento dinâmico, que auxiliam os marítimos em manter as embarcações estáveis nas operações. A direção e a corrente do mar e do vento, a altura das ondas e o balanço da embarcação serão partes fundamentais do treinamento no CSA. Todas essas reações e variáveis serão levadas em consideração durante a simulação. Os equipamentos do CSA vão gerar todas as situações e condições ao operador em uma interface de equipamento real.

Os sistemas do CSA serão integrados para retratar com fidelidade todas as situações específicas numa embarcação. “O projeto CSA não está limitado a simuladores independentes. Os equipamentos serão interligados. Com essa integração, vamos treinar a tripulação agindo em equipe, e não um profissional iso-



O Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, mostra os detalhes das obras à Deputada Federal Jandira Feghali (PCdoB-RJ) e ao reitor da UFRJ, Professor Aluizio Teixeira

SINDMAR Finances Director, Jailson Bispo, shows construction details to Congress Representative, Jandira Feghali, and to UFRJ Rector, Professor Aluizio Teixeira

lado numa função específica. Todos os marítimos de uma tripulação têm suas importâncias e dependem do comprometimento da equipe para que a operação ou a manobra tenha sucesso”, explica o Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida. “Integrando todos os setores da embarcação poderemos criar diversas situações que serão fiéis à realidade”, completa.

No mês de abril, o projeto CSA foi apresentado ao Diretor de Portos e Costas, Almirante Marcos Martins Torres, e à sua equipe na DPC, incluindo o Comandante do Ciaga, CMG Julio César Barcelos Guimarães, que expressaram o entusiasmo pelo projeto apresentado. Na ocasião, o Presidente do SINDMAR registrou as bases que norteiam o projeto para a Marinha Mercante. “É um Centro de Simulação complementar à formação realizada pelo Ciaba e Ciaga. Ninguém irá aprender a navegar ou operar em nosso CSA, e sim se aperfeiçoar”, frisou Severino. De acordo com o Presidente do SINDMAR, aprimorar os treinamentos em áreas específicas no serviço e no transporte aquaviário e desenvolver o projeto em consonância com a política de ensino profissional promovida e coordenada pela Autoridade Marítima são, também, as bases do CSA.

A língua inglesa será indispensável para instrutores e marítimos que desejam participar dos cursos do CSA. Os primeiros instrutores do Centro de Simulação foram preparados no Pacific Maritime Institute, em Seattle, nos Estados Unidos. Em terras norte-americanas, os cursos tiveram a duração de 15 dias. A partir da efetiva operacionalidade do CSA, os instrutores, que devem possuir grande experiência profissional, serão formados no próprio Centro de Simulação.

Para saber outros detalhes sobre o CSA é só acessar o site <http://www.aquaviarios.com.br> ou, então, comparecer à sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro. ☸

at the Center. All these reactions and variables will be taken into consideration during the simulation. The equipments at the Center are going to generate all situations and conditions to the operator in an interface of real equipment.

The Center systems will be integrated to portray with fidelity all the specific situations on board. “The Center is not limited to independent simulators. The equipments will be interconnected. With this integration, we are going to train the crew for acting as a team, and not as isolated professionals in specific functions. All hands in a crew have their importance and depend on the commitment of the team for the success of the operation or of the maneuver”, explains the First President of the SINDMAR, Severino Almeida. “Upon integrating all sectors of the vessel, we will be able to create several situations that will be faithful to reality”, added he. .

The MSC project was presented to Coast and Harbor Director, Brazilian Navy Rear Admiral Marcos Martins Torres and his Coast and Harbor Directory staff, including Brazilian Navy Captain Júlio César Barcelos Guimarães, the Commander of CIAGA - Merchant Marine Academy; all of them expressed their enthusiasm for the project. At the occasion the president of SINDMAR registered the bases that guide the project for the Merchant Marine: to be a complement to the instruction provided by CIAGA and CIABA - “nobody is going to learn how to navigate or how to operate at the MSC, but to improve their skills”, stressed Severino - to improve training on specific areas of waterways service and transport plus, at last, to develop a project in consonance with with the professional teaching policies promoted and coordinated by the Maritime Authority.

Mastering of the English language will be required for instructors and seafarers that apply for courses at MSC. The first MSC instructors have already been trained at the Pacific Maritime Institute, in Seattle, United States. These courses in American soil lasted 15 days. After the effective operating efficiency of the Center is reached, other instructors, which are to have great professional experience, will be graduated at the very Center in Rio.

To get further details about the Center do access the site <http://www.aquaviarios.com.br> or apply to the headquarters of the SINDMAR, in Rio de Janeiro.

Unimed 
Belém

SELO
PRATA

O SINDMAR e os formandos da turma Comandante Benedito Lima, de dezembro de 2005, agradecem ao

UNIMED BELÉM

pelo estímulo e contribuição para formatura dos novos oficiais de náutica e oficiais de máquinas.

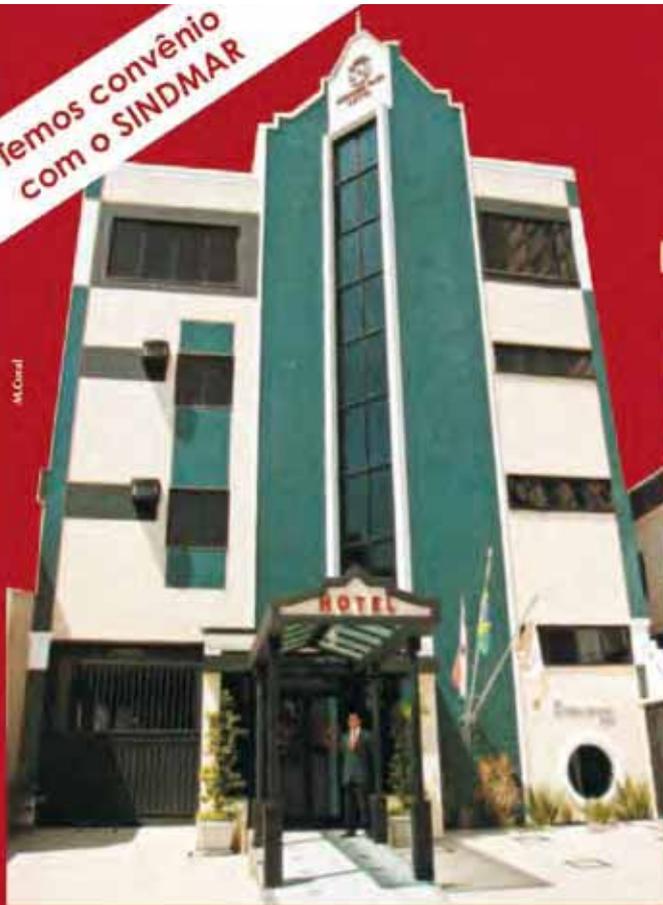


CONFRATERNIZAÇÃO

Atenção formandos da Turma Especial (Máquinas) do ano de 1973.

Entrem em contato com José Válido, no e-mail josevalido@sindmar.org.br ou pelo telefone do SINDMAR no Rio de Janeiro - (21) 2518-2164 -, para marcar o reencontro da turma.

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 4º Congresso Regional para América Latina e Caribe da ITF reuniu 220 dirigentes sindicais de 18 países

The 4th Regional Congress for Latin America and the Caribbean was attended by 220 union leaders from 18 countries



Congresso Regional da ITF na Argentina

discute diretrizes para os setores de transportes nas Américas

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF, organizou o 4º Congresso Regional para América Latina e Caribe, que aconteceu em Buenos Aires, na Argentina, entre os dias 22 e 26 de novembro de 2005. O encontro da ITF reuniu 220 dirigentes sindicais de 18 países.

Durante o evento, os representantes sindicais promoveram o debate e a aprovação das diretrizes do programa de trabalho da ITF para os próximos quatro anos nas Américas. Os dirigentes sindicais discutiram e organizaram os preparativos para o próximo Congresso, reunindo todos os filiados da ITF em todos os modais de transportes, que será em Durban, na África do Sul, entre os dias 2 e 9 de agosto deste ano.

Na ocasião, o Secretário Geral da ITF, David Cockroft, o Secretário Regional da entidade, Antônio Fritz, e os demais representantes sindicais ressaltaram a importância de uma mudança nas legislações nacionais para possibilitar a ampliação do uso da bandeira nacional e, conseqüentemente, aumentar as tripulações originárias destes países. Esta atitude iria inibir a contratação de tripulantes estrangeiros em embarcações de bandeiras nacionais. Os representantes das 18 nações ressaltaram a importância da unidade na posição dos sindicatos em

ITF Regional Congress in Argentina discusses directives for the transport segments of the Americas

The International Federation of Transport Workers, ITF, organized the 4th Regional Congress for Latin America and the Caribbean, held in Buenos Aires, Argentina, from November 22 to 26, 2005. The ITF meeting was attended by 220 union leaders from 18 countries.

During the event, union leaders debated and approved the directives of an ITF work program for the next four years in the Americas. The union leaders discussed and organized preparations for the next Congress, which will gather all ITF affiliates, from every transport sector, being held in Durban, South Africa from August 2 to 9 of this year.

relação à política de pagamento a estrangeiros que trabalham em navios de bandeira nacional.

Durante o Congresso Regional, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, foi indicado por unanimidade entre os Delegados presentes para integrar o Conselho Executivo da ITF a ser referendado no Congresso Mundial da ITF, em Durban. "É uma grande responsabilidade que os meus companheiros da região me entregam. Particularmente,

David Cockroft, Marcos Castro, Antonio Fritz e Severino Almeida conduzem os trabalhos da Seção de Marítimos no Congresso Regional

David Cockroft, Marcos Castro, Antonio Fritz and Severino Almeida conduct the Seafarers Section at the Regional Congress



os brasileiros de outros modais, tendo em vista que habitualmente esta indicação tem tido origem no setor de transporte terrestre. Não há como não me sentir honrado com a confiança depositada por todos. O que me resta é dar o melhor de mim para substituir bem o companheiro Omar Gomes neste Conselho Executivo", afirmou, na ocasião, Severino Almeida.

Na mesma semana, entre os dias 20 e 22 de novembro, também em Buenos Aires, aconteceu a Conferência Regional para Mulheres organizada pela ITF. Neste encontro, a Vice-Presidente da entidade, Deputada Federal na Argentina Alicia Castro palestrou para as mais de 40 mulheres representantes sindicais da América Latina e do Caribe que compareceram à Conferência.

Participaram do 4º Congresso Regional da ITF para América Latina e Caribe, em Buenos Aires, representando a nossa Organização Sindical Marítima e Portuária filiada a ITF, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, o Diretor Financeiro da enti-

At the occasion, ITF Secretary General David Cockroft, ITF Regional Secretary Antonio Fritz, and other union leaders, highlighted the importance of a change in national legislations to enable the increase of national flag participation and, consequently, the increase of native crews in these countries. This attitude would inhibit hiring foreign crewmembers for vessels flying national flags. Representatives of the 18 nations pointed out the importance of a united front in the position of all unions regarding payment policies to foreign seafarers serving on ships flying national flags.

During the Regional Congress, CONTTMAF's and SINDMAR's President, Severino Almeida, was appointed by unanimity by the Delegates present to integrate the ITF Executive Council to be ratified at the ITF World Congress, in Durban. "It is a great responsibility that my companions place on my shoulders. Particularly, the Brazilians from other transport segments, if we bear in mind that this appointment has usually originated in the terrestrial transport segment. It is impossible not to feel honored by the confidence shown. It is up to me to employ my best efforts to be a good substitute for Companion Omar Gomes in the Executive Council", stated Severino Almeida at the occasion.

In the same week, from November 20 to 22, also in Buenos Aires, the Regional Conference for Women, organized by ITF, was held. At the meeting, the entity's Vice President, Argentinean Congress Representative Alicia Castro, gave a lecture to more than 40 female union leaders of Latin America and the Caribbean who attended the Conference.

Present at the ITF 4th Regional Congress for Latin America and the Caribbean in Buenos Aires, representing Brazilian Harbor, Fisheries and Seafaring Unionism, were the Second President of SINDMAR José Válido, Financial Diretor Jailson Bispo, and the Secretary-General, Odilon Braga, in addition to FNTTAA's President, Ricardo Ponzi, CONNTTMAF's Mercosul Affairs Director Eduardo Antônio Rech, CONNTTMAF AND FNTTAA Fisheries Director Luís Penteadó, CONNTTMAF Unionism and International Relations Director, Mario Teixeira, CONTTMAF's Director for Casual Dock Workers Affairs Mayo Uruguaió, and CONTTMAF's Juridical Consultant Edson Areias.

dade, Jailson Bispo, e o Diretor-Secretário, Odilon Braga, além do Presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, do Diretor para Assuntos do Mercosul da Confederação, Eduardo Antônio Rech, do Diretor para Assuntos de Pesca da CONTTMAF e da FNTTAA, Luís Penteadó, do Diretor de Relações Sindicais e Internacionais da entidade, Mario Teixeira, do Diretor para Assuntos de Trabalhadores Avulsos da Confederação, Mayo Uruguaió, e do Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias. 🌐



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**.

Incrível: Itamaraty quer abrir cabotagem

Há anos, o Brasil – através do Mercosul – negocia um acordo com a União Européia. O Brasil e seus vizinhos querem obter acesso para produtos agrícolas. O mundo inteiro sabe que, por aqui, é mais barato produzir soja, açúcar, milho, carne bovina, suína e de frango do que no Velho Continente. Mas os europeus resistem. Agora, anuncia-se a solução: em contrapartida, seriam escancarados os mercados de automóveis, serviços financeiros e marítimos. O pior é que a idéia não partiu dos europeus, mas do representante brasileiro, embaixador Régis Arslenian. Pelo menos, ele teve a decência de informar que outros setores do Governo ainda iriam se pronunciar.

Deixando-se de lado carros e o setor financeiro – que já têm bons advogados – resta analisar a área marítima. Na parte relevante, que é o comércio do Brasil com o exterior, 97% do intercâmbio – e dos lucros – já estão nas mãos dos estrangeiros. Portanto, a abertura seria um tiro de morte em um setor que até agora aparece como último reduto das empresas nacionais: a cabotagem e o comércio entre países do Mercosul.

É bom citar que na Europa a cabotagem – operação entre países da UE – é fechada. Nos Estados Unidos, é mais do que fechada, pois o John's Act obriga o uso de navios de bandeira local, lá construídos, operados por gente americana e vinculados a empresas 100% americanas. Mas o Brasil, não se sabe em nome de quê, pensa em entregar as costas aos estrangeiros.

Faltam vocações para o mar

Em visita ao Brasil, Manolo Veladini, diretor de marketing da líder mundial de administração de navios, a V. Ships, fez a esta coluna importantes revelações. A V. Ships é uma empre-

sa de origem italiana, com sede em Mônaco, que gere 900 navios, através de 55 escritórios. A sede sul-americana é no Rio e administra tripulações que somam 23 mil pessoas.

Em sua maioria, os países que fornecem tripulantes para navios internacionais são a Índia e as Filipinas, mas Veladini destaca que vem crescendo o número de pessoas da Rússia, Ucrânia, Polônia e outros países do Leste Europeu.

“As novas gerações não querem trabalhar no mar. Não se trata de questão de dinheiro, pois boas ofertas têm sido feitas”, afirma Veladini a esta coluna.

Acrescenta que, antes, falava-se no romantismo da vida ao mar e, agora, os jovens querem ficar perto da família ou das múltiplas opções de lazer da sociedade pós-moderna – e nada de mar. Afirma que a vida a bordo é dura, principalmente porque em muitos casos passa-se três meses sem retornar a casa.

Segundo ele, cabe às empresas de navegação e de administração de navios procurarem convencer as novas gerações sobre o lado bom da vida a bordo. “Hoje, até em países pobres há dificuldade para se recrutar bons profissionais para a vida no mar”, admite Veladini.

Vida no mar

Nas proximidades do Natal, a Globo Online produziu um texto sobre quem passa o Natal longe da família. Quem disse que a vida de quem trabalha embarcado ou em regime de turnos longe das grandes cidades é fácil? Apesar de um revezamento de 14 dias de trabalho para 28 dias de folga na maioria dos casos, e que funciona no esquema de 14 por 14 para trabalhadores terceirizados, ser escalado para trabalhar nas datas de fim de ano ainda é desafio para muita gente. Após citar depoimentos pessoais, a matéria informa: “Mas as obrigações não impedem que o espírito natalino e de Ano Novo impere entre os funcionários”. Tanto em Urucu, na Amazônia,

quanto na P-17 ou nas embarcações terceirizadas, os refeitórios são decorados com motivos natalinos e os responsáveis pelo cardápio capricham na ceia. Apesar de faltarem vinho, cerveja e champanhe – bebida alcoólica é proibida nas unidades de produção da Petrobras –, sobra espírito de confraternização.

Vida no mar II

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, afirma que o futuro da Marinha Mercante está ligado ao programa da Transpetro. Comenta que, se o fim do Lloyd Brasileiro foi como uma sentença de morte para o setor, caso a licitação da Transpetro não se concretize, isso corresponderia ao atestado de óbito para a Marinha Mercante brasileira. Em relação à vida no mar, comenta: “A vida dos homens e mulheres que trabalham embarcados chegou ao limite do suportável, não apenas no Brasil, mas no mundo. Não é à toa que em muitos países já existe um claro desinteresse de se fazer ao mar. Sou reticente em relação a compensações financeiras para contrabalançar o excesso de regime de trabalho diário. Fadiga a bordo não se combate com melhor remuneração, mas com um maior número de tripulantes para dividir as tarefas.”

Vida em terra

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, Álvaro Almeida Filho, lamenta que empresas estatais – inclusive a Transpetro, que é da área marítima – não dêem destaque à categoria dos bacharéis de ciências náuticas, que são os oficiais de Marinha Mercante. Cita que, ao fazer recente concurso, a Transpetro se refere a engenheiros, economistas, administradores, mas não se refere à sua classe. “Por termos nível superior, podemos exercer diversas atividades em terra. E que categoria está mais apta a estabelecer planos de trabalho para uma empresa de navegação do que bacharéis em ciên-

cias náuticas?”, pergunta ele. Afirma que, no resto do mundo, oficiais, notadamente os capitães, dirigem portos e empresas de navegação. No Brasil, lembra que o Presidente do Estaleiro Promar, Paulo Haddad, integra a classe. E os representantes no Brasil da espanhola Elcano e da norueguesa Norskan são, igualmente, oficiais da Marinha Mercante.

Fim de um crime?

Há cerca de duas décadas, o Governo, sempre alegando falta de dinheiro, resolveu fazer a hidrelétrica de Tucuruí sem eclusas. Assim, as águas seriam usadas somente para produzir energia. Quanto à outra função – tão ou mais nobre do que citada, que é a de permitir a navegação no Rio Tocantins – não seria incentivada e, ao contrário, seria ferida de morte. Se antes a navegação sofria com a falta de obras para garantir pleno uso por barcos, a hidrelétrica representou um muro de concreto no meio do sistema fluvial.

Agora, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, DNIT, promete instalar sistemas de transposição de desnível das barragens das usinas hidrelétricas de Tucuruí/PA e Lajeado/TO. Garantem os técnicos que a hidrovía Tocantins-Araguaia fará a ligação do município de Peixe/TO ao município de Porto Vila do Conde/PA, com uma extensão total de cerca de 1.478 km. Com isso, a população ribeirinha poderia voltar a usar o rio, enquanto cargas como minérios, soja, aço e combustíveis dispõem de novas e mais baratas opções de escoamento.

A conclusão das obras representará a redenção da produção de soja no Tocantins e em Mato Grosso que, atualmente, só pode chegar aos portos no litoral por via rodoviária.

Não há objeções dos ambientalistas e a única ameaça está nas autoridades econômicas, que, de Brasília, cortam verbas sem querer saber a que e a quem estão prejudicando com seus cortes desumanos.

NA BEIRA DA PRAIA

■ O secretário de fomento do Ministério dos Transportes, **Sérgio Bacci** (foto), admite não estar ainda totalmente resolvida a questão da garantia dos estaleiros para obras de alto valor, apesar da criação do seguro-garantia. Explica que o IRB Brasil Re só assume risco até US\$ 50 milhões por empresa, ou seja, se um estaleiro for produzir três ou quatro navios – e a seriação é desejável para reduzir o preço final –, o IRB só vai assumir o risco de um navio e o resseguro terá de ser buscado no exterior. As resseguradoras estrangeiras pedem 30% de garantias, o que é excessivo. Diante disso, Bacci vai aguardar a licitação da Transpetro e procurar a Ministra-Chefe da Casa Civil, Dilma Roussef, para encaminhar o problema, acreditando que a cúpula do Governo esteja interessada em solucionar o impasse.



FOTOS: LEO ALMEIDA

■ O presidente da Transroll Navegação, Washington Barbeito, publicou artigo, recentemente, no qual lamenta que os governos não tenham levado adiante o projeto da Austral – uma empresa de carga geral brasileira, com frota de doze navios. Pelo projeto, seis navios iriam para a Europa, retornando via Estados Unidos, e os outros cumpririam sentido contrário. Segundo ele, diante do poderio dos concorrentes internacionais, uma empresa brasileira só se poderia lançar no mercado externo com, no mínimo, uma dúzia de navios porta-contêineres, e teria de contar, obviamente, com suporte do governo. Lembra Barbeito que, no auge da Marinha Mercante nacional, eram constantes as críticas aos fretes cobrados e, de lá para cá, os fretes subiram 300%. “Nós, como brasileiros, podíamos ser inquiridos na Fiesp, na AEB, até na rua. Já as empresas globalizadas ficam muito distantes dos embarcadores – que não têm a quem reclamar de fretes altos”, comenta.

- Um executivo lamenta o excesso de papéis. Informa que, para pedir autorização para fazer um simples afretamento por viagem, os burocratas querem saber o tipo do combustível usado pelo navio, qual a expectativa de consumo e outros dados que, de acordo com a fonte, seriam até justificáveis caso de tratasse de um afretamento por prazo certo, com maior responsabilidade por parte do interessado e, quanto a um aluguel por viagem, parecem claramente excessivos.
- Meton Soares, Vice-Presidente da Confederação Nacional do Transportes, esbraveja: “o país tem de investir em infra-estrutura, tem de dragar os portos, não apenas no papel, mas na realidade. A nossa presença na navegação internacional já é inexpressiva, mas temos de manter a presença nacional na cabotagem, que recentemente passou por um perigo, diante da inesperada abertura da dragagem a empresas estrangeiras. Isso pode ser a cunha para implodir a cabotagem”, alertou.
- Alguns dizem que Guido Mantega será tão monetarista quanto Antonio Palocci. Mas todos torcem para que o Ministro da Fazenda, com jeitinho, ache uma fórmula para reduzir os juros e permitir mais desenvolvimento e menos desemprego, para atenuar o sofrimento de toda a nação. Afinal, Mantega passou metade de sua vida falando em juros baixos e desenvolvimento social.
- Dois projetos em andamento na Câmara Federal estão deixando executivos da beira da praia de cabelos em pé, ambos referentes à água de lastro – líquido usado nos tanques dos navios. Um deles determina que o lastro de cada navio seja examinado em um laboratório. No entanto, todos sabem que os laboratórios são lentos e não abrem em feriados e fins de semana. Já os navios porta-contêineres mal ficam 24 horas em cada porto. Com isso, a demora teria de ser paga pelos exportadores e importadores, como *demourrage*. O outro projeto é pior ainda. Determina que a água de lastro seja colocada em um grande reservatório – que deve ser do tamanho do Maracanã, pois há tanques com água equivalente a 100 mil toneladas.
- O governador do Paraná, Roberto Requião, não está concorrendo para Homem do Ano, por parte de entidades de armadores. Os empresários discordam das posições dele quanto ao Porto de Paranaguá, quanto à proibição de embarque de soja transgênica e uma série de outros itens. Mas o governador tem 80% de chances de ser reeleito.

Opinião

Sérgio Barreto

- A rodovia Nova Dutra – da multinacional CCR – teve que fazer uma escolha de Sofia para 2006: melhorar o péssimo acesso à região da Baixada Fluminense ou modernizar o horrendo traçado de descida da Serra das Araras, um trecho anacrônico, com curvas fechadas. Diante da pressão dos prefeitos da Baixada, a empresa anuncia investimento de R\$ 35 milhões no local, para minorar os congestionamentos diários, registrados entre 5h e 9h da manhã. A Dutra acaba de completar 55 anos. Desde que foi privatizada, não tem buracos e dispõe de moderno sistema de apoio ao motorista. Mas obras básicas, como a reconstrução da Serra das Araras, vêm sendo adiadas, ante um inesperado silêncio da entidade dos caminhoneiros, a NTC.
- Duas entidades não dão tréguas ao governo: a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos, Abimaq, e a Federação das Indústrias de São Paulo, Fiesp. As duas não se cansam de criticar os juros altos, a política cambial e a importação excessiva. No caso da Fiesp, o Presidente Paulo Skaf tem boas relações com o Presidente Lula, mas nem por isso deixa de criticar o que considera errado. Já a Federação das Indústrias do Rio, há vários mandatos nas mãos de Eduardo Vieira, acha que a política de juros altos deve ser mantida, porque inibe a inflação – embora a crise social esteja crescendo a olhos vistos.
- No projeto 6.370, que está em análise na Câmara, o Deputado Edinho Montemor propôs uma aberração. Deseja o parlamentar que, no caso de devolução de produto importado, o ônus recaia sobre o armador. A medida já está sendo contestada por seu colega Nelson Marquezelli, coordenador do Grupo de Trabalho de Portos. Explica Marquezelli que o armador recebe o contêiner fechado, com a informação “diz conter” determinada carga. Não cabe ao armador averiguar seu conteúdo, mas às autoridades alfandegárias. Assim, não se pode obrigar o armador a devolver o contêiner ao porto de origem e o melhor a fazer é leiloar-se a carga apreendida – como ocorre em todo o mundo.
- Alguns armadores se queixam. Dizem que, de olho em pacotes de encomendas da Transpetro e da venezuelana PDVSA, os estaleiros não estão dando bola para armadores privados – que lutam por cada centavo do que irão pagar. “Não consigo um orçamento”, garante Néelson Carlini, da francesa CMA-CGM, que quer fazer navios aqui para entrar na cabotagem.
- Uma fonte do governo brasileiro revela à coluna que a negociação com a venezuelana PDVSA – que implicaria a venda de até 41 navios para o país vizinho, além de barcos de apoio e plataformas de petróleo – esfriou. O presidente Hugo Chávez – que parece mais movido pela política e pela emoção do que pelo racionalismo – adiou todos os contatos sobre a questão. Um dia, a negociação terá de ser retomada, pois a PDVSA precisa de tais equipamentos, mas a questão saiu da ordem do dia. Em relação à Transpetro, uma fonte empresarial garante que o BNDES demonstra intenção de agilizar a análise em relação à concorrência de 26 navios para que este tempo, em geral de seis meses, não ultrapasse 45 dias.
- O Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, Antonio Carlos Soares, anda empolgado. Somente três empresas que operam nos terminais de Sepetiba (Valesul, Companhia Siderúrgica Nacional e Companhia Vale do Rio Doce) investirão, este ano, em Itaguaí (ex-Sepetiba), nada menos de R\$ 570 milhões em projetos de soja, cimento e minério de ferro.
- Em diversas cerimônias ocorridas no Rio de Janeiro, autoridades federais e estaduais trocam ironias, sobre a paternidade da recuperação do setor. O Estado do Rio agiu com rapidez e eficiência ao dar estímulos e retirar empecilhos ao setor. No entanto, a chave do poder está com Brasília, através do Fundo de Marinha Mercante, BNDES e, principalmente, da gigantesca Petrobras, que encomenda plataformas bilionárias e está em vias de contratar 26 navios. O secretário fluminense de Energia e Indústria Naval, **Wagner Victor** (foto), afirma ser absurda a admissão de estaleiros não-existentes, a que chama de “virtuais”. Mas Sérgio Bacci retruca: “seriam virtuais os estaleiros com financiamento já autorizado?” Para Bacci, o fantasma não é o eventual preço mais alto – inicial – dos navios, mas a sangria de divisas com afretamento verificada nos últimos anos.





Desbravando desafios

A competência dos oficiais brasileiros é cada vez mais reconhecida no segmento offshore

Características como perseverança, ousadia e coragem são atributos indissociáveis dos marítimos. A história do desenvolvimento da atividade offshore no Brasil está recheada da força de vontade e da persistência desses homens e mulheres. Aliados ao desenvolvimento econômico e aos investimentos no setor, os marítimos brasileiros contribuíram, e continuam contribuindo, para a construção de uma atividade produtiva e altamente estratégica, que proporciona um mercado de trabalho sólido e em franca expansão para milhares de brasileiros. Mas nem sempre houve uma relação pacífica de esforços comuns ao conjunto dos diversos segmentos presentes neste setor.

Se por um lado a abertura da atividade de apoio às plataformas petrolíferas no Brasil para aplicação de capital estrangeiro na última década do século XX possibilitou o incremento tecnológico e a expansão do segmento, por outro, esteve prestes a se interpor como obstáculo ao trabalhador marítimo brasileiro. Naquele período, os oficiais brasileiros

eram empregados apenas por companhias que possuíam embarcações de bandeira nacional. Contudo, havia algumas poucas exceções.

Nesse contexto, as ações empreendidas pela organização sindical marítima representativa dos oficiais mercantes brasileiros foram muito importantes para a contratação desses profissionais nas embarcações de bandeira estrangeira que começavam a operar no país. Fazendo jus à missão de criar meios para que o mercado priorizasse a utilização da mão-de-obra brasileira em embarcações construídas no Brasil e que arvore a bandeira nacional, os antigos sindicatos dos oficiais de náutica e dos oficiais de máquinas, que se fundiram para o surgimento do SINDMAR, em 2000, lutaram para que este mercado não fosse fechado para os representados. As ações sindicais e políticas culminaram na obrigação da contratação de marítimos brasileiros. Assim, a Resolução Normativa número 31, de 24 de novembro de 1998, regulamenta a chamada de estrangeiros para tripular as embarcações estrangeiras que

atuam por contrato de afretamento e de risco. Essa resolução foi, sem dúvida, um marco na história do trabalhador marítimo no offshore em águas brasileiras.

Esse esforço, a primazia na qualificação técnica e a iniciativa e postura dinâmica dos primeiros oficiais mercantes a atuarem no offshore foram fundamentais para a formação do quadro atual, que é altamente receptivo ao profissional brasileiro. Hoje, a competência desses profissionais é mundialmente reconhecida.

No entanto, esses trabalhadores tiveram de se adequar a uma nova realidade de mercado. “Como no Brasil

não existia a tradição para esse tipo de navegação, esses profissionais tiveram de ser criados; ou seja, houve a necessidade de formação e qualificação de modo compatível com a tecnologia que a operação desses barcos exigia. E isso levou algum tempo. Afinal, é preciso anos de experiência para chegar a um nível satisfatório”, enfatiza o Gerente Geral da Norskan Offshore, Hans Falnes.

Quando a Solstad – que é uma das proprietárias da Norskan – começou a operar no Brasil no final da década de 1990, as tripulações eram mistas. “Naquela época a gente sentia que isso

era praticado muito mais por obrigação do que por qualquer outra coisa”, destaca. Contudo, com o esforço e o trabalho dos profissionais brasileiros, o paradigma foi sendo paulatinamente modificado. “De uma forma geral, o oficial brasileiro é bastante motivado. Eles são muito disciplinados, trabalham muito e são extremamente leais”, distingue Hans Falnes.

Uma das pioneiras a atuar no Brasil e subsidiária do grupo dinamarquês A.P. Moller, a companhia de navegação Maersk Brasil, que chegou ao país em 1978, trabalha com tripulações brasileiras em suas embarcações desde 1994. Atualmente, a companhia emprega cerca de 300 marítimos brasileiros, sendo que 70 são oficiais. A empresa pretende iniciar, ainda neste ano, o projeto de empregar oficiais brasileiros na frota de longo curso. “Na prática, os oficiais executam grande parte dos nossos projetos. Os atributos mais evidentes desses profissionais são a cooperação, o trabalho em equipe e a versatilidade”, enumera o Gerente Geral de Operações da empresa, o CLC e CMG João Vicente Ferreira Pinto.



A atividade offshore, altamente produtiva, estratégica e complexa, tem contado com a contribuição dos marítimos brasileiros para a construção de um mercado sólido e em franca expansão



Explorando novos horizontes

O reconhecimento e o respeito às práticas profissionais dos brasileiros é, certamente, resultado do esforço e da dedicação de oficiais que vislumbraram na atividade, então recém-implantada no país, um promissor segmento de trabalho e de desenvolvimento profissional. O currículo do Capitão-de-Longo-Curso Carlos Alberto Uchoa, que trabalha atualmente na Norskan, é um exemplo. Quando Uchoa começou a trabalhar na Maersk na primeira metade dos anos 1990, havia outros oficiais brasileiros a bordo. Na época, a companhia contrata-

O CLC Carlos Alberto Uchoa foi o primeiro Comandante brasileiro a atuar em uma embarcação brasileira de manuseio de âncoras com tripulação nacional



O respeito conquistado pelo marítimo brasileiro é resultado de esforço e dedicação dos oficiais, que mostraram aos armadores estrangeiros a qualidade profissional hoje mundialmente reconhecida



O segmento offshore passou a valorizar os marítimos brasileiros

va marítimos brasileiros apenas para as funções de 10N e 10M e destinava os cargos de Comandante e Chefe de Máquinas aos oficiais estrangeiros. “Entrei na Maersk como Segundo Piloto, mesmo sendo um CLC. Aquela etapa da minha vida significou um grande desafio para mim”, revela o Comandante que trabalhou nos navios de contêineres do Lloyd Brasileiro por mais de 18 anos.

Na ocasião, antes da instituição da Resolução Normativa número 31, as empresas armadoras prestadoras de serviço à Petrobras passaram a ser obrigadas a contratar apenas um oficial de máquinas e um de náutica em cumprimento aos pleitos dos antigos sindicatos dos oficiais. Assim, a entidade praticava ações sindicais e políticas para que os estrangeiros não dominassem o mercado brasileiro. Os marítimos da Noruega e da Dinamarca – países pioneiros no desenvolvimento deste segmento – tinham a preferência das empresas que necessitavam de profissionais. Mas mesmo diante dos empecilhos, Uchoa não se acomodou. “Sempre que podia, acompanhava os serviços do Chefe de Máquinas e do Comandante e procurava observar os procedimentos utilizados por eles. Para mim era um recomeço de carreira, pois aos 40 anos começava a trabalhar em um segmento que possui inúmeras especificidades”, relata.

Uchoa enfatiza também que ter a humildade de aprendiz é fundamental para o profissional que deseja ter domínio de suas atribuições. Segundo o Comandante, o desenvolvimento tecnológico e contínuo e as características operacionais das embarcações deste segmento exigem que o profissional esteja em constante aprimoramento, através dos cursos de especialização.

O CLC até hoje lembra o esforço de inúmeros companheiros de bordo com quem atuou, ressaltando, ainda, que se o trabalho em equipe é um elemento

fundamental para o sucesso operacional em qualquer embarcação, no segmento offshore isto é determinante para a realização de operações. Há dois anos, Uchoa comanda embarcações da Norskan Offshore. Ele foi o primeiro CMT brasileiro a atuar em uma embarcação brasileira de manuseio de âncoras com tripulação nacional.

Reconhecimento e luta

Com o aumento da competitividade no mercado marítimo, as qualidades profissionais dos oficiais brasileiros têm tido destaque entre as companhias que antes utilizavam, basicamente, a

mão-de-obra estrangeira. “Ter profissionais que realmente participam e têm iniciativa em nosso quadro funcional é muito importante em um mercado competitivo como esse”, ressalta o Gerente Geral Hans Falnes.

Recentemente, durante a reunião de assinatura do ACT para os trabalhadores marítimos da Maersk, o Presidente da empresa, Viggo Andersen, também destacou a primazia dos oficiais mercantes brasileiros. “As perspectivas dessa indústria são as melhores e, neste mercado, o marítimo brasileiro se destaca por ser muito bem qualificado”, enfatizou.

Apesar das mudanças no mercado, alegações defasadas e distorcidas, como a suposta falta de marítimos brasileiros no mercado offshore, propaladas pela

Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo, a Abeam, infelizmente ainda resistem. “Empresas como a Astromarítima e a CBO não são hoje nem a sombra do que foram no passado, em termos de investimento no aperfeiçoamento de oficiais e nas relações de trabalho com os marítimos desta categoria, independentemente do crescimento das toneladas de arqueação bruta, dos projetos de construção de novas embarcações ou jumborização das que já existem”, observa o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida. Não é à toa que a consequência direta de tais práticas tem gerado grande rotatividade dos profissionais, que procuram empresas onde possam desenvolver suas habilidades e investir em suas carreiras.



O SINDMAR vem denunciando a prática das empresas que não possuem conformidade diante das exigências cada vez maiores do setor offshore. A entidade mantém a luta para que, mesmo diante dos mares revoltos da incoerência e da falta de uma visão estratégica, os postos de trabalho dos representados não apenas sejam preservados, mas, também, ampliados e ocupados por profissionais qualificados. Esses trabalhadores deverão sempre estar apoiados por políticas empresariais voltadas para a valorização do marítimo. O esforço é pela busca da qualidade profissional e a manutenção do mercado brasileiro.

A disputa por profissionais qualificados é constante. Porém, algumas empresas demonstram disposição apenas em pagar a menor remuneração possível por esse profissional capacitado. Obviamente, ao não encontrar profissionais dispostos a esbanjar qualidades e competência por uma ínfima remuneração, as companhias assumem o discurso da suposta falta de oficiais qualificados para o atendimento das condições operacionais específicas deste setor. O Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, faz um alerta. “Canibalizar o mercado de trabalho do oficial brasileiro, aguardar que outras empresas decidam fazer investimentos e buscar usufruir do conhecimento de oficiais, remunerando-os com base em políticas voltadas à burla da legislação trabalhista nacional, é inaceitável para a nossa organização sindical”, afirma Jailson, que também é o Coordenador de Negociações Coletivas deste setor. O diretor enfatiza que, mais cedo ou mais tarde, estas empresas estarão pagando o preço da insanidade.

Um exemplo do comprometimento do SINDMAR no aperfeiçoamento dos representados é o investimento empreendido na construção do Centro



de Simulação Aquaviária, CSA, uma iniciativa sem precedentes no país. O CSA beneficiará toda a comunidade marítima. A entidade representativa dos oficiais e eletricitas mercantes brasileiros acredita que investir em pessoas e desenvolver políticas de fortalecimento do setor marítimo brasileiro seja a base para o engrandecimento de uma indústria da qual dependem grande parte do desenvolvimento econômico do Brasil e a vida de milhares de pessoas.

Essa visão começa a ganhar amplitude porque a luta do SINDMAR é em prol da Marinha Mercante brasileira e, cada vez mais, o setor desperta para a necessidade de uma ação conjunta. “Compreendemos e concordamos com a política sindical. Esta ação proporcionada pelo SINDMAR visa à proteção da Marinha Mercante nacional e incentiva o desenvolvimento da categoria marítima brasileira”, destaca o Gerente Geral da Norskan, Hans Falnes.

Em mais de 30 anos de atividade offshore no Brasil, a produção de petróleo em águas profundas e o transporte petrolífero e de derivados, bem como o segmento de apoio às plataformas de produção, tornaram-se vitais para o país, já que mais de 80% de todo o petróleo produzido no Brasil vem do mar. Com as perspectivas de encomendas para a construção de embarcações de apoio e a instalação de novas unidades flutuantes de produção e armazenamento, os FPSOs, a tendência é de que o crescimento das demandas por oficiais especializados no setor de exploração, produção e transporte de petróleo seja ainda maior. O cenário atual é favorável e o progresso do transporte marítimo nacional continuará sendo movido com a força propulsora de pessoas que têm enfrentado os desafios dessa indústria com a mesma coragem com que singram os mares, conduzindo as maiores riquezas do país. ⚓



SELO
PRATA

O SINDMAR e os formandos da turma
Comandante Benedito Lima,
de dezembro de 2005, agradecem à

DOCENAVE

pelo estímulo e contribuição para formatura
dos novos oficiais de náutica e oficiais de máquinas.



-  **Receptionistas bilingües;**
-  **Apartamentos completos. Ar-condicionado, Telefone, TV a cabo, frigobar e cofre;**
-  **Ótimo café da manhã em ambiente climatizado com vista panorâmica;**
-  **Salão de Convenções;**
-  **Fax - Internet;**
-  **Garagem;**
-  **Lavanderia.**



Insalubridade a bordo do M/V Taurus



Insalubrious conditions onboard M/V Taurus

Tripulação sem salários há meses. Falta do Equipamento de Proteção Individual (EPI), obrigando os marítimos a trabalharem de camiseta, bermuda e chinelos. Trabalhadores com problemas de saúde em decorrência da má qualidade da água. Esta lamentável realidade voltou à baila quando a CONTTMAF e o SINDMAR denunciaram, no dia 16 de dezembro do ano passado, à Delegacia Regional do Trabalho, a situação absurda a que estavam sendo submetidos os tripulantes do M/V Taurus. Na ocasião, o navio encontrava-se atracado em Natal, no Rio Grande do Norte.

Perante tal situação calamitosa, trabalhadores procedentes das Filipinas, da Romênia, da Síria, da Índia e do Líbano queriam retornar às nações pátrias devido ao não cumprimento contratual da companhia armadora Blue Fleet Management. Além disso, as condições insalubres a bordo estavam comprometendo a integridade física de alguns marítimos, que chegaram a ser hospitalizados.

“Diante da grave situação, do iminente risco à saúde e à segurança dos tripulantes, do flagrante descaso à dignidade do ser humano e do desrespeito às autoridades legais pátrias, solicitamos à Autoridade Marítima o impedimento do despacho da embarcação até que sejam cumpridas as determinações legais”, relatou, na ocasião, o Auditor Fiscal do Trabalho, Francisco Edivar Carvalho, da DRT do Rio Grande do Norte. O descaso da companhia feriu as designações da Convenção 147 da Organização Internacional do Trabalho, que dispõe sobre as condições de vida, trabalho e segurança de marítimos.

A denúncia levou os órgãos de proteção do trabalhador a tomarem ciência das agruras sofridas a bordo. Além de expor as más condições laborais às autoridades competentes, a CONTTMAF e o SINDMAR pressionaram a empresa para que medidas reparadoras fossem tomadas.

A previsão inicial era para o navio deixar o porto no dia 28 de dezembro. Mas devido ao não cumprimento do contrato e

Foreign crewmembers' wages unpaid for months; lack of Individual Protection Devices, obliging seafarers to work in tee shirts, shorts and flip-flops; workers experiencing health problems due to bad drinking water. This deplorable situation was once again highlighted when CONTTMAF and SINDMAR submitted a formal complaint to the Regional Labor Office, on December 16 of last year, concerning the absurd situation to which MV Taurus' crewmembers were subjected. At that time, the vessel was moored in Natal, Rio Grande do Norte.

Faced with such a calamitous situation, workers from Philippines, Romany, Syria, India and Lebanon demanded immediate return to their countries for breach of contract on the part of the Shipowner, the "Blue Fleet Management" company. Furthermore, the insalubrious conditions aboard jeopardized the physical integrity of seafarers, as some of them had to be hospitalized.

"Faced with such a serious situation, posing imminent risk to the health and safety of crewmembers and displaying flagrant indifference to human dignity and disrespect for local authorities, we had no choice but to request that the Maritime Authority cancel the vessel's dispatch until legal provisions were complied with," reported at the time Labor Auditor Francisco Edivar. The company's negligence violated the provisions of Convention 147 from the International Labor Organization, which addresses the living and working conditions of seafarers, as well as their safety.

das leis de regulamentação do trabalho marítimo, o M/V Taurus permaneceu retido na cidade por mais nove dias. Nesse período, após receberem a denúncia dos abusos cometidos contra os trabalhadores marítimos, o Port State Control, a Polícia Federal, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária e a ITF fiscalizaram a embarcação.

“Só depois que as entidades competentes foram a bordo, a companhia resolveu cumprir as exigências mais prementes aos tripulantes, tais como pagamento dos salários atrasados e aquisição de água potável e de EPIs. Além disso, quatro tripulantes foram repatriados antes do navio zarpar”, revelou o Delegado Regional da CONTTMAF e do SINDMAR na Região Nordeste, Rosivando Viana. O representante dessas entidades sindicais também esteve a bordo com auditores da Unidade de Inspeção do Trabalho Portuário e da Capitania dos Portos da região.

A situação vivida a bordo do M/V Taurus constituiu um sistema de bandeira de conveniência, também conhecido como BDC. O navio, que pertence aos gregos da Blue Fleet Management, contava com os serviços de tripulantes de diferentes nações, arvorando bandeira com nacionalidade de São Vicente e Granadinas – país localizado na região das Pequenas Antilhas, a leste do Mar do Caribe.

O movimento sindical marítimo tem travado, em âmbito internacional, uma série de lutas contra o sistema BDC, cuja característica principal é permitir que os direitos trabalhistas, sociais e sindicais dos trabalhadores sejam burlados e flexibilizados. As companhias que arvoraram a bandeira de conveniência geralmente não seguem os padrões mínimos de segurança a bordo, colocando em risco os tripulantes e oferecendo condições precárias para os trabalhadores. Ao denunciar fatos como este, o movimento sindical marítimo brasileiro reafirma o compromisso de agir e, se preciso, intervir para que os contratos e direitos trabalhistas sejam cumpridos em favor dos representados.

O M/V Taurus só foi liberado para continuar sua rota, rumo ao Mar Mediterrâneo, na manhã do dia 6 de janeiro. 🌐

O Delegado Regional da CONTTMAF e do SINDMAR em Cabedelo, Rosivando Viana, averigua as péssimas condições de trabalho da tripulação do M/V Taurus

Regional Delegate for SINDMAR and CONTTMAF, Rosivando Viana, checks the foreign crew's bad labor conditions onboard the MS Taurus



The complaint informed the Labor Protection Organs about the conditions prevailing onboard. CONTTMAF and SINDMAR, in addition to denouncing to the competent authorities the terrible working conditions, also exerted pressure on the company to remedy the situation.

The vessel's estimated sailing time (ETS) was December 28. Due to non-performance of the contract and of maritime labor laws, the M/V Taurus remained retained in harbor for nine additional days. During this period, and after the violation complaint was filed, the Port State Control, the Federal Police, the National Agency of Sanitary Vigilance and ITF conducted inspections of the vessel.

“Only after competent authorities boarded the ship did the company decide to address the crew's more urgent demands, such as immediate payment of salaries in arrears and acquisition of drinking water and Individual Protection Equipment (EPIs). Furthermore, four crewmembers were repatriated before the ship sailed”, says Rosivando Viana, Regional Deputy for CONTTMAF and SINDMAR in the Northeast Region. The representative of the above-mentioned entities also went onboard with the auditors from the Harbor's Labor Inspection Unit and Port Authority officers.

The M/V Taurus situation arises from a convenience flag system known as BDC. This vessel, which is owned by the Greeks from Blue Fleet Management, employed crewmembers from different countries, under the flag of Saint Vincent and the Grenadines, a country located in the Lesser Antilles on the western Caribbean Sea.

The seafarers' union has been challenging the BDC system at the international level. BCD's main characteristic is to allow the sidestepping and bending of labor and social rights of workers, as well as contracts. The Brazilian maritime union movement denounces such stances, reaffirming its commitment to take action and, if necessary, to enforce compliance of contracts and labor rights, on behalf of its members.

The M/V Taurus was released to proceed in its course towards the Mediterranean only by the morning of January 6.

24ª Sessão da Assembléia da IMO e 95ª Sessão do Conselho

A 24ª Sessão da Assembléia da IMO e a 95ª Sessão do Conselho foram realizadas no período entre 21 de novembro e 2 de dezembro de 2005, quando ocorreram adoções de 23 resoluções. Vale destacar:

Esquema de Auditoria Voluntária de Estado Membro da IMO

O Esquema anuncia uma nova era em que a organização terá à sua disposição uma ferramenta importante que, implementada de forma harmonizada e consistente, alcançará com êxito os propósitos de segurança, proteção e transporte eficientes em mares limpos, tão almejados pela IMO.

O Esquema consiste no cumprimento de obrigações e responsabilidades das regras internacionais, procedimentos e práticas contidas nos instrumentos da IMO e outros instrumentos obrigatórios dos quais os governos fazem parte. Neste contexto, a SOLAS 1974 e seu Protocolo de 1988, MARPOL 73/78, COLREG 1972, LL 1966 e seu Protocolo de 1988, STCW 1978 e TONNAGE 1969 estão inseridos no processo. Portanto, após a IMO ter recebido a requisição do Estado Membro para efetuar uma auditoria, o Secretário-Geral indicará uma equipe de auditores que discutirá e combinará com esse Estado a extensão da auditoria a ser procedida.

A auditoria que indicar um sistema eficiente, operado por um país que cumpra regras e regulamentos internacionais para controlar os navios que arvoram a bandeira nacional, irá premiar a boa administração na atividade marítima, aumentando a credibilidade e o reconhecimento do trabalho desenvolvido pelo país pela comunidade marítima internacional.

No processo de melhoria contínua, nada impede que outros instrumentos venham a fazer parte das auditorias, tendo em vista que o plano estratégico da IMO direcionado ao Elemento Humano está sendo desenvolvido e, pela importância do assunto, será objeto de grande interesse.

A resolução ora adotada apresenta o Esquema de Trabalho e Procedimentos para o Esquema de Auditoria

Voluntária de Estado Membro da IMO, deixando claro que, no futuro, a respectiva auditoria poderá tornar-se obrigatória.

Pirataria na Costa da Somália

A Assembléia adotou a resolução sobre Pirataria e Roubo Armado Contra Navios nas Águas da Costa da Somália, invocando o problema para ser levado à atenção do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Neste contexto, a resolução permite que o Secretário-Geral da IMO possa submeter o assunto ao Secretário-Geral das Nações Unidas para as devidas considerações e ações, conforme julgar apropriado, inclusive para levar o caso à apreciação do Conselho de Segurança.

A resolução condena e deplora todos os atos de pirataria e roubo armado contra navios e apela a todos que auxiliem com ações fundamentadas em leis internacionais, para que tais atos ou tentativas sejam eliminados sem causar danos para os marítimos embarcados.

No âmbito internacional, há exemplos de como essas ações devem ser procedidas. O RECAAP (The Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ship in Asia), constituído por 16 países da Ásia, é um bom exemplo de cooperação regional que a IMO almeja que seja repetido em outras regiões.

Tratamento Justo aos Marítimos

A Assembléia adotou uma resolução pedindo urgência ao Grupo de Trabalho Conjunto IMO/OIT sobre Tratamento Justo aos Marítimos, para finalizar as diretrizes no evento de um acidente marítimo.

O pedido de urgência reflete a grave situação e a necessidade de assegurar e proteger os direitos dos marítimos, tendo em



Darlei Santos Pinheiro

*Representante da
CONTTMAF em Londres
perante a RPB-IMO*

*CONTTMAF's representative
in London at RPB-IMO*

vista o crescente uso de procedimentos criminais indevidos, em particular o período longo de detenção ao qual o marítimo é submetido antes que a culpa seja comprovada.

A resolução estimula todos os países a honrar os direitos humanos básicos dos marítimos envolvidos em acidentes marítimos. Estimula, também, a investigar os acidentes de forma rápida para evitar o tratamento injusto. A resolução ainda prevê a adoção de procedimentos que permitam a repatriação ou o reembarque imediato dos marítimos envolvidos.

A resolução convida os governos e organizações não-governamentais a registrar os casos de tratamento injusto aos marítimos envolvidos em acidentes marítimos e a prover dados para a IMO ou a OIT, sempre que requisitados.

Reciclagem de Navios

A Assembléia assentiu que a IMO deveria desenvolver um novo instrumento sobre a reciclagem de navios.

Na relevante resolução, consta a solicitação ao MEPC (Marine Environment Protection Committee) para que este comitê desenvolva um novo instrumento com regras para:

- O projeto, a construção, a operação e o aparelhamento de navios, assim como a reciclagem segura e ecologicamente racional;
- O estabelecimento de um mecanismo aplicável à reciclagem de navios incorporando a certificação e os requisitos de informação.

O propósito é completar o novo instrumento para as considerações e adoção no biênio 2008-2009.

IMO's 24th General Meeting and 95th Council Session

IMO's 24th General Meeting and 95th Council session were held from November 21st to December 2, 2005 and 23 resolutions were adopted. The following subjects are worth mentioning:

IMO Member State Voluntary Audit Program

The program heralds a new era, in which the Organization will have at its disposal a significant tool for achieving harmonic and consistent global implementation of IMO standards, a key step in attaining IMO's purpose of safe, secure and effective shipping on clean oceans.

The program addresses the fulfillment of obligations and responsibilities for compliance with applicable laws and regulations concerning the procedures and practices contained in IMO and Member States mandatory instruments. Therefore, SOLAS 1974 and its 1988 Protocol, MARPOL 73/78, COLREG 1972, LL 1966 and its 1988 Protocol, STCW 1978 and TONNAGE 1969 are included therein. Upon receiving an audit request from a Member State, the IMO Secretary-General will appoint an audit team to discuss and negotiate the scope of the audit with the Member State in question.

When a particular audit finds an effective system for controlling ships flying under the national flag, and such a system is operated by a Member State and in compliance with international rules and regulations, a maritime industry management award will be granted for increasing credibility and awareness of the work performed by such a country on behalf of the international maritime community.

During this ongoing improvement process, nothing prevents other instruments to become part of the audits, considering that IMO's strategic plan directed to the human element, currently under development, will certainly attract attention and interest.

The adopted Resolution includes a Work Program and Procedures for the IMO Member State Voluntary Audit Program; and it should become clear that in the future such an audit may become mandatory.

Piracy off the coast of Somalia

The General Meeting approved a resolution concerning piracy and armed robbery against ships off the Somalia coast, so that the issue may be brought to the attention of the United Nations Security Council. The resolution authorizes the IMO Secretary-General to submit the resolution to the Secretary-General of the United Nations for consideration and for further actions deemed appropriate, including bringing the matter to the attention of the Security Council.

The resolution condemns all acts of piracy and armed robbery against ships, calling for the assistance of all those capable of acting with grounds on international law, to make sure that all actual or attempted acts of piracy and armed robbery against ships are prevented without harm to seafarers onboard.

A Assembléia adotou, ainda, emendas às diretrizes sobre a Reciclagem de Navios relativas a matérias existentes nas estruturas de navios, os equipamentos e o *Green Passport* para navios.

Áreas Marítimas Particularmente Sensíveis (PSSAs)

A Assembléia adotou diretrizes (revisadas) para identificação e designação de Áreas Marítimas Particularmente Sensíveis.

As PSSAs são áreas que precisam de proteção especial devido às suas características ecológica, sócio-econômica e científica. Reconhecidas, podem se tornar vulneráveis por danos oriundos da atividade marítima internacional. Assim, propostas para aplicação de uma PSSA devem vir associadas de medidas de proteção que auxiliem a prevenir, a reduzir ou a eliminar a ameaça ou a vulnerabilidade identificada. Como exemplo dessas medidas pode ser citado um sistema de rotas, tal como uma área para ser evitada: *to be avoid*.

As diretrizes vão proporcionar aos Governos Membros da IMO a formulação de uma indicação de uma PSSA às partes interessadas – aquelas do Estado Costeiro, Estado de Bandeira e comunidades ambiental e marítima – para que sejam plenamente consideradas e as informações científica, técnica, econômica e relativas ao meio ambiente sejam prestadas, atinentes à área a ser afetada pela atividade marítima internacional.

Convenção sobre Remoção de Destroços

A Assembléia aprovou para o ano de 2007 uma Conferência em Nairobi, no Quênia, para a adoção de uma nova Convenção sobre Remoção de Destroços.

A proposta da nova convenção é estabelecer regras internacionais sobre direitos e obrigações de países e armadores. A convenção seria a diretriz de como proceder com os destroços que possam colocar em risco a navegação ou causar danos ao meio ambiente dos estados costeiros.

Na minuta atual da convenção, de acordo com o Comitê Legal, pretende-se esclarecer os direitos e as obrigações relacionados à identificação, à localização e à remoção de destroços perigosos, em particular aqueles que estão localizados na zona econômica exclusiva.

Eleições do Conselho da IMO

O Brasil ratificou a Convenção da IMO em 1963, estando em vigor desde 1958. Contudo, desde 1967 integra o seu Conselho composto por 40 membros eleitos pelos 166 Estados Partes, para um mandato de dois anos.

A 24ª Assembléia elegeu os novos Membros do Conselho para o período 2006-2007 e ficou assim constituído:

- **Categoria A** – Fazem parte desta categoria os dez membros com grandes interesses na prestação de serviços ao tráfego marítimo internacional. São eles: China, Coréia, Estados Unidos, Grécia, Itália, Japão, Noruega, Panamá, Reino Unido e Rússia;
- **Categoria B** – Fazem parte desta categoria os dez membros com maior interesse no comércio marítimo internacional. São eles: Alemanha, Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, Espanha, França, Holanda, Índia e Suécia;
- **Categoria C** – Fazem parte desta categoria os vinte membros com interesses no transporte marítimo e na navegação internacional. São eles: África do Sul, Arábia Saudita, Argélia, Austrália, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Cingapura, Dinamarca, Egito, Filipinas, Indonésia, Malásia, Malta, México, Portugal, Quênia, Tailândia e Turquia.

O Conselho é o órgão executivo da IMO e é responsável, perante a Assembléia, pela supervisão dos trabalhos da organização e coordenação dos trabalhos dos Comitês. Entre as sessões da Assembléia, as quais ocorrem a cada biênio, o Conselho cumpre todas as funções da Assembléia, exceto aquelas que dizem respeito a processar recomendações para os governos sobre segurança marítima e prevenção à poluição.

A reeleição do Brasil no Conselho da IMO mostra um reconhecimento do papel desempenhado pelas delegações brasileiras nas matérias desenvolvidas naquele fórum sob a liderança da Representação Permanente do Brasil perante a IMO.

The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (RECAAP), signed by 16 Asian countries, including the RECAAP Information Sharing Centre (ISC) for exchanging piracy-related information, is an example of the regional cooperation that IMO seeks to replicate elsewhere.

Fair treatment of seafarers

The General Meeting adopted a resolution requesting that Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Fair Treatment for Seafarers prioritize the completion of guidelines for seafarers' fair treatment after maritime accidents.

The request reflects serious concern for the need to ensure and protect the rights of seafarers in view of the increasing number of unduly criminal proceedings against them, particularly prolonged detention before blame is established, in the event of a maritime accident.

The resolution urges all States to respect the basic rights of seafarers involved in maritime accidents; to investigate maritime accidents expeditiously and avoid unfair treatment of seafarers. The resolution also requires the adoption of procedures to allow prompt repatriation or re-embarkation of seafarers after maritime accidents. It also invites Governments and non-governmental organizations to record instances of unfair treatment of seafarers after maritime accidents and to provide data to IMO or ILO whenever requested.

Ship recycling

The General Meeting agreed that IMO should develop a new legally binding instrument on ship recycling.

The relevant resolution requests that the Marine Environment Protection Committee develop a new instrument that provides regulations for:

- The design, construction, operation and preparation of ships so as to facilitate safe and environmentally sound recycling, without compromising the safety and operational efficiency of ships;
- The establishment of an appropriate ship recycling mechanism that will incorporate certification and reporting requirements.

The aim is to complete this instrument in time for its consideration and adoption during the 2008-2009 biennium.

The General Meeting has also adopted amendments to current Ship Recycling Guidelines, relating to the potentially hazardous materials usually present in a ship's structure and equipment, as well as the Green Passport for ships.

Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs)

The General Meeting adopted revised Guidelines for Identification and Establishment of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs).

A PSSA is an area that needs special protection on the part of IMO due to its ecological, socio-economic, or scientific characteristics. Such areas may become vulnerable to damage by international shipping activities. Therefore, any applications for PSSA establishment must contain a proposal for associated protective measures to prevent, reduce or eliminate the threat or vulnerability identified. Protective measures for PSSAs are limited to actions that are to be, or have

been, approved and adopted by IMO, such as a routing system that would mark this area as an area to be avoided.

The guidelines provide advice to IMO Member Governments regarding the submission of applications for the establishment of PSSAs, thus ensuring that the interests of all parties are considered - such as coastal States, flag States, and environmental and shipping communities - as well as all relevant scientific, technical, economic, and environmental information concerning the area under risk because of international shipping activities.

Debris Removal Convention - Conference to be held

The General Meeting approved the holding of a Conference in 2007 in Nairobi, Kenya, to adopt a new Debris Removal Convention.

The proposed new convention will provide international rules on the rights and obligations of States and shipowners regarding debris and drifting or sunken cargo that represent a hazard to navigation or pose a threat to the marine environment of coastal states.

The draft Convention currently being considered by the Legal Committee intends to clarify rights and obligations in the identification, reporting, location and removal of hazardous floating debris, in particular those in the exclusive economic zone.

IMO Council Elected

Brazil has ratified in 1963 the IMO Convention that has been in effect since 1958. As of 1967, Brazil is a member of the IMO Council, composed of 40 members elected by the 166 Member States for a two-year term.

The 24th General Meeting elected the following Council Members for the biennium 2006-2007:

Category (a): 10 States with the largest interest in the provision of international shipping services: China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, Republic of Korea, Russian Federation, United Kingdom, United States.

Category (b): 10 other States with the largest interest in international seaborne trade: Argentina, Bangladesh, Brazil, Canada, France, Germany, India, Netherlands, Spain, Sweden.

Category (c): 20 States not elected under (a) or (b) above which have special interest in maritime transport or international navigation, and whose election to the Council would ensure representation of all major geographic areas of the world: Algeria, Australia, Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Kenya, Malaysia, Malta, Mexico, Philippines, Portugal, Saudi Arabia, Singapore, South Africa, Thailand, Turkey.

The Council is the executive IMO organ responsible before the General Meeting for supervising the work of the Organization and for coordinating the Committees' work. Between General Meetings, which are held every two years, the Council performs all General Meeting functions, except those concerning the processing of recommendations to State Members on maritime safety and pollution prevention.

Brazil's reelection for the IMO Council represents acknowledgement of the role played by Brazilian Delegations in the matters discussed by the Council under the leadership of Brazil's Permanent Representation at IMO.

Integrando gerações

A revista UNIFICAR destina este espaço exclusivamente para a publicação de textos de alunos do Ciaga e do Ciaba. Os textos deverão revelar o entendimento dos autores sobre assuntos relacionados à atividade mercante marinha. A escolha do texto a ser publicado caberá à editoria da UNIFICAR, que poderá recusar a publicação de textos impróprios ou inadequados ao perfil editorial da revista. Vale lembrar que é imprescindível que o texto tenha, no máximo, 3.200 toques e que esteja acompanhado de uma foto do autor(a) em que o rosto esteja destacado.

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



Aluno a bordo

Aluno: Roosevelt Alves Mousinho Júnior – 3º ano de Máquinas – Ciaba

Com a criação do ISPS *Code* (International Ship and Port Facility Security Code), em decorrência dos atentados às torres gêmeas em 11 de setembro de 2001, houve uma exacerbação de normas e regras de segurança visando à proteção de navios e instalações portuárias. Com isso, a visita de pessoas aos navios tem sido restrita. Esta situação prejudica não só os familiares de tripulantes, mas também a nós, futuros oficiais da Marinha Mercante.

Atualmente, visitar um navio mercante passou a ser sinônimo de frustração. O aluno da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, EFOMM, fardado e identificado, se submete a uma série de medidas e procedimentos exagerados; isto sem contar com a possibilidade de ter a visita negada.

O estabelecimento de um procedimento padrão nacional evitaria que, de forma desnecessária e reiterada, houvesse recadastramentos de dados e novas solicitações de permissões ao ingresso dos alunos para visitação, tendo em vista o tempo reduzido que os navios permanecem nos portos. Ademais, evitaria a arbitrariedade de alguns portos que, para a manutenção de um denominado “nível um” de segurança, tomam atitudes excessivas, alegando que os familiares poderiam facilitar a entrada de drogas e prostituição nos navios.

A seguir, cito o item 7.1/A do ISPS *Code*, que especifica os requisitos relativos ao nível de proteção que deve ser estabelecido pelos governos contratantes.

Nível 1 de proteção: as seguintes atividades deverão ser exercidas, através de medidas apropriadas, em todos os navios, levando em consideração as diretrizes constantes do código ISPS, com vistas a identificar e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção:

1. Assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção do navio;
2. Controlar o acesso ao navio;
3. Controlar o embarque de pessoas e seus pertences;
4. Monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;
5. Monitorar áreas de convés e em torno do navio;
6. Supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio;
7. Assegurar que as informações relativas à proteção estejam corretamente disponíveis.

Para um aluno cursando o primeiro ano, é de grande valia a oportunidade de estar a bordo de navios mercantes, pois uma simples conversa com tripulantes pode trazer esclarecimentos que serão bastante úteis na hora de ele escolher, ao final do ano, entre os cursos de náutica e de máquinas.

Por mais que a escola proporcione toda a estrutura habilitada a promover um ensino profissional de alto padrão e nos preparar para a realidade que iremos encontrar quando embarcarmos, nada se compara à sensação de estar a bordo de um navio mercante.

Portanto, faz-se necessário o desenvolvimento de mecanismos que estejam de acordo com as exigências do código ISPS e que facilitem a visita dos alunos da EFOMM aos navios. A criação de um sistema de identificação nacional dos dois únicos centros de formação de oficiais – Ciaba e Ciaga – é um exemplo. Medidas como essas engrandeceriam ainda mais a Marinha Mercante, pois enriqueceria a formação daqueles que, num futuro bem próximo, serão os responsáveis pelo transporte das riquezas do nosso país.



SELO
PRATA

O SINDMAR e os formandos da turma
Comandante Benedito Lima,
de dezembro de 2005, agradecem ao

CIABA

pelo estímulo e contribuição para formatura
dos novos oficiais de náutica e oficiais de máquinas.



Solução Universal em Tecnologia

Desenvolvimento de Softwares

Suporte Técnico Informática

CFTV Digital

Redes Cabeadas Redes sem fio



www.sutinformatica.com E-mail: sut@sutinformatica.com

Avenida Presidente Vargas, 309 Sala 2200 Centro Rio de Janeiro.

Tel: (21) 7819-0968

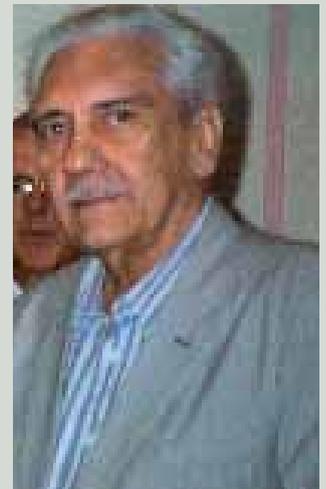
Comandante Jorge Gomes deixa exemplo de competência e dedicação

Oficial mercante e ex-combatente, advogado e escritor. O Capitão-de-Longo-Curso Jorge Gomes morreu no dia 28 de fevereiro deste ano, aos 82 anos, vítima de doença cancerígena.

Formado pela Escola da Marinha Mercante do Rio de Janeiro, EMM-RJ, em 1940, o CLC Jorge Gomes iniciou a carreira na Marinha Mercante a bordo dos navios da companhia de navegação Costeira. Jorge trabalhou como Segundo Piloto e Comandante nos navios dessa empresa. O começo de carreira de Jorge Gomes coincidiu com a Segunda Guerra Mundial. Por isso, não sendo diferente, o oficial trabalhou durante aquela conturbada época na cabotagem e no longo curso. O ex-combatente sempre demonstrou orgulho de ter trabalhado pelo país no período da guerra. O CLC também trabalhou para a Companhia de Navegação Bahiana e para o Lloyd Brasileiro. Nesta última empresa, o oficial comandou os navios Princesa Leopoldina e Ana Nery.

O Comandante voltou à EMM-RJ anos mais tarde, para ser professor. Além de ministrar aulas aos futuros oficiais, o CLC tornou-se Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo, ABDM, e juiz do Tribunal Marítimo. Jorge Gomes ainda deixou obras literárias, entre elas os livros de poesia Lágrimas e Alma livre.

O CLC foi um dos fundadores do Centro de Capitães e presidiu a instituição na última década de 1970. Antes de morrer, Jorge Gomes era membro do Conselho Fiscal do Centro de Capitães. O Oficial deixa a esposa Anecy, filhos e netos.



OSM Raimundo Gomes deixa saudade

O Oficial Superior de Máquinas Raimundo Dias Gomes morreu no dia 6 de fevereiro, aos 64 anos, no Rio de Janeiro. O OSM aposentado era paraense e estava internado desde novembro do ano passado.

O OSM se formou na antiga Escola da Marinha Mercante do Pará, o Emmpa, em 1965. O Oficial Raimundo trabalhou em poucas empresas, já que tinha como ideal dedicar-se às companhias por onde exerceu suas habilidades. Mas foi no Lloyd Brasileiro que ele passou a maior parte da carreira, trabalhando por mais de 30 anos na companhia.

Conhecido por ser tranquilo, Raimundo Gomes lutou pela vida até os últimos momentos, demonstrando, além da serenidade, garra e perseverança – qualidades tantas vezes demonstradas na vida marítima do OSM.

O OSM Raimundo deixa a esposa Maria Anália e quatro filhos.

**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.*

Atenção Associados!

TODOS OS ASSOCIADOS QUE POSSUEM

REGISTRO NO CREA

DEVEM QUITAR A ANUIDADE DO
CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA,
ARQUITETURA E AGRONOMIA. CASO O
ASSOCIADO NÃO QUEIRA CONTINUAR
A PAGAR, ELE TERÁ DE CANCELAR
O REGISTRO, POIS A ANUIDADE
CONTINUARÁ EM DÉBITO E PODERÁ
SER COBRADA JUDICIALMENTE.

Navegando pelo mundo dos livros

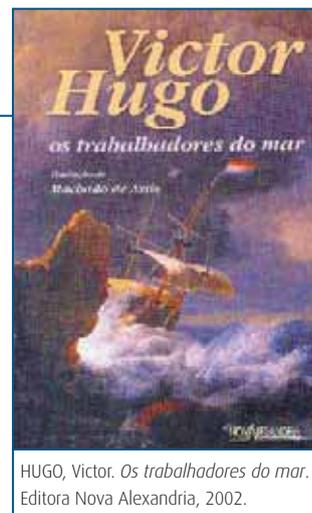
Os trabalhadores do mar

Essa instigante obra do poeta, dramaturgo, político, pensador e romancista francês Victor Hugo é um clássico da literatura mundial. Em *Os trabalhadores do mar*, Victor Hugo entrelaça a saga de diversos personagens à do marinheiro Gilliatt, que pelo amor da donzela Déruchette se empenha em impedir que o navio a vapor Durande naufrague. A história acontece na ilha de Guernesey, na antiga Normandia.

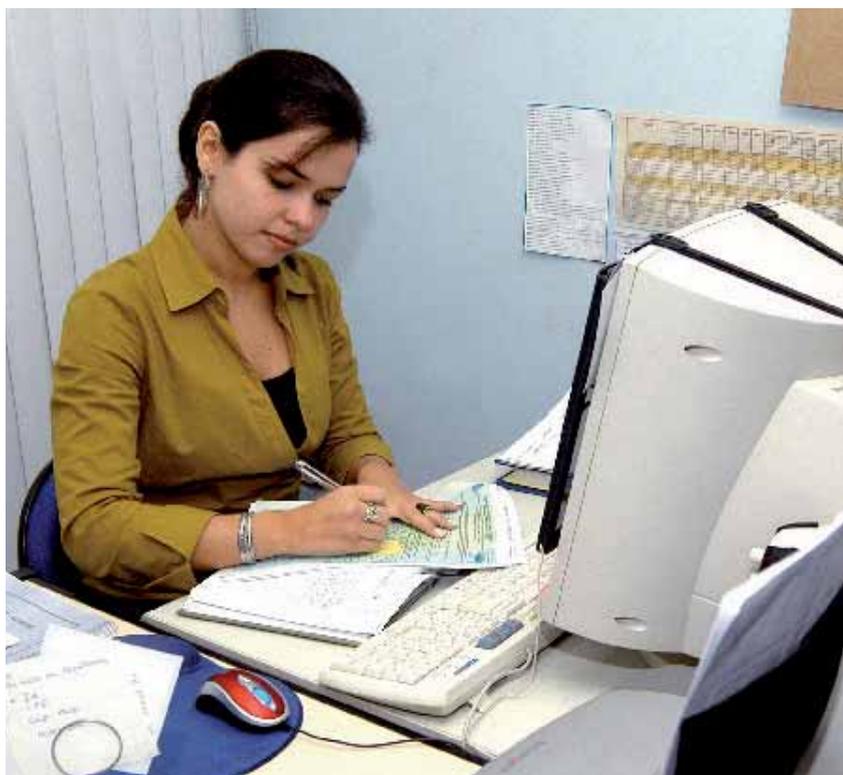
O revolucionário Victor Hugo é mundialmente conhecido por ser o porta-voz dos oprimidos. Na política, o escritor foi um defensor da justiça social e um visionário dos ideais de igualdade, liberdade e fraternidade, enaltecendo sua nacionalidade, já que 70 anos antes – o romance foi escrito em 1859 – esses mesmos ideais foram a base da Revolução Francesa. Críticos literários de todo o mundo são unânimes em afirmar que, apesar de ele não ser um escritor popular, seus personagens – como o corcunda Quasímodo, de *O corcunda de Notre Dame* – são amplamente conhecidos, devido à sua sagaz capacidade de torná-los familiares, criando uma identidade entre o leitor e a narrativa.

Quase 150 anos após o romance ter sido escrito, *Os trabalhadores do mar* continua sendo uma obra extremamente rica em detalhes do cotidiano marinho. No Brasil, a edição conta com a tradução de um dos ícones da nossa literatura: Machado de Assis.

O célebre escritor carioca definiu a obra em poucas palavras: “a religião, a sociedade e a natureza são as três lutas do homem. Essas três lutas são, ao mesmo tempo, as suas três necessidades. Precisa crer, daí o tempo; precisa criar, daí a cidade; precisa viver, daí a charua e o navio. Mas há três guerras nestas soluções. Sai de todas a misteriosa dificuldade da vida”. *Os trabalhadores do mar* mostra com subjetividade, leveza e primor os sentimentos que só alguém, com espírito marinho, é capaz de descrever. Esse clássico da literatura mundial é uma obra que deveria ser lida por todos. 🌐

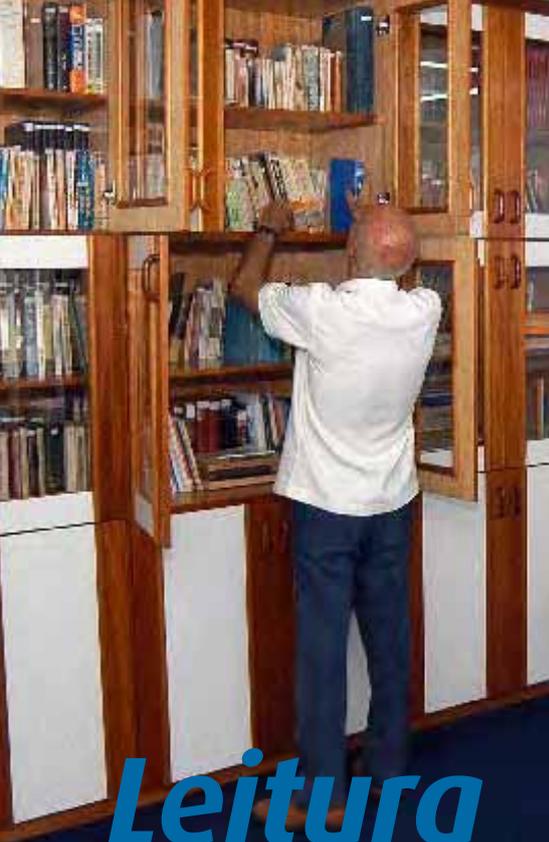


HUGO, Victor. *Os trabalhadores do mar*. Editora Nova Alexandria, 2002.



CERTIFICADO STCW

Para sua comodidade, procure a Assessoria do Centro Educacional do seu sindicato a fim de revalidar 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.



Leitura para todas as idades

O SINDMAR tem uma biblioteca com mais de 900 títulos de livros – sendo que mais de 400 são técnicos – à disposição de todos os associados.

A biblioteca do SINDMAR é administrada pelo Departamento dos Aposentados. O associado poderá pegar por empréstimo qualquer um dos livros, de segunda a sexta-feira, após as 14h.

Confira os títulos no Departamento dos Aposentados e não esqueça: mantenha seu cadastro atualizado!

Classificados

SINDMAR

Prezado(a) associado(a),
Se você quiser anunciar nesta seção da revista, leia as diretrizes que estão no Quadro de Avisos do site

www.sindmar.org.br

JAIRO CONSTRUTOR

CONSTRUÇÕES E REFORMAS DE CASAS E APARTAMENTOS.
SERVIÇO DE MADEIRA EM GERAL.

*Orçamento sem compromisso.
Alto padrão de acabamento.*

Rua João Vicente 163 - c/5 - Madureira
Tels.: (21) 9353-5384 / 3011-9866

Advogados

Trabalhista, Cível, Juizados Especiais, Família, Criminal, Imposto De Renda.

Tratar: Dr. José Luiz Andrade.
Tels.: 2458-1823/2456-1785/9731-3779



Higirl Engenharia Ltda.

*Consultoria e Projetos (Cível e Naval),
Reforma em Geral e Reforma Embarcação,
Montagem, Caldeiraria*

Rua: Orlando Rangel 285, sala 101 - São Gonçalo - RJ
e-mail: hgengefor@yahoo.com.br
Tel./Fax: (021) 3119-1188

Voip Telextreme

FALE À VONTADE POR R\$ 120,00 PARA
DDD 21, DDD 11, DDD 31 E MAIS 7 PAÍSES

MARCOS BRITO SANTOS

R. Engenheiro Julião Castelo 23, 101 - Méier
Tel./Fax: (21) 2581-3728 / 3181-9633
Cel.: (21) 8803-3628 / 8175-1126
e-mail: marmir@telextreme.com.br
e marmir1995@yahoo.com.br
site: <http://telextreme.com/233817>
e www.marmir.com.br

DIREITO MARÍTIMO E COMÉRCIO EXTERIOR

CURSOS IN COMPANY E PUBLICAÇÕES

Instituto Brasileiro de Direito e Desenvolvimento
Coordenação: Osvaldo Agripino - ZON (Ciaga - 1983)
Doutor em Direito e Relações Internacionais - UFSC
Professor do Mestrado em Direito da UNIVALI e da FGV-RJ
Visite o site: www.ibradd.com.br
Tel.: (048)3225-0522

Escritório de Advocacia Empresarial

DR. ANTÔNIO CARLOS AMARAL LEÃO
& ADVOGADOS ASSOCIADOS
DRA. MÁRJORIE LEÃO - ADVOGADA

Rua Debret, 79 grupo 501 - Centro - RJ
Tels.: (21) 2220-1580 / 2220-8162 /
2524-4561 / Cel.: (21) 9966-3222
e-mail: marjorieleao@terra.com.br

Um método para passar em concursos e vestibulares

LIVRO: MANUAL DE UM CONCURSEIRO
AUTOR: AUDITOR FISCAL DA RECEITA
FEDERAL ALEX VIÉGAS

Tel.: (21) 2284-6038
Osvaldo C. Viégas
e-mail: alexviegas10@gmail.com

VIS > DVD Edição e menu
DVD FOTO - Digitalizamos as suas
fotos em dvd, no formato de
vídeo e com efeitos especiais.
marote@globocom.com
DVD Audio Video Informática
2511-4283 / 2511-4284
atendimento@globocom.com

Médico Veterinário Dr. Maxmiliano França

*Consulta, vacina, cirurgia,
acupuntura, anestesia inalatória.*

Atendimento domiciliar
ou nos endereços:

2º e 4º feira - Est. Pau Ferro, nº 18 - Pechincha
3º e 5º feira - Est. Cafundá, nº 120 - Sulacap

Tel.: (21) 9628-2500



GALERIA MALDITA

Lamentável galeria de políticos de discursos bonitos e práticas horríveis

PEDRO HENRY (PP-MT)

Médico graduado pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (1981).

Membro do corpo clínico do Hospital de São Luís e da Casa de Saúde Santa Lúcia, em Cárceres, no Mato Grosso (1982), e Médico Legista da Delegacia Regional de Polícia de Cárceres (1985).

Vice-Prefeito de Cárceres (1992-1996).

Presidente da Companhia de Saneamento do Estado de Mato Grosso, Sanemat, (1995-1996).

Pelo PDT, assumiu como Suplente o mandato de Deputado Federal para o período de 1995 a 1999, sendo efetivado em 1997. Reeleito Deputado Federal pelo PSDB (1999-2003) e pelo PPB (2003-2007).

Presidente da Comissão de Trabalho da Câmara onde foi vice-líder e membro da Executiva Regional do PSDB (1996). Vice-líder do PSDB (1997-1999).

Ex-líder do Partido Progressista na Câmara dos Deputados (2003-2005).

Foi o quinto parlamentar a ser absolvido da lista de 18 acusados do envolvimento com o "mensalão".

- Votou pela exigência de idade mínima para aposentadorias pelo INSS.
- Votou a favor da extinção do ano de 255 dias para fins de aposentadoria dos marítimos embarcados através da PEC 33/95, que originou a Emenda Constitucional nº 20/98.
- Defende a livre iniciativa da economia de mercado, bem como a terceirização, a flexibilização e a desregulamentação das relações de trabalho.
- 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 à negociação, estabilidade ou aposentadoria integral.
- Foi contra a recomposição das perdas salariais dos aposentados e pensionistas no ano de 1991.
- Defendeu o aumento de 40% no tempo de serviço dos segurados do INSS para aposentadoria proporcional.

Você sabia? **SEU SINDICATO SABIA!**

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

Antes de votar, consulte seu sindicato.