Unficar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante • SINDMAR • Nº 25 • Dezembro/2007

Greve de 1987
Paralisação histórica dos marítimos completa 20 anos

EDIÇÃO FIM DE ANO

Tormenta
Erros na aplicação do ISPS Code infernizam a vida dos marítimos

CONTTMAF
Meio século de lutas, vitórias e história

sumário

24 ACORDOS COLETIVOS
SINDMAR renovou ACTs com Maersk, Mercosul Line, Norsul e Augusta Offshore, entre muitas. Teekay e Tug Brasil tiveram o primeiro ACT firmado com a representação sindical

28 CURSOS MINISTRADOS NO CSA TÊM VERIFICAÇÃO DO INSTITUTO NÁUTICO ***ENGLISH VERSION***
Após avaliar o Centro de Simulação, comitiva inglesa sugeriu que o CSA passe a ser referência para as próximas certificações e revalidações para futuros centros de treinamento de DP de outros países

32 CSA RECEBE VISITA DO MINISTRO DO TRABALHO E EMPREGO
Ministro Carlos Lupi conversa com Presidente Severino Almeida sobre futuro da Marinha Mercante durante almoço no SINDMAR

33 INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES
Inspetores do Trabalho do Brasil e da Argentina se reúnem na Sede do SINDMAR e visitam Centro de Simulação Aquaviária

38 MARINHA MERCANTE BRASILEIRA NO RUMO CERTO
Contratos para a construção de 19 navios do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro foram assinados

42 SINDMAR NA FENASHORE 2007
Evento em Niterói destacou a inovação tecnológica e o potencial da indústria brasileira

46 (DES)CONTROLE DE ACESSO NOS PORTOS E TERMINAIS BRASILEIROS
Equívocos na implantação do ISPS Code trazem prejuízos à imagem das administrações portuárias

62 CINQÜENTA ANOS DE UMA HISTÓRIA MARCADA POR MUITAS LUTAS E VITÓRIAS
Episódios que marcaram a história da CONTTMAF misturam-se com cenários políticos da história brasileira

68 HABILIDADE 100% BRASILEIRA
Manobras para entrada da P-53 no Porto do Rio Grande demonstraram perspicácia e competência dos oficiais mercantes brasileiros

72 VINTE ANOS DEPOIS
Marítimos relembram histórica greve de 1987

85 DELEGACIA REGIONAL DO RIO GRANDE
Política de ampliação da estrutura sindical dá nova Delegacia a representados do SINDMAR

90 DIA MARÍTIMO MUNDIAL ***ENGLISH VERSION***
Brasil sediou evento paralelo à tradicional solenidade em Londres. Durante a cerimônia de Salvador, líder sindical marítimo ressaltou que condições de trabalho decentes a bordo são fundamentais para a proteção do meio ambiente marítimo

E MAIS

Editorial **2**
A Voz do Marítimo **6**
Tábua das Marés **7**
Cartas **8**
Aviso aos Navegantes **10**
Visitas a Bordo **12**
Diário de Bordo **14**
100 anos DPC **34**
Eleições no SINDMAR **35**
Castillo de Guadalupe **36**
Coluna Marco Aurélio **45**
Espaço Aberto **61**
Artigo do Rômulo **66**
Coluna Sérgio Barreto Motta **86**
Artigo do Nilson **97**
Marinha Mercante do Futuro **98**
Obituário **100**

Severino Almeida Filho
Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

A aposta na estupidez humana

O crítico e cineasta Claude Chabrol costumava destacar nas relações humanas a estupidez em detrimento da inteligência, por entender que aquela nos fascina muito mais, por ser infinita, enquanto a inteligência tem limite.

Sua fixação nesta ótica da condição humana não precisou ser alimentada por obra de deputado brasileiro, como Augusto Carvalho, nem com o papel da imprensa em reverberar tamanha estupidez no cenário nacional, para existir. Mas, com certeza estes elementos lhe seriam convenientes para sua convicção.

Em resumo, o ex-sindicalista Augusto Carvalho defende o livre-arbítrio do trabalhador para a sua contribuição ao sistema de representação sindical e a imprensa brasileira busca apresentar maus exemplos de quem tem mandato sindical.

O primeiro parece apostar, hipocritamente, na infinita capacidade de compreensão do trabalhador e trabalhadora brasileiros para a manutenção do sistema que visa lhe proteger. Poderia ter o mesmo entendimento, por exemplo, em relação ao Imposto de Renda! O segundo agrega-lhe a imagem de que dirigente sindical é expressão máxima de aproveitadores e corruptos.

Ambos parecem apostar na estupidez humana para gerar inequívoco apoio da sociedade, em particular de seus trabalhadores, para enfraquecer a organização sindical nacional que tanto serviu e serve para impor limites à sanha insaciável do lucro certo, fácil e farto do capitalismo que já adjetivaram como selvagem.

O agora deputado mostra o material de que foi feito o ex-sindicalista. O atual deputado, ex-sindicalista, demonstra, mais uma vez, que o atuar na atividade sindical é, para alguns, apenas um passo conveniente para integrar a órbita de outros poderes mais cobiçados. Certamente nem o particípio passado nem o presente de sua categoria profissional jamais o interessaram, e certamente, o fato de ela hoje ser uma das mais prejudicadas na conjunção do sistema capitalista com o desenvolvimento tecnológico não lhe basta como referência de seu fracasso sindical.

Grassa em sua categoria a drástica redução de mão-de-obra e os menores aumentos em Acordos Coletivos, mesmo sabendo-se que entre seus empregadores estão aqueles que obtêm os maiores e melhores lucros de nosso sistema. O mesmo que a grande mídia lambuza-se em oferecer entusiasmada compreensão. Compreensão ao agrado de seus clientes, como são todos os grandes anunciantes, sejam da iniciativa privada, sejam das estatais.

Desgraçadamente, encontrar corruptos e aproveitadores em nossa sociedade não nos tem exigido grande esforço, independentemente do setor ou atividade que se escolha. Por dispensável, deixaremos de listar exemplos. Não sem antes registrarmos as bilionárias dívidas com o Estado e/ou empréstimos convenientes relacionadas à grande imprensa. Mau exemplo, no que se refere à prática condenável, a grande imprensa não precisaria afastar-se da própria casa. Ela daria uma grande contribuição à sociedade brasileira encerrando suas relações incestuosas com o poder público.

A nossa condição humana, na visão de Chabrol, parece-nos turvar pela condição infinita da estupidez, uma visão geral, levando com que muitos se limitem a focar exclusivamente a parte – por menor que seja – em detrimento do todo, com todos seus aspectos, positivos e negativos. Tal condição parece impedir que, ao invés de correção do que se precisa corrigir, opte-se pela insânia de matar o paciente para por fim à doença, por maior, ou menor que esta seja.

Em contrapartida ao cenário que nos apresentam, gostaríamos de agregar o exemplo do SINDMAR. Seus Sindicatos de origem atravessavam uma difícil fase em meados dos anos noventa, com desesperadores níveis de desempregados e desfiliados entre seus representados, ante um anunciado fim da Marinha Mercante Brasileira e uma precária estrutura para nos opormos a tal situação. Naquele cenário o chamado "imposto sindical" era uma lufada de vento favorável. Um instrumento valioso para resistirmos à nossa extinção.

Graças a tal contribuição pudemos sobreviver. Mais: pudemos nos reorganizar ao ponto de hoje olharmos tal discussão com a privilegiada posição de não mais precisarmos do que se pretende destruir. No entanto, seríamos de um oportunismo desregrado se não nos colocássemos frontalmente contra tal possibilidade.

Estamos seguros em afirmar que várias outras organizações sindicais passaram por tais momentos e ninguém seria capaz de afirmar que outras categorias não possam vir a passar pelo que passamos. A elas deve ser dada a mesma condição de soerguimento. Mesmo que para isto tenhamos que combater a certeza de Chabrol e vencer a estupidez humana, mesmo que, com as limitações que nos são impostas pela inteligência.

Talvez para isto devamos apostar em iniciativas de demonstração aos trabalhadores e trabalhadoras, sobre a importância do papel do sindicalismo, nas suas vidas. Quem com mais intensidade tem defendido uma eficiente previdência pública? Melhores salários? Melhores condições onde o exercem? Avanços em suas cláusulas sociais? Quem com mais intensidade tem lembrado sobre seus direitos e sua condição cidadã?

Quem mais poderia despertar-lhes ainda, para que, no problema anunciado como relações do trabalho, os trabalhadores não podem se furtar a participar? Caso permaneçam insensíveis a esta participação, os trabalhadores e trabalhadoras passarão a ser parte do próprio problema, como mais um adendo de seu enunciado. Ao contrário, precisam entender que são parte de sua solução.

Sabemos que contra nós estarão resistências. Sempre. Certamente, as que mais nos incomodam, por absurdas, são aquelas que apostam na estupidez como condição humana, para nos destruírem. Como a que nos chega através de parlamentares oportunistas e por uma imprensa mancomunada com quem lhes paga. De resto são males com os quais nos defrontamos na luta da valorização do trabalho no sistema capitalista.

Vamos à luta, com ou sem imposto sindical, sem esquecermos que nem o direito de nos organizar nos foi doado, e sim, conquistado. Nossas vitórias continuarão sendo expressões de nossa capacidade e disposição de luta.

Saudações marinheiras.

Severino Almeida Filho
President of SINDMAR and CONTTMAF

The stake on human stupidity

The critic and cineast Claude Chabrol used to stress, in human relations, stupidity in detriment of intelligence, as he understood that stupidity fascinates much more for being infinite while intelligence has its limits.

His insistence on this point of view on the human condition did not need to be fed by the feats of Brazilian Congressman Augusto Carvalho, neither by the role the Press plays when it reverberates such a stupidity to the national scenario.

In short, the ex Union Leader Augusto Carvalho stands for the free option of workers to pay or not to pay the annual unions labor tax for maintaining the unionism representation system. Concomitantly, Brazilian Press keeps on trying to expose bad examples of a few Union Leaders.

Augusto Carvalho seems to bet, hypocritically, on the infinite capacity of comprehension workers have about the system, this very system which is meant for their protection. We wonder if Augusto Carvalho would bear the same reasoning, for instance, as to the Income Revenue Tax! The Press, on its turn, aggregates the image that Union Leaders are the highest expression for scrounging and corruption.

Both seem to bet on human stupidity for generating an unequivocal support from Brazilian society, mainly from workers, to weaken the national unionism system which has served and still serves to bring limits to the insatiable rage of granted, easy and vast profit of capitalism, the same capitalism they once qualified as wild.

The now Congressman displays the kind of stuff he, an ex Union Leader, was made of. The now Congressman displays, once again, that, for some individuals, the performance of union activities may mean not more than a convenient pass towards the orbiter of most greed powers. Certainly not the past nor the present of his professional class ever made part of his concerns; certainly the fact of his ex-group of workers to be included among the most directly degraded ones – as a result of the conjunction of the capitalistic system with the technological development – is not an enough reference for himself of his failure as unionist.

His professional category has experienced continuous reduction of workhand and the lowest wage raises in Collective Bargains although it's disclosed that their employers get the widest and best interests and profits out of our Economy. The same interests and profits by which the great media smears its credibility for lending its enthusiastic comprehension. A comprehension to suit its clients as they all are huge announcers indistinctly, be Private or State Organizations.

Unfortunately, it doesn't take us much of an effort to find corrupts and scroungers in our Society, no matter what sector or activity one picks. We are not going to list examples as it would be dispensable. But we have to register billions in debts or in convenient loans related to our great Press. The Great Press doesn't need to step out of its very yard to find out bad examples. The Press could give a great contribution to Brazilian Society just by ceasing its incestuous relations with the Public Power.

Our human condition, according to Chabrol, seems to dim our vision of the whole, once the infinite condition of stupidity induces most people to reduce their sight exclusively to what is partial – no matter how small it might be – in detriment of the whole, with all its aspects, positive and negative. Such a condition may lead some persons – instead of correcting what must be corrected – to an option for insanity, e.g., as killing the patient to overcome his sickness, no matter how grievous or less grievous the disease is.

As a counterweight to the scenario brought to our sight, we would like to aggregate the example of SINDMAR. The labor unions that merged for its constitution went thru difficult times in the middle nineties, with despairing levels of unemployed and disassociated members, with the announced death of the Brazilian Merchant Marine and with a precarious structure to enable our reaction to such a status. In that scenario the so called "labor unions tax" was a breath of good wind and a most valuable tool to stand the resistance against our extinction.

Thanks to the "labor unions tax" we were able to survive. More: we were able to reorganize to a point that allows us today to watch this issue from a privileged stand of not needing the "union labor tax", the tax that the project intends to extinguish. Nevertheless, shouldn't we stand vigorously against this possibility, our attitude would then evidence an outrageous opportunism.

We are sure to affirm that many other Labor Unions have gone thru similar moments and nobody would risk to say that other workers' categories are not liable to experience what we did. They must be given the same possibility to recover. Even if, for this sake, we are to fight back Chabrol's certainties in order to overwhelm human stupidity, notwithstanding the limits our intelligences impose.

It's probable that for achieving this goal we'll have to bet on initiatives to demonstrate to workers the important role unionism plays in their lives. Who has more intensively stood for effective public social welfare? Better wages? Progress in social clauses? Who has with more intensity warned laborers as to their rights and citizenship conditions?

Who else could wake them up for the comprehension that, in labor relations issues, workers cannot decline to participate? Should workers remain insensible to this participation they will become part of the problem itself as another add of its proposition. On the contrary, they are required to understand that workers are part of the resolution of the problem.

We are aware of the resistances to be raised against us. As always. Certainly those which bother us more, so absurd, are those that bet on stupidity as a human condition to destroy us. As this one that brought to us by opportunistic parliamentarians and by this press so deeply involved with those who pay them. On the lump, these are evils we are to face while striving for evaluation of Labor in the capitalistic world.

Let us head for the battle, with or without the "labor union tax", but without ever forgetting that not even the right to organize was a donation but a conquer. Our triumphs will keep on being the expressions of our capacity and disposition for struggling.

Salty Greetings
Severino Almeida Filho

A voz do Marítimo

Petrobras: medo ou desrespeito?

"Protesto contra a política da Petrobras, cada vez mais explícita, de acabar com os marítimos. Além de não valorizar e desconhecer nossa formação, a estatal tenta substituir nossos companheiros por técnicos em mecânica e funcionários de formações diversas. Esta intenção é demonstrada pela não absorção de marítimos em seu quadro, preferindo terceirizá-los. Será que a estatal passará a complementar uma formação de funcionários com um simples curso de marinharia e os colocarão num navio aliviador substituindo oficiais, que têm conhecimentos adquiridos, experiência em navios e/ou plataformas, certificado de competência e inglês técnico? Há de se respeitar as categorias! Não podemos deixar de lutar e nos manter unidos dentro de um Sindicato forte e representativo para aumentarmos, e não perdermos, nosso espaço."

Acesso aos portos: discriminação ou ignorância?

"O controle de acesso aos portos e terminais brasileiros, além de ser um assunto polêmico, nos causa muitos transtornos e constrangimentos, principalmente para as marítimas. Exemplo disso é que, por várias ocasiões, no porto de Alemoa, em Santos, quando retornava ao navio de van, os guardas encarregados de controlar a entrada e a saída de pessoas pararam a condução apenas pelo fato de verem uma trabalhadora marítima no assento do carona do veículo. Nessas ocasiões, por ser mulher, apenas a minha identidade foi solicitada. O mesmo aconteceu no porto de Aratu, na Bahia, quando duas oficiais foram impedidas de seguir dentro de um veículo que transportava as marítimas até o navio. Mais uma vez, só foram solicitados os documentos das mulheres. Esses episódios nos causam indignação, pelo preconceito e humilhação vividos. Será que esses guardas não sabem que em determinados navios – atualmente, na maioria deles – existem mulheres que trabalham a bordo? Queremos ser tratadas com respeito!"

A histórica luta do marítimo por isonomia e respeito na Petrobras

"As grandes distorções salariais entre os profissionais marítimos de níveis superior e médio são absurdas se comparadas às existentes em relação aos profissionais petroleiros de níveis superior e médio no quadro de funcionários da estatal. Como ainda podem existir tais distorções dentro de uma mesma empresa? Não estamos perdendo apenas em remunerações, mas, sobretudo, valor profissional e respeito próprio!"

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 freqüenta 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

Respeito, crescimento e sucesso

Algumas empresas de dragagem, entre elas a Enterpa, conversaram com o SINDMAR para regularizar a situação dos empregados do quadro de mar. A atitude demonstra a vontade em crescer no mercado nacional e respeito por aqueles que são o maior bem de toda e qualquer companhia: os funcionários.

Inovação

A Tug Brasil firmou o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho com o SINDMAR que foi também o ACT pioneiro já firmado para o segmento de apoio portuário. O acordo com a companhia, que tem base em São Luís, no Maranhão, abrange os oficiais que atuam nas embarcações Imperatriz e Alcântara. Assim, ficam regularizadas questões como remuneração, horas extras e turnos de serviço.

Dose Dupla

A Mercosul Line tem avançado nas condições laborais que oferece. A nova relação trabalho x repouso, de dois dias de embarque para um de desembarque, no transporte de contêineres na costa brasileira, firmada recentemente, estabeleceu um novo marco para o setor. Da mesma forma, a Log-In, empresa de logística da Companhia Vale do Rio Doce, que além de apostar no crescimento e investir em mão-de-obra brasileira, adotou o mesmo regime.

Pró-atividade

Mesmo antes de iniciar as atividades no Brasil, a Granéis do Brasil, empresa controlada pelo grupo norueguês Gearbulk, buscou o diálogo com a representação sindical marítima. O entendimento resultou no primeiro ACT firmado entre o SINDMAR e a companhia. Além de acreditar na indústria marítima nacional, com o afretamento dos navios da Frota Oceânica, a empresa estuda aumentar a frota a partir do próximo ano.

MARÉ BAIXA

Por que buscar lá fora o que se pode ter aqui?

A Aliança Navegação desistiu do crédito de US$ 240 milhões para construir quatro navios no Mauá-Jurong, em Niterói. A empresa aposta na regulamentação de uma norma que facilitará o uso de embarcações estrangeiras afretadas a casco nu. Para nós, marítimos, a decisão não influi diretamente, já que o afretamento exige tripulação nacional. Porém, é lamentável que a companhia não queira contribuir para o Brasil ter uma autêntica Marinha Mercante, isto é, navios construídos em nosso país, de propriedade de empresas nacionais e tripulados por brasileiros.

Afretar x Construir

Navegando na mesma rota que a Aliança, a Libra, empresa brasileira controlada pela chilena CSAV, acredita que o afretamento de embarcações de bandeira estrangeira é a única forma de aumentar a frota. Ao que tudo indica esta empresa também parece não desejar que o Brasil não tenha uma autêntica Marinha Mercante.

Exterminador de marítimo

A criação do cargo de Operador de Estabilidade no PCAC para os trabalhadores de terra da Petrobras pode ser considerada como uma declaração de intenção explícita da estatal em eliminar os marítimos de seu quadro funcional. O propósito pode ser confirmado com a abertura de concurso e a contratação de milhares de trabalhadores de terra – nos últimos quatro anos foram mais de 15 mil. Há mais de uma década que a estatal não abre concurso para contratar trabalhador marítimo, apesar de quase 90% da produção da Petrobras estar concentrada no mar.

Insistindo no erro e colocando vidas em risco

Mesmo sendo inúmeras vezes cobrada pela representação sindical marítima para adotar a "primeirização"do corpo funcional marítimo na Bacia de Campos, a Petrobras continua insistindo em utilizar os serviços de mão-de-obra cooperativada e terceirizada. O resultado disso, lamentavelmente, foi a ocorrência de mais um acidente fatal envolvendo um marítimo do offshore. O trabalhador morreu durante a manutenção da baleeira da PNA-2, na Bacia de Campos. Até quando a estatal fará vista grossa para esse gravíssimo problema?

Contradição inexplicável

A companhia de navegação Aliança, apesar de alardear e divulgar amplamente na mídia os bons resultados obtidos, tem causado surpresa, indignação e revolta ao corpo funcional marítimo. Os marítimos, que são os que efetivamente contribuem para os resultados ao transportar e gerar receita para a empresa, têm recebido um tratamento injusto por parte da companhia quando o assunto é remuneração.

Cartas

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

O retorno de um filho

"Em 1986 resolvi parar de viajar. Naquela época, tínhamos uma condição de trabalho que não compensava ficar distante da família e do convívio social. Neste ano, soube que a situação da Marinha Mercante estava bem diferente. As condições de trabalho e salários haviam melhorado. O SINDMAR foi muito importante para o meu retorno, pois me orientou a adquirir o Certificado Provisório para que pudesse realizar o Estágio Supervisionado pelo período de três meses. Agradeço ao SINDMAR as conquistas para nossa categoria e o apoio dado ao meu retorno para o exercício de minha profissão."

Antonio Félix – 1ON

Memória

"Agradeço a menção extremamente honrosa ao meu irmão Ricardo Bescow feita na edição número 24 da UNIFICAR. Apenas para retificar, o acidente que vitimou meu irmão ocorreu em 14 de agosto de 1987 no porto de Natal."

Hugo César Bescow – CCB

UNIFICAR

"Fiquei interessado na matéria publicada na edição especial da revista UNIFICAR sobre Convívio Social do Profissional da Marinha Mercante. Aproveito a oportunidade para elogiar a qualidade das matérias e a diagramação da revista."

Alam Barcelos – 2ON

Ação sindical I

"É com grande contentamento que analiso o grande acerto desta Diretoria na escolha do novo Delegado de nossa Representação Sindical de Macaé. Recentemente, eu e alguns colegas fizemos uma visita à Delegacia e ficamos bastante contentes com o excelente atendimento. Certamente, o SINDMAR ficará ainda mais ativo em Macaé."

Pedro de Souza Moraes – 2OM

Ação sindical II

"Encontrava-me há seis anos desembarcado, quando resolvi voltar a embarcar. Alguns amigos da ativa falaram-me para procurar uma das Delegacias do nosso Sindicato para me informar sobre o embarque supervisionado. Fui à Delegacia Regional do SINDMAR em Belém e tive um auxílio notável em minha volta ao mar. Hoje, encontro-me embarcado no PSV Toisa Tiger e gostaria de expressar meus agradecimentos, elogios e reconhecimento pela total eficiência."

Milton Magela Pinto Teixeira – 1ON

Log Book no Brasil

"Recentemente, o Instituto Náutico autorizou o Centro de Simulação Aquaviária a emitir o Log Book, que é o certificado de Operador de Sistemas de Posicionamento Dinâmico. Assim, o CSA, que está funcionando no Rio de Janeiro, poderá certificar oficiais mercantes com curso básico e avançado de Posicionamento Dinâmico. Em minha opinião, esta é uma grande vitória para os oficiais brasileiros. Parabéns, SINDMAR!"

Misael Berdeide – 2ON

Informações semanais

"Sou Coordenador de Manutenção de uma grande empresa que opera embarcações de apoio offshore. O Boletim Eletrônico do SINDMAR é um meio de comunicação bastante eficaz. Obrigado."

Marcos César – OSM

UCM UNIVERSIDADE CORPORATIVA DA MARINHA MERCANTE

As inscrições para as turmas da UCM estão abertas

- **MBA em Sistema de Gestão SMS**
- **MBA em Gestão de Manutenção de Equipamentos Marítimos**

Entre em contato com a UCM para outras informações pelo telefone (21) 3125-7600 ou pelo e-mail secretaria@ucm.org.br

Revista UNIFICAR
Publicação trimestral do SINDMAR
Sede: Av. Presidente Vargas 309/14º, 15º e 16º andares
Centro, Rio de Janeiro/RJ • CEP 20040-010
Tel. (21) 3125 7600 • Fax (21) 3125 7640
www.sindmar.org.br • sindmar@sindmar.org.br
E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br

SINDMAR

Delegacia de Belém
Avenida Nazaré, 272, salas 306 e 307, Nazaré, Belém/PA • CEP 66035-170
Tel. (91) 3241 4900 e Fax (91) 3242 7503 • secretariapa@sindmar.org.br

Delegacia de Cabedelo
Praça Getúlio Vargas, 79, Centro, Cabedelo/PB • CEP 58310-000
Tel. (83) 3228 3848 e Fax (83) 3228 4578 • secretariapb@conttmaf.org.br

Delegacia de Fortaleza
Rua Oswaldo Cruz, 1, sala 704, Meireles, Fortaleza/CE • CEP 60125-150
Tel. (85) 3266 4224 • secretariace@sindmar.org.br

Delegacia de Macaé
Rua do Sacramento, 407, Imbetiba, Macaé/RJ • CEP 27913-150
Tel. (22) 2772 2450 e (22) 2772 2791 • secretariamc@sindmar.org.br

Delegacia no Rio Grande
Rua Conde de Porto Alegre, 107, Rio Grande/RS • CEP 96200-330
Tel. (53) 3231 8185 • secretariars@sindmar.org.br

FILIADO À CONTTMAF ITF FNTTAA

Expediente

EDIÇÃO Assessoria de Imprensa do SINDMAR **JORNALISTA RESPONSÁVEL** Marcio Arruda (JP 19622 RJ) **JORNALISTA ASSISTENTE** Luciana Aguiar (JP 28940 RJ) **CAPA E DESIGN** Fernando Braga **REVISÃO - PORTUGUÊS** Shirlei Nabarrete Nataline **VERSÃO EM INGLÊS** Edson Areias **PRODUÇÃO** Sol Gráfica **TIRAGEM** 18 mil exemplares

DIRETORIA SINDMAR

PRIMEIRO PRESIDENTE Severino Almeida **SEGUNDO PRESIDENTE** José Válido Azevedo da Conceição **DIRETOR-SECRETÁRIO** Odilon dos Santos Braga **PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO** Nilson José Lima **SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO** Jailson Bispo Ferreira **DIRETOR DE COMUNICAÇÃO** Paulo Rosa da Silva **DIRETOR PROCURADOR** Marco Aurélio Lucas da Silva **DIRETOR DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL** José Nilson Silva Serra **DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS** Darlei Santos Pinheiro **DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL** Nelson Nunes

Aviso aos navegantes

Turma de 1978 do Ciaba planeja festa de 30 anos

Os oficiais da turma de 1978 do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba, começaram a mobilização para reunir os colegas daquele ano. O encontro da turma de 1978 será no Pará Clube, na Travessa Lomas Valentinas, número 1.507, Belém. A data reservada para a celebração é 15 de novembro de 2008. Os companheiros desta turma já podem entrar em contato com a Delegacia do SINDMAR na capital paraense.

Acervo reunirá fotos de formaturas da EFOMM

O acervo do SINDMAR pretende reunir fotos de todas as formaturas de oficiais e eletricistas mercantes que estudaram no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba. Para isto, o Sindicato solicita aos representados que emprestem suas fotos de formatura para que sejam digitalizadas e arquivadas na Representação Sindical da capital paraense.

Revalidar STCW requer atenção

Quando um aquaviário diz "o meu STCW" ele está, na verdade, se referindo a um dos certificados de competência apropriados, modelo DPC-1031, DPC-1032 ou DPC-1033, ou ainda, ao certificado de habilitação, modelo DPC-1034. Esses certificados, normalmente, têm validade de cinco anos e a renovação ou a revalidação é feita pela Diretoria de Portos e Costas. Dessa maneira, revalidar o STCW significa revalidar o certificado de competência ou o certificado de habilitação, quando aplicável.

Para revalidar esses certificados, o aquaviário embarcado, ou o que pretende retornar às atividades marítimas, deverá atender aos padrões de saúde estabelecidos e apresentar uma competência profissional de acordo com o previsto na Convenção STCW 78/95. No caso dos padrões de saúde, especialmente os de visão e de audição, o aquaviário deverá possuir atestado médico emitido nos últimos 12 meses, passando por profissional credenciado por órgão competente.

A competência profissional, em conformidade com o previsto na Seção A-I/11 da Convenção STCW 78/95, poderá ser demonstrada das seguintes maneiras:

a) Comprovação de que o aquaviário serviu em navio operando na navegação marítima no desempenho de funções compatíveis com o certificado possuído e por um período total de, no mínimo, um ano, nos cinco anos anteriores. É importante ressaltar que o navio que opera na navegação marítima é aquele que não opera, exclusivamente, em águas interiores ou em águas abrigadas em suas proximidades ou, ainda, nas áreas onde se aplicam os regulamentos dos portos. O tempo de embarque na navegação interior poderá ser computado para a revalidação do certificado. No entanto, nesta situação, o certificado terá a limitação de que só será válido para a navegação interior ou para águas abrigadas.

b) Aprovação em curso de Atualização para Oficiais de Náutica (Aton) ou no Curso de Atualização para Oficiais de Máquinas (Atom), realizados nos últimos cinco anos e ministrados pelo Ciaga ou pelo Ciaba.

c) Realização do Estágio Supervisionado a bordo de embarcações de bandeira brasileira. Neste estágio, o Comandante do navio atestará que o aquaviário completou, satisfatoriamente, um estágio de, no mínimo, três meses a bordo. Neste período, o aquaviário desempenhará funções compatíveis com o certificado na qualidade de tripulante extra lotação ou de Oficial de capacidade imediatamente abaixo daquela que consta no certificado, pouco antes do acesso à nova capacidade expedida. Além de bastante prática, esta alternativa para demonstração de competência profissional tem se mostrado a mais viável para o Oficial que está afastado da profissão poder se atualizar, revalidar o certificado e retornar às atividades marinheiras. Para a consecução dessa modalidade de atualização, o candidato deverá, inicialmente, procurar e conseguir uma empresa de navegação que esteja interessada em embarcá-lo por um período de três a cinco meses, na condição de Estágio Supervisionado. Após o contato do interessado, as empresas que estiverem interessadas em realizar o estágio deverão enviar um correio eletrônico para a DPC (leila@dpc.mar.mil.br) com cópia para o SINDMAR (educacao@sindmar.org.br) manifestando esta intenção. É importante que as companhias interessadas em contratar candidatos informem na mensagem o nome completo do aquaviário, a categoria, o número da CIR e a razão social da empresa.

Informações mais detalhadas sobre os processos de atualização e revalidação de certificados constam do item 0/21 da Normam-13. As dúvidas, porventura existentes, poderão ser dirimidas com a Diretoria de Educação e Formação Profissional do SINDMAR.

QUESTÃO JURÍDICO TRABALHISTA

O SINDMAR está à sua disposição

Visitas a Bordo

Desde a última edição da revista UNIFICAR, o SINDMAR visitou embarcações atracadas e fundeadas nos portos e terminais brasileiros. Veja algumas delas:

FOTOS: SINDMAR

NT Bicas

Norsul

NM Castillo de Olivenza

Frotabelém

NT Guará

NT Livramento

Gurupi

NM Castillo de Guadalupe

NT Itajubá

NM Montalban

NT Guaporé

NT Rodeio

NT Itamonte

NT Candiota

Metaltanque IV

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

Guará

Lambari

Itaperuna

CSA recebe visita de comitiva do governo do Estado do Rio

LUCIANA AGUIAR

Uma comitiva integrada pelo Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico, Petróleo, Indústria e Comércio do Rio de Janeiro, Júlio Bueno, visitou o Centro de Simulação Aquaviária. Após conhecer as dependências do CSA, que está instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, o Secretário salientou a importância de se dispor de recursos tecnológicos avançados na capacitação profissional. "Poder contar com um Centro de Treinamento extraordinário como este, na nossa cidade, no nosso país, é algo excepcional", afirma. **No dia 29 de outubro.**

Antaq cassa Mansur

De acordo com a Resolução nº 851, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários cassou a autorização da empresa de navegação Mansur. Desde a publicação da Resolução no Diário Oficial da União, a companhia não pode operar como empresa brasileira, tanto na navegação de longo curso quanto na cabotagem. **No dia 22 de agosto.**

Futuros oficiais assistem **à palestra do SINDMAR**

Mais de 250 alunos do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, além do Comandante do EFOMM, CMG Mário Costa, e de representantes do setor marítimo, assistiram à palestra do SINDMAR no Ciaba. No mesmo dia, a ITF abriu o ciclo de palestras abordando o tema sobre bandeiras de conveniência.

Durante a palestra do Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, sobre Marinha Mercante e o cenário do transporte marítimo, os alunos tiveram a oportunidade de tirar dúvidas sobre a profissão. Para o futuro Oficial Jonathan, do terceiro ano de Náutica, a palestra foi esclarecedora. "Fiquei atento à explicação de como está o mercado de trabalho para os marítimos brasileiros", conta o aluno. **No dia 14 de agosto.**

DIVULGAÇÃO

DPC fica impressionada com CSA

LUCIANA VERMELL

Uma comitiva da Diretoria de Portos e Costas, capitaneada pelo Diretor da DPC na ocasião, Vice-Almirante Marcos Martins Torres, visitou o Centro de Simulação Aquaviária, no Rio de Janeiro. A DPC conheceu de perto os equipamentos do mais avançado Centro de Simulação do mundo. O CSA é o mais moderno do planeta porque é o único que possui equipamentos e *softwares* de simulação que interagem.

Durante a visita, o então Diretor da DPC assistiu ao funcionamento de cada equipamento do Centro de Simulação. O Alte Torres conheceu o Passadiço do CSA, a Praça de Máquinas virtual e as salas de Gerenciamento de Crises, de Simuladores Virtuais de Posicionamento Dinâmico e dos Instrutores, além de outras que compõem o Centro.

Na ocasião, o Alte Torres assistiu a um exercício simulado no CSA a bordo de uma embarcação do segmento offshore sob más condições climáticas. O Diretor da DPC na época ainda conheceu o sistema SSAS (Ship Security Alert System) que, uma vez acionado, informa à autoridade marítima sobre problemas relativos à segurança dos tripulantes e da embarcação. "É uma grande satisfação conhecer o Centro de Simulação Aquaviária. O CSA é excelente e está de parabéns", elogia o Alte Torres. **No dia 26 de janeiro.**

Aquaviários recebem certificado do CFAQ-III em Cabedelo

Os certificados de conclusão do Curso de Formação de Aquaviários – Módulo III foram entregues aos 30 profissionais da turma durante a cerimônia de encerramento do curso, que foi prestigiada pela Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF em Cabedelo, na Paraíba. A solenidade aconteceu nas dependências do Departamento de Ensino Profissional Marítimo da Capitania dos Portos da Paraíba.

As aulas, que duraram três meses, foram ministradas no Departamento de Ensino da Capitania, em Cabedelo. A solenidade de encerramento do curso contou com a presença do Capitão dos Portos do Estado, Rogério Miccuci, do Deputado Estadual João Gonçalves, da Coordenadora de Desenvolvimento Profissional do SEST/SENAT-PB, Maria da Soledade Azevedo, e dos representantes do Sistema Nacional de Emprego e do Plano Territorial de Qualificação, Marinalva Tavares e Ubiramar Sifrônio, respectivamente. **No dia 25 de janeiro.**

DIVULGAÇÃO

DIVULGAÇÃO

Dedicação e perseverança

Desde que a Marinha Mercante aceitou o ingresso de mulheres nas EFOMMs, as oficiais têm se destacado em todas as categorias e as funções exercidas a bordo. Algumas delas, inclusive, já chegaram com extrema competência à função de Imediato.

Não por acaso, a Oficial Fernanda Letícia da Silva visitou o Nautical Institute, na Inglaterra, para debater temas ligados à Marinha Mercante. Desde então, a companheira Letícia Silva passou a figurar como filiada ao NI, sendo a primeira mulher sul-americana a integrar o quadro do Nautical Institute. Na mesma ocasião, a Oficial Letícia Silva cursou a turma de DP em Aberdeen, na Escócia. Por fim, pelo reconhecimento de todo esforço e garra, características tão marcantes aos oficiais e eletricistas mercantes, a Oficial recebeu a medalha do Mérito Tamandaré. Vale lembrar que apenas 39 oficiais da Marinha Mercante receberam a honra nos últimos 50 anos. **No dia 13 de dezembro de 2006.**

DIVULGAÇÃO

Futuro é agora

SINDMAR

A cerimônia de Juramento à Bandeira é uma importante etapa na vida profissional do futuro Oficial Mercante. Neste ano, a solenidade reuniu os 79 alunos e alunas brasileiros e duas estudantes estrangeiras do primeiro ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba. O Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton Cardoso, capitaneou a cerimônia, que contou com a presença do SINDMAR, de autoridades civis e militares e de familiares e amigos dos futuros oficiais mercantes.

No Rio de Janeiro, os 145 alunos e alunas do primeiro ano do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Ciaga, iniciaram efetivamente a carreira marítima com a solenidade de Juramento à Bandeira nacional. A cerimônia foi capitaneada pelo então Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli. O Comandante da EFOMM, CMG Julio César Barcellos, disse aos alunos para "se dedicarem à profissão com entusiasmo e com atitudes dirigidas para o bem comum". Desta forma, os alunos elevarão e fortificarão ainda mais a Marinha Mercante do Brasil. Assim como na solenidade da capital paraense, o SINDMAR também prestigiou os futuros oficiais mercantes que estudam no Rio de Janeiro. **No dia 27 de abril.**

DIVULGAÇÃO

CMG Lima Filho assume Capitania dos Portos no Rio de Janeiro

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro tem novo Capitão. A solenidade que transmitiu o cargo da Capitania dos Portos para o CMG Wilson Pereira de Lima Filho aconteceu no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro.

O recém promovido a Contra-Almirante e ex-Capitão dos Portos, Antonio Fernando Monteiro Dias passou o cargo para o CMG Lima Filho. Antes de assumir a Capitania, o Capitão-de-Mar-e-Guerra era encarregado da área de estudo de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval. **No dia 13 de abril.**

Macaé tem novo Delegado da Capitania dos Portos

O SINDMAR participou da solenidade de Transmissão de Cargo de Delegado do Capitão dos Portos em Macaé. A cerimônia aconteceu na Delegacia da Capitania na cidade da Região dos Lagos. O Capitão-de-Corveta Luiz Fernando da Cunha passou o cargo de Delegado da localidade para o também Capitão-de-Corveta Luís Antonio Anidio Moreira. O Capitão dos Portos, CMG Wilson Pereira Lima Filho, presidiu a solenidade. **No dia 16 de julho.**

DIVULGAÇÃO

Relembrando **velhos tempos**

DIVULGAÇÃO

No final do primeiro semestre, o Departamento de Aposentados do SINDMAR organizou mais um almoço de confraternização. Os companheiros com décadas de experiência no mar desfrutaram uma alegria enorme ao rever colegas de turmas e colegas de trabalho. Ao longo da grande jornada, os oficiais e eletricistas mercantes, hoje aposentados, doaram seus conhecimentos para a Marinha Mercante brasileira. A confraternização, que aconteceu em um restaurante na Zona Norte do Rio de Janeiro, reuniu dezenas de associados que participam ativamente do departamento. **No dia 30 de junho.**

DIVULGAÇÃO

Ciaba comemora mais um aniversário

O Centro de Instrução Almirante Bráz de Aguiar comemorou o 115 º aniversário em 2007. O Comandante do Ciaba, CMG Mário Rodrigues da Costa Filho, capitaneou a solenidade, que reuniu o SINDMAR, empresas de navegação e autoridades civis. O Comandante do Ciaga, CMG Julio Barcellos, também prestigiou a cerimônia de aniversário do Ciaba, assim como professores, ex-professores e alunos do Centro de Instrução.

O professor Waldemir de Oliveira, que ministrou aulas por mais de 30 anos no Ciaba, lembrou que os recursos destinados às Escolas de Formação já eram escassos nas últimas décadas. "Hoje, temos laboratórios com alta tecnologia que permitem os alunos e os professores a interagirem com os conhecimentos do mar", destaca.

O Oficial aposentado José Sérgio Nunes de Oliveira presenteou a EFOMM com uma maquete da antiga escola da Marinha Mercante, que funcionava no IV Distrito Naval – em 1973, a instituição recebeu o nome Ciaba e mudou o endereço para a área onde hoje ocupa. "Reproduzi o prédio da EMMPA para que as novas gerações conheçam um pouco da nossa história", conta o Oficial, fazendo referência ao edifício da Escola da Marinha Mercante do Pará que foi demolido há muitos anos. **No dia 25 de outubro.**

Nova base operacional da Delegacia de Polícia Marítima **é inaugurada em Angra dos Reis**

A Superintendência Regional da Polícia Federal do Estado do Rio de Janeiro inaugurou a Base Operacional da Delegacia Especial de Polícia Marítima, Depom-RJ, em Angra dos Reis.

Durante a cerimônia de inauguração, o Delegado Chefe do Núcleo Especial de Polícia Marítima do Rio, Luiz Carlos de Carvalho Cruz, salientou que os patrulhamentos preventivos constantes nos portos e terminais brasileiros têm inibido as ações criminosas. "Há mais de sete anos não temos qualquer registro de roubo a navios no porto do Rio de Janeiro", revelou Cruz.

O Secretário Municipal de Pesca, Humberto Martins, o Assessor Técnico da Comissão Nacional de Segurança nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, Conportos, e também Oficial da Marinha Mercante, Alexandre Arantes de Menezes, e o Gerente da Inspetoria Marítima da Transpetro, José Menezes Filho, estiveram presentes à solenidade, assim como o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida. **No dia 11 de maio.**

LUCIANA AGUIAR

Garra e coragem dos oficiais mercantes na II Guerra Mundial

LUCIANA AGUIAR

Os oficiais mercantes e ex-combatentes da II Guerra Mundial Jorge Alves Pinto, Raimundo Castelo, Orlando Félix de Oliveira e Edvaldo José da Silva se encontraram na Sede do Sindicato para relembrar os tempos de embarcados e contar um pouco de suas experiências. Os quatro oficiais eram tripulantes de navios mercantes brasileiros durante a última Grande Guerra. Eles relataram os momentos de horror e luta vividos pelos heróis anônimos que deram a vida em prol da continuidade do transporte de pessoas e mercadorias durante o conflito. **No dia 13 de junho.**

LUCIANA AGUIAR

DPC tem **novo diretor**

O Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho assumiu a Diretoria de Portos e Costas no dia 9 de agosto no lugar do também Vice-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli. A solenidade aconteceu no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro.

A Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Aquaviário, Vera Albuquerque, compareceu à cerimônia de transmissão de cargo e afirmou que tem ótimas perspectivas para o órgão e para o setor. "A parceria com a DPC é muito importante. O trabalho em conjunto possibilitará os órgãos a alcançarem seus objetivos", afirma Vera.

Antes de assumir a DPC, o Alte Paulo José comandou as corvetas Angostura e Júlio de Noronha, foi Capitão dos Portos de São Paulo entre 2001 e 2002 e ocupou uma das subchefias do Comando de Operações Navais. Recentemente, o Alte foi Diretor de Aeronáutica da Marinha.

Além da Coordenadora Vera Albuquerque, a solenidade de transmissão do cargo de Diretor da DPC contou com a presença do Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, e de representantes das principais empresas de navegação, do Centro de Capitães e do Píer Mauá. A cerimônia também reuniu diversas autoridades civis e militares. **No dia 9 de agosto.**

Ministro da Pesca visita SINDMAR

DIVULGAÇÃO

O Ministro da Pesca, Altemir Gregolin, visitou a Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF em Cabedelo, na Paraíba. Na visita ao Estado, o Ministro viabilizou parcerias entre os governos federal e estadual para a realização de projetos no setor e viu as obras do terminal pesqueiro público de Cabedelo. **No dia 12 de março.**

Novo Delegado na DRT-PA manterá parceria com SINDMAR

O novo Delegado da DRT-PA participou de uma reunião com o SINDMAR na Sede da Delegacia Regional do Trabalho do Pará. No encontro, Fernando Coimbra disse que manterá os programas desenvolvidos na administração passada em parceria com o Sindicato. "A participação do SINDMAR é muito valorosa", afirma Coimbra. Recentemente, o SINDMAR denunciou à DRT más condições laborais a bordo de embarcações que operam na cabotagem, especialmente nas regiões Norte e Nordeste. **No dia 26 de julho.**

DIVULGAÇÃO

Curso de homologação é ministrado pelo **SINDMAR e DRT-PA**

O SINDMAR, em parceria com Delegacia Regional do Trabalho no Pará, realizou o curso Homologação Sindical, direcionado aos sindicatos fluviais da Região Norte. O propósito das aulas foi atualizar os participantes sobre legislação trabalhista, documentação necessária para o ato homologatório e análise do Termo de Rescisão Contratual.

DIVULGAÇÃO

No curso, o Sindicato explicou os detalhes – incluindo a documentação necessária – de um ato homologatório. O Auditor Fiscal da DRT-PA, Joel Teixeira, ministrou aulas sobre o tema Legislação de Homologação. "Sem dúvida, este curso foi de grande valia. Todos nós nos atualizamos sobre leis do trabalho para efeito de homologação", frisa o Contador do Sindicato dos Oficiais de Náutica e Práticos em Transportes Fluviais do Estado do Pará, Fábio Alcântara. Diversos líderes sindicais da região participaram do curso organizado e promovido pelo SINDMAR e pela DRT-PA. **Nos dias 28 e 29 de junho.**

Novo CMG assume Capitania dos Portos da Amazônia Oriental

DIVULGAÇÃO

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Kleber Silva dos Santos assumiu a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, CPAOR, no primeiro mês do ano. A solenidade de passagem de comando aconteceu nas dependências da Capitania, em Belém. A cerimônia foi capitaneada pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton Cardoso. O CMG Silva Júnior passou o comando da CPAOR ao também CMG Kleber e assumirá uma nova função na Marinha, representando o Brasil nos Estados Unidos.

Durante a solenidade, o novo Capitão dos Portos lembrou que serviu na região na década de 1970. "Na época, eu era Primeiro-Tenente e aprendi muito sobre as riquezas e dificuldades da Amazônia", recorda o CMG Kleber Silva dos Santos. A cerimônia contou com a presença do Comandante do Ciaba, CMG Mário Costa, e do Presidente da Companhia Docas do Pará, Alexandre Motta, além de autoridades civis e militares. **No dia 19 de janeiro.**

DRT-PB tem **novo Delegado**

A Delegacia Regional do Trabalho da Paraíba tem novo Delegado. A solenidade de posse de Inácio Machado aconteceu na Sede da DRT-PB. No discurso, o novo Delegado afirmou que dará continuidade do trabalho desenvolvido pela antecessora, Francisca Barbosa. "Espero agregar valores com os funcionários de carreira, já que pretendo aprender com eles também", afirma Inácio Machado. Além do SINDMAR, a cerimônia reuniu parlamentares e representantes da Delegacia Regional do Trabalho. **No dia 20 de agosto.**

SINDMAR participa de simpósio sobre segurança na navegação

DIVULGAÇÃO

O II Simpósio de Segurança da Navegação Marítima e Fluvial aconteceu no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba. A solenidade de abertura do simpósio foi capitaneada pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton Cardoso. Assim como o SINDMAR, a Capitania dos Portos palestrou para os mais de 300 alunos e autoridades civis e militares. **Entre os dias 25 e 29 de junho.**

SINDMAR conversa com Capitania dos Portos e DRT

DIVULGAÇÃO

O SINDMAR se reuniu com a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental para debater assuntos referentes ao setor marítimo. O recém empossado Capitão dos Portos, CMG Kleber Silva Santos, destacou as ações do Sindicato. Na ocasião, o Capitão debateu, entre outros assuntos, a revalidação e a renovação da CIR. No mesmo dia, o SINDMAR visitou a Delegacia Regional do Trabalho do Pará. O então Delegado da DRT-PA, Jorge Farias, conversou com o Sindicato sobre as ações de fiscalização do setor aquaviário no Norte do país e o trabalho desenvolvido pelas delegacias (do Trabalho e do SINDMAR) neste ano. A DRT conversou, também, sobre a Resolução Normativa nº 72, que é uma das maiores conquistas da história de nossas categorias e que entrou em vigor em outubro do ano passado. **No dia 27 de abril.**

EFNT é realizado no Nordeste

Em maio, o SINDMAR realizou o curso Especial de Familiarização a Navios Tanque, EFNT, em Cabedelo, Paraíba, e em Recife, Pernambuco. As aulas na cidade paraibana foram ministradas na Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF. Este foi o oitavo curso realizado pela entidade sindical na Paraíba e contou com 30 trabalhadores marítimos. Já a turma de Recife – a terceira na capital pernambucana – foi composta por 33 aquaviários. No mês seguinte, Recife organizou mais uma turma para 36 aquaviários, enquanto que a cidade paraibana reuniu 35 aquaviários em uma nova turma deste curso. Mais de 200 trabalhadores do setor foram beneficiados com a realização do EFNT nos últimos três anos.

Acordos Coletivos

FOTOS: LUCIANA AGUIAR [1], LUCIANA VERMELL [2], ROBERTO MORAES [3]

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL AVANÇO
Teekay	DE 12 de janeiro de 2007 ATÉ 11 de janeiro de 2009	Regularizar a situação laboral dos oficiais e eletricistas, além da determinação de um índice de reajuste salarial equivalente ao que é praticado no mercado brasileiro.
Opmar e Jetmar (Alfanave)	DE 28 de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Implementação do Vale Alimentação e da Gratificação AHTS.
Elcano	DE 1º de abril de 2006 ATÉ 31 de março de 2007	Instituição do vale alimentação nas férias e no repouso.
Mercosul Line	DE 1º de setembro de 2006 ATÉ 31 de agosto de 2007	Incorporação do auxílio alimentação.
Mercosul Line	DE 1º de setembro de 2007 ATÉ 31 de agosto de 2008	Redução do regime de trabalho para 2x1 e aumento no valor do auxílio transporte.
Maersk	DE 1º de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2009	Redução do período na questão do repouso e aumento do índice de reajuste salarial.
Norsul	DE 1º de agosto de 2006 ATÉ 31 de julho de 2007	Redução da diferença remuneratória entre marítimos embarcados e desembarcados.
Norsul	DE 1º de agosto de 2007 ATÉ 31 de julho de 2008	Os representados passam a ter direito à Participação de Lucros e Resultados, PLR.
Libra	DE 1º de abril de 2006 ATÉ 31 de março de 2007	Inclusão do benefício do vale alimentação, inclusive nos períodos de férias e repouso.
Augusta	DE 1º de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2009	Mudança no regime de embarque, que foi reduzido para 28 dias.
Bandeirantes	DE 1º de setembro de 2006 ATÉ 31 de agosto de 2008	Melhoria na jornada de trabalho dos marítimos, que foi solucionada por intermédio da DRT-RJ.
Solana	DE 1º de fevereiro de 2004 ATÉ 31 de janeiro de 2006	Implementação do bônus por tempo de serviços prestados à empresa

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL AVANÇO
Solana	DE 1º de fevereiro de 2006 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Reajuste no auxílio alimentação.
Petrobras/Transpetro	DE 1º de novembro de 2006 ATÉ de 2007	A estatal ainda busca uma definição sobre o PCAC e a dita primeirização no sistema.
Norsul Empurradores	DE 1º de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Reajuste de valores remuneratórios e a atenção à hierarquia salarial.
BOS	DE 1º de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Avanços na questão do regime de trabalho e nas vantagens sociais.
Granéis do Brasil	DE 1º de outubro de 2007 ATÉ 30 de setembro de 2008	Este foi o primeiro ACT assinado com o Sindicato, regularizando, desta forma, a situação laboral dos trabalhadores marítimos.
São Miguel	DE 1º de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Aumento no percentual do Anuênio e a implantação do Abono Pecuniário
Pan Marine	DE 28 de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Redução do regime de trabalho.
Global	DE 1º de março de 2007 ATÉ 28 de fevereiro de 2008	As remunerações variáveis foram substituídas pela gratificação unificada, que abrange a todos os marítimos embarcados. O Adicional de Gerenciamento de Químicos Embarcados, AGQE, teve um reajuste superior ao índice da soldada-base.
Mar Oil	DE 1º de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de janeiro de 2008	Incorporação da gratificação de DP a soldada-base e a instituição de auxílios educação e transporte, assim como o bônus por tempo de empresa.
Tug Brasil	DE 01 de fevereiro de 2007 ATÉ 31 de março de 2008	Este foi o primeiro ACT que o SINDMAR assinou com uma empresa de apoio portuário. O Acordo regulariza a situação laboral dos marítimos da companhia.

LUCIANA AGUIAR

O Presidente da Abeam, Ronaldo Lima, observa Carlos Mano e Jailson Bispo assinarem os ACTs no encontro que selou o acordo entre o Sindicato e a Associação

Abeam assina ACTs com SINDMAR

Negociação põe fim ao longo período sem proteção laboral

Os oficiais e eletricistas mercantes das empresas filiadas à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo podem respirar aliviados. O SINDMAR e a Associação assinaram os Acordos Coletivos de Trabalho 2004/2006 e 2006/2008 no dia 29 de maio na Sede do Syndarma, no Rio de Janeiro.

Apesar de terem selado os ACTs, a negociação com a Abeam não foi fácil. Desde que expirou a vigência do último acordo – em janeiro de 2004 –, a Associação rompeu o diálogo com a Entidade Sindical e só voltou a conversar com o SINDMAR em abril de 2006. Neste período – cerca de 40 meses – em que os oficiais e eletricistas mercantes ficaram sem a proteção de Acordo Coletivo de Trabalho, algumas companhias filiadas à Abeam conversaram isoladamente com o SINDMAR. Empresas como a Norskan, a Maersk, a Delba, a BOS e a Technip (antiga Brasflex) trataram de acertar os detalhes pertinentes aos representados do SINDMAR e assinaram acordos isolados, mesmo sendo filiadas à Abeam.

Com a Abeam, o SINDMAR se reunia regularmente para negociar as reivindicações dos oficiais e eletricistas mercantes e buscar avanços para as categorias que representa. Um dos pontos mais importantes nesta luta foi a busca pelo respeito da manutenção da hierarquia salarial a bordo, que é Comandante, Chefe de Máquinas, Imediato, Subchefe, Oficial de Quarto e Eletricista. O fim da diferença salarial entre embarcados e desembarcados também foi uma das lutas do Sindicato pela assinatura dos Acordos Coletivos de Trabalho.

Durante o processo negocial, a Comissão de Negociação de ACT da Abeam visitou o Centro de Simulação Aquaviária, instalado no Rio de Janeiro, que é o mais avançado tecnologicamente do mundo. "É um espetáculo. Este Centro é realmente de primeiro mundo", resume Cristina Zendron, que é representante da Siem Consub e integrante da comitiva da Abeam.

Por fim, a Abeam aceitou os itens propostos e debatidos à mesa de negociação. Assim, graças à participação ativa dos representados e à habilidade de negociação da diretoria do SINDMAR, os trabalhadores marítimos voltaram a ter proteção laboral. Sem dúvida, esta foi uma grande vitória dos oficiais e eletricistas mercantes que, através do SINDMAR, conquistam melhorias trabalhistas a cada ano.

Log Book no Brasil

FOTOS: LUCIANA AGUIAR

A primeira turma do curso de DP mostra, com orgulho, o Log Book emitido pelo CSA

The fi rst class of DP course displays the Log Book, issued by CSA

CSA emite certificado de Operador de Sistemas de Posicionamento Dinâmico autorizado pelo Instituto Náutico

O Centro de Simulação Aquaviária recebeu uma importante visita nos dias 5 e 6 de junho: Mark Pointon e Steven Jones, membros da comissão de certificação do Nautical Institute, em Londres, foram até o CSA, localizado no Rio de Janeiro, para avaliar os cursos que começaram a ser ministrados no mais moderno centro de simulação do planeta. Após um minucioso estudo e uma completa avaliação de todos os itens exigidos, o Centro de Simulação Aquaviária, que é o mais avançado do mundo porque é o único que possui equipamentos e programas de simulação que interagem, foi certificado pelo renomado instituto inglês.

Com simuladores de Sistemas de DP Classes 1 e 2, o CSA convidou o Instituto Náutico a avaliar e reconhecer os cursos básico e avançado de formação de Operadores de Sistemas

Log Book no Brasil

CSA issues certificate of Dynamic Positioning Systems Operator authorized by the Nautical Institute

Waterways Sumulation Center – CSA hosted important visitors last june 5 and 6: Mark Pointon and Steven Jones, members of the Commission for Certification of the Nautical Institute in London headed for CSA , establhished in Rio de Janeiro, to evaluate the courses that recently started being ministered at the most modern simulation center of the Planet. After a thorough study and a complete evaluation of all required items , the Waterways Simulation Center - CSA, the most adanced in the world and the only one with equipments and simulation programs that interact – resulted certified by the renown British Institute.

Counting on DP Systems simulators of classes 1 and 2, CSA invited the Nautical Institute to evaluate and recognize basic and avanced courses for graduation of operators on Dynamic

Steven Jones e Mark Pointon congratulam Marcos da Silveira e Jailson Bispo após fi carem impressionados com a grandiosidade do CSA

Steven Jones and Mark Poison congratulate Marcos da Silveira and Jailson Bispo after remaining impressed by the magnitude of CSA

de Posicionamento Dinâmico. Porém, o processo de avaliação não é simples, já que o instituto londrino é extremamente rigoroso nas avaliações e certificações. Antes da vinda da comissão inglesa, o Centro de Simulação Aquaviária solicitou a visita e enviou para a Inglaterra o material didático, algumas imagens das instalações, os currículos dos instrutores e o planejamento das aulas. Apesar de a visita da comissão ser sempre feita em um período de 30 a 60 dias após a solicitação, o Instituto Náutico veio até o Rio de Janeiro apenas 15 dias após o recebimento de todo material para conferir a magnitude do CSA e avaliar o Centro de Simulação.

Já no Rio de Janeiro, os avaliadores Mark Pointon e Steven Jones passaram horas no Centro averiguando cada detalhe. A comissão inglesa examinou o funcionamento dos equipamentos e dos programas de simulação e assistiu a algumas aulas ministradas no CSA. As apostilas com

Positioning System. The evaluation process is not simple as the London Institute is extremely rigorous. Before the British Commission trip, CSA had to send the didatict material to England ,as wel as some pictures of the installation, the Instructors'curriculum vitae, and the plan of classes.

Although the Commission visit has taken place inbetween 30-60 days after CSA's request, the Nautical Instute Commission only headed for Rio 15 days after having received all material to evaluate and check the maginute of CSA.

In Rio de Janeiro Mark Pointon and Steven Jones spent hours and hours at the CSA checking each and every detail. The British Commission checked the functioning of simulation equipments and programs and watched some classes ministered by CSA. Briefings concerning the contents of each course were criterially analised, as well as the performance of Instructors in classrooms and the teaching methods. At the occasion, Mark Pointon

Steven Jones verifi ca os detalhes da Praça de Máquinas virtual Steven Jones checks details of the virtual Engine Room

o teor de cada curso foram criteriosamente analisadas, assim como o desempenho dos instrutores durante as aulas e o método de ensino aplicado. Na ocasião, Mark Pointon assistiu a aulas ministradas em inglês do curso de Posicionamento Dinâmico. O também membro da comitiva inglesa, Steven Jones, destacou a importância dos instrutores. "É fundamental os instrutores do CSA terem vasta experiência no mar", analisa.

Apesar do compromisso profissional em avaliar apenas os simuladores de Sistemas de Posicionamento Dinâmico, os dois membros da comissão demonstraram profundo interesse em conhecer todo o Centro de Simulação Aquaviária. "Tenho boas referências em simuladores aquaviários no mundo. Há mais de cinco anos que represento o Instituto Náutico certificando os centros de simulação. Estou impressionado com o CSA", afirma Pointon. A comissão também foi apresentada ao projeto do novo simulador de Reboque e Manuseio de Âncoras do Centro de Simulação Aquaviária, que será implementado até o final deste ano.

Por fim, após dois dias de exaustivos estudos, Mark Pointon e Steven Jones decretaram: *"You're accredited"*. Desta forma, os certificados dos cursos de Posicionamento Dinâmico passaram a ser reconhecidos pelo Nautical Institute. Isto significa que o Centro de Simulação Aquaviária está autorizado a realizar os cursos de DP básico e avançado e a emitir o tão desejado Log Book, que é o certificado de Operador de Sistemas de Posicionamento Dinâmico.

watched classes led in English on the Dynamic Positioning course. The other Member of the Commision, Steven Jones, highlighted the importance of Instructors. "Its fundamental CSA Instructors to have wide experience at sea", said he.

The profissional commitment of both Commission Members was restricted to evaluating the Dynamic Positioning System simulators; nevertheless, they showed deep interest to get to know the whole plant of CSA. "I have good references of waterways simulators around the globe. For more than five years have I represented the Nautical Institute, certifying simulation centers. I am impressed with CSA", stated Pointon. The Comission was also presented to the project of the new simulator for towing and handling of anchors at the CSA, to be implemented until the end of this year.

Mark Pointon solicita cópia das diretrizes do funcionamento do CSA para o Coordenador do Centro, Marcos da Silveira

Mark Pointon requests copies of CSA Operational Guidances to Marcos da Silveira, CSA Coordinator

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, saúda Steven Jones e Mark Pointon e enaltece o rigor do trabalho da comissão de certifi cação do Nautical Institute

Severino Almeida, President of SINDMAR greets Steven Jones and Mark Pointon and praises the rigour of the works carried o n by the Nautical Institute Commission for Certifi cation

Impressionados com a quantidade de características próprias e únicas do CSA, os representantes do Instituto Náutico solicitaram à Coordenação do Centro de Simulação Aquaviária uma cópia dos planos de aulas, das questões aplicadas e das diretrizes do funcionamento do CSA. A comissão disse que irá sugerir aos outros membros para que o Instituto Náutico passe a utilizar o Centro de Simulação Aquaviária como referência nas próximas certificações e revalidações de futuros centros de simulação DP espalhados pelo mundo. "A criação de novos padrões, a partir de novas tecnologias, coloca instituições que especializam profissionais aquaviários na liderança do mercado", comenta Pointon, fazendo alusão ao CSA.

At the end of two days of exhausting studies, Mark Pointon nand Steven Jones reported: "You are accredited ". This way, certificates on Dynamic Positioning Courses ,issued by CSA, are recognized by the Nautical Institute. It means that CSA is authorized to carry on courses on basic and advanced DP and to issue the so expected Log Book , the certificate for Operators of Dynamic Positioning Systems.

The Commission reported that they will sugest the Nautical Institute to use CSA as a reference for future certifications and revalidations of DP simulation centers around the world."Settling new patterns, base don new twchnologies put Intitutions that specialize seafarers ahead of the Industry"commented Pointon , alluding to CSA.

Os ingleses da comissão de certifi cação do Instituto Náutico analisam cada detalhe do funcionamento do Centro de Simulação

The British Members of Nautical Institute Certifi cation Commission cast about every detail of Simulation Center funcioning

Carlos Lupi visita CSA

Ministro do Trabalho se encontra com SINDMAR e conversa sobre futuro da Marinha Mercante

"É impressionante toda esta complexidade. Este Centro é realmente de primeiro mundo". A afirmação do Ministro Carlos Lupi foi proferida após a visita da comitiva do Ministério do Trabalho e Emprego ao Centro de Simulação Aquaviária, instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, no dia 23 de julho. O Ministro ficou maravilhado com o funcionamento do CSA.

Durante a visita, Carlos Lupi e a comitiva do Ministério do Trabalho assistiram a exercícios em embarcações offshore e de cabotagem em diversas condições do mar. A Bacia de Campos e a Base Naval de Aratu foram apenas duas localidades escolhidas para fazer as demonstrações ao Ministro. "Fiquei com a impressão de estar dentro de um navio. Tive a nítida sensação de o chão mexer", exclama Lupi.

O Coordenador do CSA, Marcos da Silveira, disse que o Centro de Simulação Aquaviária promoverá a qualificação de mão-de-obra nacional especializada através de simulação nas mais diversas condições de operação das mais modernas embarcações da Marinha Mercante no mundo. "Os marítimos vêm aqui para conhecer e dominar as novas tecnologias", afirma.

FOTOS: SINDMAR

O Ministro do Trabalho e Emprego, Carlos Lupi, diz ter ficado impressionado com a complexidade dos equipamentos e dos programas de simulação instalados no Centro de Simulação Aquaviária

O Ministro Carlos Lupi conversou com o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, sobre o futuro da Marinha Mercante durante almoço oferecido pelo Sindicato. O líder sindical ressaltou a importância de o país voltar a utilizar com mais dinamismo a via marítima. "O transporte marítimo é um dos meios mais baratos e seguros que existe. Nosso país tem uma natural vocação marítima com seus mais de sete mil quilômetros de costa, além de uma grande rede hidrográfica. Precisamos utilizar ainda mais este recurso", destaca Severino.

Inspetores do Trabalho do Brasil e da Argentina se reúnem no Rio

Uma comitiva de inspetores do trabalho da Argentina se reuniu no dia 10 de agosto com a Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho nas dependências do Centro de Simulação Aquaviária, instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro. O encontro contou, ainda, com a presença do Assessor para Assuntos Internacionais do Syndarma, Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, do Assessor de Política Marítima da Diretoria de Portos e Costas, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Roberto Paulon Silva, e do Assistente Regional da ITF, Rafael Griguera, além de representantes e assessores do Ministério do Trabalho e Emprego.

FOTOS: SINDMAR

De acordo com a Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Aquaviário, Auditora Fiscal Vera Lúcia Ribeiro Albuquerque, esta é a primeira que vez que um encontro como este é realizado no país. "Como o Brasil, e mais recentemente o Peru, são os países latino-americanos que assinaram a Convenção 147 da Organização Internacional do Trabalho, somos nós que fazemos a fiscalização das embarcações na América Latina, inclusive das estrangeiras. Diante disso, os inspetores argentinos poderão entender como esse trabalho é feito", ressaltou. A Convenção aborda as normas mínimas para o trabalho a bordo.

Além de atualizar informações sobre dados e questões relacionadas à fiscalização dos trabalhos portuário e aquaviário, o encontro motivou a troca de informações sobre as legislações dos dois países sobre o assunto. Na ocasião, os nove integrantes da comitiva argentina aproveitaram o encontro para conhecer o mais moderno Centro de Simulação Aquaviária do mundo, que está instalado nas dependências do SINDMAR. "O CSA é maravilhoso", exclamou o Inspetor da Coordenação de Portos Nacionais da Argentina, Alejo Fernando Arias.

Durante o encontro com os inspetores do trabalho da Argentina, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, salientou a importância das fiscalizações contra o sistema de bandeiras de conveniência

A Chefe da Delegação argentina, Lilia Maria Alonso, salientou que a reunião significou a oportunidade de conhecer o trabalho de fiscalização das condições laborais dos marítimos, além de debater as práticas mais adequadas. "Gostaríamos de ver um setor mais homogênio em nossa região em relação à segurança do trabalho e às condições laborais dignas", salientou. Após visitar o CSA, Lilia Alonso revelou: "Este Centro é impressionante! Poder ver a alta tecnologia empregada aqui no treinamento dos trabalhadores marítimos é algo de se admirar. Agradecemos por esta experiência de conhecer algo inigualável em toda a América Latina".

DPC completa cem anos

Contribuição em diversos segmentos da instituição centenária engrandece ainda mais a Marinha Mercante

A Diretoria de Portos e Costas completou cem anos no dia 11 de junho. Neste século de serviços prestados, a DPC contribui, entre diversas atividades, para a segurança do tráfego aquaviário, assim como organiza e mantém o sistema de Ensino Profissional Marítimo. A valorosa dedicação e o trabalho desta instituição engrandecem ainda mais à Marinha Mercante brasileira.

A Diretoria de Portos e Costas foi criada em 1907, a partir do decreto nº 6.509, que definiu o regulamento da Inspetoria dos Portos e Costas – primeiro nome da DPC. Este documento fixou a subordinação de todas as capitanias do Brasil à nova superintendência. Alguns anos mais tarde, mais precisamente em 1923, o Ministério da Marinha, por intermédio do Decreto nº 16.237, determinou a troca do nome da superintendência para Diretoria de Portos e Costas. Em 1931, durante o primeiro governo Vargas, a Marinha seguiu as diretrizes do Decreto nº 20.829, ratificado em 1934 pelo Decreto nº 24.581, e trocou o nome para Diretoria de Marinha Mercante. No segundo governo Vargas, o Ministério da Marinha, através da Lei nº 1.658 de 1952, decidiu que o nome da instituição seria novamente trocado para Diretoria de Portos e Costas (como é até hoje conhecida).

Em 1969, a DPC passou a gerir o Ensino Profissional Marítimo. Esta nova atribuição foi aprovada pelo Decreto nº 65.611. Todos os anos, a DPC prepara e distribui o Prepom. O calendário apresenta os cursos que serão realizados, assim como os locais, períodos e condições para inscrição e número de vagas. No ano passado, a Diretoria de Portos e Costas organizou e concluiu 703 cursos de adaptação, aperfeiçoamento, atualização e formação com mais de 17 mil vagas oferecidas aos aquaviários. A DPC também planeja, organiza e gerencia os cursos de formação no Ciaba, em Belém, e no Ciaga, no Rio de Janeiro.

Atualmente, a DPC tem as atividades e organização estruturadas pela Portaria nº 19, de 22 de novembro de 2002. O SINDMAR congratula a Diretoria de Portos e Costas, o atual Diretor da DPC, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, os diretores da instituição no ano do centenário, Vice-Alte Gerson Carvalho Ravanelli e Almirante-de-Esquadra Marcos Martins Torres, e todos os ex-diretores e tripulantes que serviram nesta diretoria.

Altes Torres (no alto à esquerda), Ravanelli e Paulo José (direita) contribuíram significativamente para engrandecer a DPC no ano do centenário

Regulamento da DPC

De acordo com o artigo 2º do Capítulo II do Regulamento, a DPC tem os seguintes propósitos:

1. Contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas no que interessa a Defesa Nacional;
2. Contribuir para a Segurança do Tráfego Aquaviário;
3. Contribuir para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio;
4. Contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar;
5. Contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores;
   Contribuir para habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas.

Direção Sindical do SINDMAR é eleita por aclamação para o próximo quadriênio

No ultimo dia 22 de outubro, a Assembléia Geral realizada nas dependências da Sede do SINDMAR elegeu por aclamação a Diretoria do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante para o próximo quadriênio.

O processo eleitoral foi iniciado após publicação do edital de convocação das eleições no Diário Oficial da União no último dia 13 de agosto. O apoio dos associados à atual direção do SINDMAR foi amplamente manifestado após divulgação do início do processo eleitoral através do nosso boletim semanal e reprodução da convocação na Sede e nas Delegacias do SINDMAR.

A nova direção do SINDMAR a partir de março do próximo ano terá algumas poucas mudanças. Confira:

Diretoria Executiva

Severino Almeida Filho Primeiro Presidente; **José Válido Azevêdo da Conceição** Segundo Presidente; **Odilon dos Santos Braga** Diretor Secretário; **Nilson José Lima** Primeiro Diretor Financeiro; **Jailson Bispo Ferreira** Segundo Diretor Financeiro; **Paulo Rosa da Silva** Diretor de Comunicação; **Marco Aurélio Lucas da Silva** Diretor Procurador; **José Nilson Silva Serra** Diretor de Educação e Formação Profissional; **Darlei Santos Pinheiro** Diretor de Relações Internacionais; **Nelson Nunes** Diretor de Previdência Social.

Suplentes da Diretoria Executiva

Ana Cláudia Guimarães Ribeiro Bouillet; Mário Roberto Carrera Maia; Edilson Esteves de Souza; Miguel Angelo Vasconcellos Cunha Pereira; Ricardo Castanheira da Cunha; Raimundo Marques Machado; Francisco de Assis Neves Vieira; Carlos Olimpio Gomes de Oliveira; Rinaldo Antônio de Medeiros Filho; Hélio Manhães Palumbo de Albuquerque; Paulo César Simões da Silva; Luiz Fernando Duarte de Lima; Reinaldo Lima Santiago; Roberto Raimundo Dutra da Costa; Antonio Luiz de Souza Braga; Jose Fábio Capitulino da Silva; José Reginaldo Teixeira da Silva; Jonathas Celestino Teixeira Neto; William dos Santos Ferreira.

Conselho Fiscal

Luiz Carlos de Souza; Ivaldo Odir de Morais Mamede; Ricardo Cerdeira de Lemos.

Suplentes do Conselho Fiscal

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

Delegados na Federação

Severino Almeida Filho; José Válido Azevêdo da Conceição.

Suplentes dos Delegados na Federação

Jailson Bispo Ferreira; Marco Aurélio Lucas da Silva.

Navios inseguros ainda operam no país

FOTOS: SINDMAR

Coordenação Regional de Inspeção do Trabalho Aquaviário faz balanço das inspeções realizadas na Região Norte

Após receber denúncias do SINDMAR, a Coordenação Regional da Inspeção do Trabalho Aquaviário da Delegacia Regional do Trabalho do Pará averiguou e autuou três navios nos últimos dois anos. A embarcação da Elcano, Castillo de Guadalupe, e os navios de bandeira de conveniência Matarani e Windermere foram impedidos de operar por determinados dias por causa de problemas laborais e irregularidades a bordo.

O Coordenador Regional da Inspeção do Trabalho Aquaviário, Antônio Roberto Carvalho de Farias, Auditor Fiscal há 23 anos, informa que a fiscalização no Pará tem recebido grande apoio das entidades sindicais. Por outro lado, o Delegado Adjunto do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, destacou as ações do órgão do Ministério do Trabalho. "Não imagino a Região Norte desprovida de um órgão como esse", afirma Darlei. De acordo com o Coordenador Antônio Roberto, as entidades que denunciam irregularidades e práticas abusivas são, principalmente, os sindicatos. No Pará, as fiscalizações da DRT ocorrem, principalmente, nos cinco portos – Belém, Miramar, Vila do Conde, Santarém, e Outeiro –, organizados e administrados pelo governo federal, através da Companhia Docas do Pará, e nos terminais privados.

Os portos paraenses recebem, em média, 25 embarcações de longo curso e cabotagem por mês. "O trabalho de fiscalização é feito através de uma comissão local de colaboração da Inspeção do Trabalho que mapeia as atividades marítimas fazendo um diagnóstico de ações de fiscalização. O resultado disto é a geração de um planejamento anual da Coordenação Regional. Este documento é encaminhado para a Coordenação Nacional verificar as atividades na região", explica o Chefe da Fiscalização da DRT-PA, José Ribamar.

Segundo a Coordenação Regional da Inspeção do Trabalho Aquaviário, as ações de fiscalização voltadas para a navegação fluvial e de cabotagem são intensificadas no segundo semestre de cada ano. O Coordenador explicou que o primeiro semestre é o período de defeso, quando ocorre a maior parte das denúncias. "Isso é apenas o planejamento de fiscalização. Quando recebemos denúncias, atendemos a todos os casos imediatamente", explica Antônio Farias.

José Ribamar e Antônio Roberto informam que a fiscalização no Pará tem recebido grande apoio dos sindicatos

As condições de ambiente de trabalho são um dos principais problemas encontrados pela fiscalização, que identificam esta situação principalmente nos navios de bandeira de conveniência. Em maio de 2006, a DRT-PA autuou o navio Matarani, que não estava de acordo com as normas de segurança, de saúde e da legislação trabalhista brasileira. Antônio Farias disse que o navio estava sem equipamentos de segurança, disposto nas NR-29 e NR-30. "Ainda havia dois tripulantes estrangeiros que estavam sem receber salários e só conseguiram ser repatriados com a interferência da ITF", conta.

Os trabalhadores poderão colaborar com o trabalho da Coordenação Regional do Trabalho Aquaviário denunciando condições insalubres e irregularidades a bordo, além de suspeita de flexibilização de relações trabalhistas e quaisquer outras situações laborais que devem ser informadas ao órgão. A Coordenação está localizada no cais do porto de Belém, armazém 9-altos. Os telefones são (91) 3230-1838, (91) 3223-5081 e (91) 9986-4595.

Castillo de Guadalupe é autuado no Pará

A DRT-PA constatou irregularidades no Castillo de Guadalupe, que só voltou a operar após a retificação de diversas deficiências

A luta por melhores condições laborais é incansável. E melhor condição de trabalho não é sinônimo de conforto. Infelizmente, há situações a bordo que agridem o bem-estar do ser humano. Um destes casos foi identificado e denunciado pelo SINDMAR no final do ano passado.

O N/M Castillo de Guadalupe, da empresa de navegação Elcano, encontrava-se em uma situação de calamidade. Após uma visita a bordo do navio que estava atracado no porto de Vila do Conde, no Pará, em novembro de 2006, o SINDMAR denunciou as irregularidades encontradas no navio à Delegacia Regional do Trabalho do Pará. Um mês antes, o Sindicato havia enviado um ofício ao Delegado Regional do Trabalho daquele Estado, Jorge Lopes Farias, relatando as más-condições de trabalho e habitabilidade identificadas a bordo do navio da Elcano. "Remetemos o ofício SINDMAR 058/2006 ao Delegado Jorge com todas as nossas denúncias", contou, na ocasião, o Delegado Adjunto do SINDMAR, Darlei Pinheiro.

Sendo assim, o Coordenador da DRT-PA, Antônio Roberto Carvalho de Farias, e os inspetores da Delegacia Luiz Fernando Araújo Pinho e Paulo Afonso da Costa Monteiro foram a bordo inspecionar o N/M Castillo de Guadalupe. Após a vistoria, a DRT-PA interditou a embarcação no dia 6 de dezembro. A inoperância de alguns equipamentos, como o sistema de comando a distância de abertura e fechamento das válvulas para lastrar e deslastrar o navio, dois geradores, o separador de água e óleo, o tanque séptico isolado e a moto-bomba de emergência e ar condiciona-

do bombordo (BB) foram as irregularidades encontradas. Além disto, o Sindicato denunciou que as acomodações, sem conforto mínimo, constantemente apresentavam alta temperatura.

Uma semana após a interdição, os inspetores navais Advaldo André Dias e Ademar Haruo Fujiyama disseram que a companhia retificou as diversas deficiências e assumiu o compromisso de cumprir outras, já que algumas necessitavam de mais tempo para a aquisição de equipamentos e materiais. Desta maneira, o navio foi liberado pela DRT-PA no dia 13 de dezembro. Duas semanas depois, os inspetores da Delegacia voltaram ao porto de Vila do Conde para verificar se a empresa havia cumprido as exigências feitas na ocasião da liberação do navio. A DRT-PA não encontrou quaisquer das irregularidades e liberou a embarcação. Nesta visita, a Delegacia Regional do Trabalho proibiu as manobras de acesso para efetuar operações de abertura e fechamento de válvulas para lastrar e deslastrar o navio no duto da quilha; entretanto, estas operações só poderão ser realizadas pelos tanques elevados. O SINDMAR continuará acompanhando e cobrando as providências necessárias para que o respeito aos representados seja demonstrado, também, nas condições laborais oferecidas a bordo de todas as embarcações de todas as empresas de navegação que operam em águas jurisdicionais brasileiras.

Momento histórico para a Marinha Mercante

Brasil dá passo gigantesco para voltar a ter uma indústria naval moderna e competitiva

TRANSPETRO

Daqui a muitos anos, quando alguém for contar a história da Marinha Mercante brasileira, certamente fará um capítulo especial sobre 2007, um ano histórico para o setor marítimo. Nesta data, as solenidades para as assinaturas dos contratos dos navios petroleiros que integram a primeira fase do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro aconteceram no Nordeste e no Sudeste do país.

O impulso histórico recebido pela Marinha Mercante brasileira, no entanto, não se resume a um episódio isolado. Este roteiro, que começou a ser escrito por governos passados, que obrigaram não só a comunidade marítima como toda a sociedade brasileira a vivenciar um drama que parecia não ter fi n, recebeu uma guinada do atual governo federal e rumou para mares tranqüilos do soerguimento da indústria naval.

O programa da subsidiária da Petrobras zarpou efetivamente para a realidade no dia 10 de outubro de 2005, dia em que o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, lançou o projeto da Transpetro na cidade de Niterói, no Rio de Janeiro. Todavia, nestes pouco mais de 30 meses, o programa, que transporta a esperança da volta dos melhores anos da Marinha Mercante brasileira, enfrentou alguns percalços (leia o boxe Grandes conquistas com lutas extraordinárias, na página 40). Ainda assim, o empreendimento da Transpetro permitirá à Petrobras reduzir os gastos com afretamento, que hoje atingem o valor de US$ 1,2 bilhão – dos mais de 120 navios de grande porte usados pela estatal, apenas 52 são próprios. O Brasil gasta cerca de US$ 10 bilhões por ano com transporte marítimo. Depois de dez anos sem construir navios de grande porte – o último foi o NT Livramento, que foi entregue em 1996 –, o Brasil volta a fazer parte dos países com indústria naval ativa.

De acordo com a Transpetro, os 26 navios da primeira fase do programa custarão pouco mais de US$ 2,4 milhões. A estatal afi ma que este valor é apenas 1% superior ao que seria pago caso as embarcações fossem construídas em estaleiros estrangeiros. Apesar de pouco mais caro, esta aposta na indústria naval brasileira aquecerá o mercado internacional e colocará o Brasil na disputa com países líderes na construção naval.

THELMA VIDALES/TRANSPETRO

Atlântico Sul fará dez Suezmax

Passado o maremoto e navegando por cima daqueles que não acreditavam na continuidade do programa, a Transpetro realizou uma solenidade no dia 31 de janeiro no porto de Suape para assinar os contratos dos primeiros dez navios. Na cerimônia no porto pernambucano, o Presidente Lula destacou a importância do programa. "Cerca de 95% das cargas brasileiras são exportadas por navios", lembra. A construção dos navios passou a integrar o Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal, lançado no início daquele mês. "É uma alegria poder começar o PAC por Pernambuco", afi ma Lula, que nasceu no interior daquele Estado em 1945.

STÉFERSON FARIA/TRANSPETRO

O Presidente Lula lembra que 95% das cargas brasileiras são exportadas por navios durante a solenidade que fi rmou contratos para construção dos Suezmax em Pernambuco

Durante a solenidade que também contou com a presença do Presidente da Petrobras, Sérgio Gabrielli, do Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, do então Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, do Governador de Pernambuco, Eduardo Campos, e do Presidente do BNDES, Daniel Fiocca, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, ressaltou a união de todos pelo sucesso do programa. "Este setor tem se unido de forma fantástica na defesa dos interesses brasileiros", declara, afi mando que a construção destes navios está ligada à soberania nacional em transportar ou não e para onde quiser a nossa energia, através do petróleo e derivados.

O Presidente da Transpetro disse que o programa da subsidiária da Petrobras contribui para o crescimento do país. "Hoje, ao assinar o contrato com o estaleiro Atlântico Sul e com o BNDES, estamos começando efetivamente o programa de construção dos 26 navios no Brasil. Vamos voltar a ter um lugar no pódio mundial da construção naval, que atualmente movimenta mais de US$ 100 bilhões", afi ma Sérgio Machado. O estaleiro do consórcio Atlântico Sul, formado pelas empresas Camargo Correa, Queiroz Galvão e Aker Promar, será o responsável pela construção dos dez Suezmax do programa da Transpetro.

Para a construção destes dez petroleiros, o BNDES concedeu um financiamento à Transpetro no valor de R$ 2,47 bilhões. Estas dez embarcações serão entregues à Transpetro entre 2010 e 2012. O preço de cada navio está próximo a US$ 120 milhões.

Rio Naval construirá cinco Aframax e quatro Panamax

Três meses após a cerimônia em Pernambuco, o Rio de Janeiro foi cenário para as assinaturas de contratos para a construção de nove petroleiros com o consórcio Rio Naval, formado pelas companhias MNE, Iesa, Sermetal e Hyundai. No dia 11 de abril, na presença do Governador Sérgio Cabral, o Presidente Lula voltou a se encontrar com os presidentes Sérgio Gabrielli, Sérgio Machado e Severino Almeida na solenidade que oficializou a construção de

Grandes conquistas com lutas extraordinárias

O estímulo que a Marinha Mercante brasileira recebeu a partir das assinaturas dos contratos para os 19 navios petroleiros foi fabuloso. Contudo, o Programa de Modernização e Expansão da Frota da subsidiária para transportes marítimos da Petrobras passou por inúmeras tempestades até poder navegar no mar de almirante.

O primeiro contratempo aconteceu no mês anterior ao lançamento do programa, em outubro de 2005, em Niterói (matéria publicada na edição número 22 da revista UNIFICAR). Na ocasião, o programa foi suspenso pelo Tribunal de Contas da União. Após o anúncio da suspensão, o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, e representantes do setor marítimo se reuniram em Brasília com o então Presidente do TCU, Ministro Adylson Motta, para detalharem os itens do processo licitatório e esclarecerem quaisquer dúvidas. Depois da reunião, o Relator do Caso Transpetro, Ministro Guilherme Palmeira, atestou a regularidade do processo. Dias depois, a liminar de suspensão foi revogada por unanimidade.

No ano seguinte, o Programa Modernização e Expansão da Frota da Transpetro passou por mais uma dificuldade. Em dezembro de 2006, o Senado Federal anunciou a suspensão da tramitação do projeto de ampliação da capacidade de endividamento da estatal. Ainda no mesmo mês, após a articulação do Presidente da Transpetro, a casa reviu a decisão e liberou a subsidiária da Petrobras para utilizar R$ 5,6 bilhões, oriundos de recursos do Fundo de Marinha Mercante. A ampliação da capacidade de endividamento da Transpetro foi fundamental para o sucesso do programa.

Em 2007, mesmo após as assinaturas dos primeiros contratos para construção de dez Suezmax, o Tribunal de Contas da União impetrou mais uma suspensão. No dia 28 de fevereiro, o Ministro-Relator do TCU, Aroldo Cedraz, suspendeu os procedimentos dos contratos que ainda faltavam ser assinados através de uma medida cautelar. Na semana seguinte, a Transpetro se encontrou mais uma vez com o TCU para esclarecer as dúvidas que rondavam o tribunal.

Por fim, o TCU retirou a medida cautelar e os bons ventos começaram a soprar para a efetiva implementação deste programa que é fundamental para a modernização da Marinha Mercante brasileira, que volta, aos poucos, a navegar em mares tranqüilos. O SINDMAR acredita que a conclusão deste programa trará desenvolvimento econômico e tecnológico para o Brasil, trazendo de volta os melhores anos da Marinha Mercante brasileira.

cinco embarcações Aframax e quatro Panamax pelo estaleiro Sermetal, no Rio de Janeiro. Os nove petroleiros estão avaliados em US$ 349 milhões. O Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, o Ministro do Trabalho, Carlos Lupi, o Ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Miguel Jorge, e o então Ministro de Minas e Energia, Silas Rondeau, também estavam presentes.

LUCIANA AGUIAR

No Rio de Janeiro, o Presidente Lula afirma com veemência que o Brasil precisa recuperar o tempo perdido e voltar a ter uma indústria naval competitiva

Durante a solenidade na capital fluminense, Severino Almeida destacou a importância do momento. "Não tenho dúvidas de que no futuro a história da Marinha Mercante estará marcada por dois grandes momentos. As novas gerações olharão para 2007 com a mesma importância que nós olhamos para Barão de Mauá", afirma o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, fazendo alusão a Irineu Evangelista de Souza, que foi o primeiro brasileiro a investir na indústria naval.

Mais do que um divisor na história, o programa da Transpetro significa que o país navega rumo a uma autêntica Marinha Mercante; em outras palavras, o Brasil construirá navios de empresas de navegação brasileiras e que serão tripulados por marítimos brasileiros.

Na cerimônia no Rio de Janeiro, o Presidente da Transpetro disse que as ações do movimento sindical foram muito importantes para o sucesso do programa. "Sem a colaboração dele (movimento sindical), tenho certeza de que seria mais difícil estarmos hoje aqui reunidos", atesta. Sérgio Machado disse também que o programa da estatal fará o Brasil recuperar a indústria naval e fortalecerá o setor para ser competitivo. "Nosso país entrará para competir no mercado internacional. Esta é a nossa meta", afirma.

LUCIANA AGUIAR

Severino Almeida, Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR: "A Marinha Mercante está marcada por dois grandes momentos. As novas gerações olharão para 2007 com a mesma importância que nós olhamos para Barão de Mauá"

Numa voz uníssona, o Presidente da Petrobras apoiou as palavras de Sérgio Machado. "O último navio de grande porte construído no Brasil foi o N/T Livramento, que foi encomendado em 1986 e entregue dez anos depois. Além disso, o país precisa acelerar o processo de construção das embarcações. Não podemos levar dez anos construindo um único navio", declara Sérgio Gabrielli.

Preocupado com o longo tempo em que o Brasil não fabricou navios de grande porte, o Presidente Lula foi incisivo ao afirmar que o país precisa recuperar o tempo perdido. "Nós temos capacidade de levantar a indústria naval brasileira e torná-la uma das mais competitivas do mundo. Com a vontade do governo e do povo e a compreensão da classe política, não enxergo qualquer obstáculo que possa impedir o crescimento da nossa Marinha Mercante", aposta Lula.

De acordo com a Transpetro, estes nove petroleiros serão construídos graças ao financiamento de R$ 1,76 bilhão do BNDES. Este valor corresponde a quase 90% do investimento total, que é de R$ 1,96 bilhão. A entrega dos cinco Aframax e dos quatro Panamax está prevista para os anos de 2009 até 2012.

No final da solenidade, Lula, Sérgio Gabrielli, Sérgio Machado e Silas Rondeau assinaram, simbolicamente, o livro de bordo do primeiro navio que será construído no Sermetal. Após a assinatura, o Presidente da República apertou o dispositivo para marcar, metaforicamente, o renascimento da indústria naval na cidade. Os tempos de maré baixa da indústria naval brasileira parecem estar ficando para trás.

TRANSPETRO

FOTOS: LUCIANA AGUIAR

SINDMAR marca presença na segunda edição da Niterói Fenashore

Durante quatro dias, representantes de diversos segmentos das indústrias marítima, naval e petrolífera, além de especialistas, trabalhadores, empresários, políticos e estudantes, estiveram presentes à segunda edição da Feira e Conferência de Tecnologia Naval e Offshore.

Na Fenashore, que aconteceu entre os dias 24 e 27 de setembro, em Niterói, no Rio de Janeiro, os visitantes puderam obter informações sobre o mais moderno Centro de Simulação Aquaviária do mundo. Além de participar do evento, com um estande montado para receber os visitantes e mostrar o trabalho desenvolvido nas últimas décadas em prol de marítimos brasileiros, o SINDMAR apresentou o CSA, que está instalado nas dependências do Sindicato, no Rio de Janeiro.

A feira ocupou uma área de 2.300 metros, ocupados por 100 expositores. De acordo com os organizadores, mais de 15 mil pessoas visitaram o local nos quatro dias em que o evento foi realizado.

Neste ano, a Fenashore contou com uma novidade: quatro eventos foram realizados simultaneamente. Além da conferência internacional e da exposição de produtos e serviços, foram realizadas a rodada de negócios e a mostra de nacionalização. Nesta última, as empresas expuseram equipamentos, peças e produtos importados que tenham potencial para serem produzidos no Brasil. De acordo com os organizadores da Fenashore, a iniciativa teve a intenção de atrair fabricantes brasileiros e aumentar o grau de nacionalização nas encomendas das indústrias naval e offshore.

Presidente do Comitê Organizador da Fenasbore 2007, a Secretária de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia de Niterói, Jandira Feghali, discursa na abertura da Feira

Durante a abertura do evento, o Presidente da República em exercício, José Alencar, ressaltou o potencial da indústria marítima brasileira e a importância do transporte marítimo brasileiro para o desenvolvimento econômico do país. "O Brasil possui uma costa de mais de oito mil quilômetros. Somando-se isto à extensão do rio Amazonas até Manaus, que é considerado porto marítimo, são mais de dez mil quilômetros. No entanto, a nossa matriz de transporte ainda é predominantemente rodoviária", lembrou.

O Presidente da República em exercício, José Alencar, ressalta o potencial da indústria marítima brasileira e a importância do transporte marítimo nacional para o desenvolvimento econômico do país

A Secretária de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia de Niterói, Jandira Feghali, enfatizou que as políticas em prol do desenvolvimento das indústrias naval e offshore foram fundamentais para a consolidação do cenário promissor vivido atualmente. "Esse evento, diferentemente do primeiro, sinaliza a nossa vontade de mostrar para onde queremos ir, e não mais aonde chegamos", afirmou.

Já o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, lembrou que ter uma Marinha Mercante bem estruturada e atuante é sinônimo de soberania. "Essa é uma indústria estratégica. O país gasta, por ano, US$ 10 bilhões em transporte marítimo. Apenas 4% desse valor é revertido para a economia brasileira. O país que não tem uma indústria marítima forte é um país dependente", destacou.

Também estiveram presentes à solenidade de abertura do evento o Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio, Júlio Bueno, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, e o Prefeito de Niterói, Godofredo Pinto, além de parlamentares, representantes do setor marítimo e do governo estadual e autoridades civis e militares.

No segundo dia do evento, o Ministro do Trabalho e Emprego, Carlos Lupi, visitou o estande do SINDMAR. Após palestrar sobre o tema "Capacitação profissional:

Acima, o Prefeito de Niterói, Godofredo Pinto, o Ministro do Trabalho e Emprego, Carlos Lupi, e Jandira visitam o estande do SINDMAR, recebidos por Odilon Braga e Marco Aurélio

estratégia, projetos e recursos", o Ministro abordou a necessidade de se criar uma linha de crédito para o setor naval junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Lupi, que é membro do Conselho de Administração do BNDES, lembrou que 40% do Fundo do Amparo ao Trabalhador vai para os cofres do banco. "Como uma das contrapartidas do FAT é a geração de empregos, queremos garantir a entrada de recursos nesse setor, cuja demanda por mão-de-obra especializada é muito intensiva", salientou.

No último dia do evento, o Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, revelou que o Fundo de Marinha Mercante liberou mais de R$ 1 bilhão para a indústria naval. O montante representa quase o dobro do valor destinado ao setor em 2006. "Além dos recursos do FMM, trabalhamos com a perspectiva de que o BNDES também vá aportar recursos suplementares para sustentar o crescimento da construção naval", destacou.

Os diretores do SINDMAR Marco Aurélio e Odilon Braga e o Presidente do Sindicato, Severino Almeida, recebem a visita da Secretária Jandira na Fenashore

Marco Aurélio Lucas da Silva
Diretor-Procurador do SINDMAR

Contrato de trabalho

Antes de tudo, cabe trazer a discussão da relação de emprego. Para ser reconhecido como vínculo trabalhista, a CLT determina que subordinação, habitualidade, horário de trabalho, pessoalidade e salário devem estar reunidos. Podemos conceituar estes cinco elementos como:

- Subordinação hierárquica: ocorre sempre que o empregador mantiver o empregado sob suas ordens, seu comando e cumprindo as tarefas por ele determinadas;
- Habitualidade: trabalho contínuo, executado por um mesmo trabalhador, de forma habitual, isto é, o empregado apresenta-se para o trabalho na periodicidade exigida no contrato;
- Horário de trabalho: caracteriza-se pelo controle de entrada e saída, horário de almoço, mesmo em trabalhos fora do estabelecimento da empresa;
- Pessoalidade: caracteriza-se pela não substituição por outra pessoa, ou seja, ele não pode mandar alguém substituí-lo por sua própria vontade; na eventualidade da falta, cabe ao empregador suprir a necessidade existente;
- Salário: é contraprestação pecuniária devida ao trabalhador pelos serviços prestados, de forma habitual, subordinada, pessoal e em horários predeterminados.

Em regra, o contrato de trabalho é por prazo indeterminado. Tal determinação é oriunda da legislação e possibilita a rescisão do mesmo a qualquer tempo, desde que, sem justa causa, seja oferecido um tempo para que a outra parte contratada possa, em sendo o trabalhador, procurar outra colocação ou, ainda, no caso contrário, permitir ao empregador preparar-se para preencher a vaga. Na carteira de trabalho, é preenchida somente a data da contratação, ficando em branco o campo destinado ao final do contrato.

Ao prazo legal oferecido, dá-se o nome de aviso prévio, que além de conceder tempo, confere, dependendo do caso, pagamento proporcional aos dias estipulados.

A espécie de contrato que oferece maior dificuldade de entendimento é denominada contrato por prazo determinado, chamada por alguns de contrato a termo. Pode-se dizer, então, que no contrato de trabalho por prazo determinado é previsto o dia do início em que o empregado começa a trabalhar como também o prazo de seu término – em alguns casos, é preenchida a data final na carteira de trabalho.

O contrato por prazo determinado oferece algumas vantagens ao empregador tais como multa do FGTS, inexistência de estabilidade de qualquer natureza, impossibilidade de aviso prévio, salvo nos contratos de experiência. Tais vantagens fizeram com que o legislador estabelecesse alguns requisitos com o propósito de que a regra ainda seja a da contratação por prazo indeterminado. Tais requisitos são:

1. Serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a pre - determinação do prazo;
2. Atividades empresariais de caráter transitório ou contratos de experiência – serviço transitório pode se exemplificar como o aumento de produção; nas atividades de caráter transitório podemos citar aquelas que surgem somente em determinadas épocas do ano.

A lei permite a pactuação de contratos por prazo determinado por até dois anos, sendo admitida somente uma prorrogação. Há de se observar, entretanto, que empresas públicas são obrigadas a respeitar a previsão constitucional da contratação por concurso público. Portanto, tais empresas, em função do caráter específico em algumas atividades, justifiam a contratação por prazo determinado antes da abertura de concurso público.

Contratos de experiência se exemplificam pela própria denominação. Porém, mesmo sendo de prazo determinado, possuem algumas peculiaridades. A CLT determina que o contrato de experiência só poderá sofrer uma prorrogação, sob pena de ser considerado contrato por prazo indeterminado. Assim, o contrato de experiência não poderá ultrapassar 90 dias e nem sofrer mais de uma prorrogação.

Voltando aos contratos por prazo determinado, os contratos de experiência são destinados a empregados que demonstrem aos seus contratantes que estão aptos a desempenhar determinada função. Neste caso, a lei estipula prazo máximo de 90 dias.

A CLT determina que, ao rescindir antecipadamente um contrato por prazo determinado, o empregador pague ao empregado 50% do que o trabalhador deveria receber até o termo do contrato. Tal obrigação é recíproca. Assim, o empregado que rescindir o contrato antecipadamente indenizará ao empregador, se demonstrado prejuízo na mesma proporção.

Portos e terminais brasileiros: acesso mais que restrito

Imposições contra o direito de ir e vir e proibições à visita de familiares transformam ingresso aos navios numa verdadeira odisséia

por Luciana Aguiar e Daniele Mendes

Arbitrariedade. Incoerência. Falta de consciência. Ignorância. Desrespeito. Abuso de poder. Os trabalhadores marítimos brasileiros têm se deparado, frequentemente, com essas atitudes no exercício diário de suas profissões. Apesar de o ambiente de trabalho desses profissionais ser predominantemente hostil – em função das longas horas trabalhadas, dos riscos inerentes à atividade e do isolamento dos familiares – está em terra a origem de um dos principais problemas enfrentados. O controle de acesso aos portos e terminais brasileiros tem tido interpretações diversas e aplicabilidades cotidianas que desrespeitam esses profissionais e ferem o direito fundamental de ir e vir de trabalhadores, técnicos, familiares e sindicalistas.

Desde o ano 2001, após a pressão exercida pelo governo norte-americano depois dos atentados de 11 de setembro, os países membros da Organização Marítima Internacional, IMO, implementaram a adoção de medidas de proteção mais efetivas nos sistemas de transporte. As emendas significativas da Convenção SOLAS (*Safety of Life at Sea*), aprovadas durante a Conferência Diplomática da Organização Internacional, realizada em dezembro de 2002, abriram caminho para a instituição do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias, o ISPS *Code*, em julho de 2004. O objetivo principal era a ampliação dos mecanismos de proteção nos portos, navios e operações portuárias como um todo. No entanto, desde a implementação do Código ISPS, os problemas no acesso aos portos e terminais brasileiros têm se agravado.

LUCIANA AGUIAR

LUCIANA AGUIAR

Marítimos esperam veículo para ir ao terminal e poder embarcar

"Indubitavelmente o controle de acesso piorou após a implantação do Código ISPS. Nos portos por onde passei, tínhamos que enviar lista de tripulantes e passageiros com uma semana de antecedência para que o acesso fosse liberado. E como, infelizmente, na maioria das vezes o Oficial encarregado pela proteção portuária (PFSO – *Port Facility Security Officer*) não é marítimo, esquecem-se de que nem sempre podemos passar essas informações por *e-mail*, telefone ou fax", salienta a Oficial Izabela Pinceli. Uma pessoa leiga não sabe, por exemplo, que em viagens curtas no segmento de cabotagem a lista de tripulantes poderá ser alterada com o embarque e desembarque de marítimos, o que poderá interferir no prazo de entrega da lista.

A Oficial – que atualmente trabalha em terra – lembra que, quando era Praticante, ir até o seu local de trabalho, o navio, era algo extremamente aborrecedor. "No porto de Vitória, no Espírito Santo, mais precisamente no terminal de Praia Mole, existem três portões nos quais são feitas as identificações dos tripulantes. O processo é repetido exatamente da mesma forma por três vezes: checa-se se o nome do tripulante ou do passageiro na lista confere com o número da Carteira de Identificação e Registro, CIR, ou o RG. Em 2004, logo após a implantação do Código ISPS, um dos guardas de serviço do primeiro portão me cobrou o passaporte! Perguntei a ele o porquê da exigência do documento, já que estava em meu país. Mas, até ele compreender isso, demorou cerca de preciosos quarenta minutos. Enquanto a minha entrada não era autorizada, pois o meu passaporte estava a bordo, fiquei parada diante do descaso do pouco informado funcionário da instalação portuária", conta Pinceli.

Recentemente, o Capitão de Cabotagem, Luciano Pimentel, da Transpetro, também vivenciou o constrangimento imposto pelo controle de acesso. O Oficial, que é pernambucano, tentou visitar a família após o término do turno de serviço, quando o navio o qual estava embarcado, o Itaperuna, atracou no porto de Recife. "Minha intenção era jantar com a minha família e voltar para o navio, posteriormente. No entanto, quando fui tentar transitar pelo cais em direção ao portão do porto, que estava há apenas 200 metros de onde o navio havia atracado, fui proibido pelos seguranças. Foi quando tomei conhecimento da existência de uma ordem emitida pelo PFSO do porto que proíbe o trânsito de pessoas pelo cais, inclusive o de profissionais lotados em navios mercantes! O surreal dessa situação é que fiquei impedido de ir e vir na minha própria cidade, no meu local de trabalho. Seria uma situação similar se um aeronauta fosse proibido de sair e retornar ao aeroporto. Um verdadeiro absurdo!", desabafa Pimentel, ao lembrar que as oportunidades de baixar terra nos quatro meses de embarque são raras. O paradoxal é que, ao mesmo tempo em que a administração portuária proíbe o trânsito de pessoas pelo porto, não oferece nenhum serviço de transporte interno. O Oficial revelou, ainda, que nos portos de Pecém, Suape, São Francisco do Sul e Belém, os marítimos enfrentam os mesmos problemas para seguir seus trajetos nas áreas internas dos terminais.

Mas não são apenas esses os complexos portuários que têm problemas. No porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, caso o tripulante precise ir até uma

LUCIANA AGUIAR

A família do Cozinheiro Cláudio da Silva esperou do lado de fora do porto de Itaguaí por mais de sete horas para visitar o tripulante

farmárcia, além de ter de contatar uma das cooperativas de táxi cadastradas na autoridade portuária, pagará quase R$ 100,00 pela corrida até o Centro do município. Da mesma forma, os familiares dos tripulantes que visitarão as embarcações atracadas no porto terão que entrar em contato com os mesmos prestadores de serviço para poder percorrer os cerca de cinco quilômetros existentes entre a entrada do porto e o cais do terminal de contêineres.

Durante a realização dessa matéria, além de tomar conhecimento de inúmeras situações arbitrárias, a equipe de reportagem da UNIFICAR presenciou o desrespeito aos trabalhadores marítimos no porto do Rio de Janeiro. Três tripulantes filipinos, do M/T Stolt Nanami, ficaram na beira do cais público por um longo período, esperando o transporte que, de acordo com os marítimos, deveria ter sido fornecido pela agência marítima para poder embarcar. Como o navio estava prestes a zarpar, os marítimos utilizaram o ônibus do Órgão Gestor da Mão-de-Obra, Ogmo, destinado a transportar trabalhadores portuários, para poder ir até o terminal onde a embarcação estava atracada. Caso contrário, os tripulantes teriam que andar cerca de oito quilômetros até o navio.

Infringindo o direito a visitas

Como se não bastassem as dificuldades para entrar e sair de seu local de trabalho, o tripulante ainda tem de lidar com situações constrangedoras nas visitas dos familiares a bordo. "Em vez de ter amenizadas as árduas condições inerentes ao trabalho embarcado, que pressupõe o isolamento familiar e social, estas são agravadas pelos aborrecimentos decorrentes da incoerência. Essa é uma questão que muito nos preocupa porque, para o marítimo, a embarcação não é apenas o local onde exerce um ofício, mas, também, é o lugar onde ele vive enquanto embarcado", salienta o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida.

Apesar de a criação de procedimentos que facilitam o acesso de visitantes aos navios, estar prevista no Código ISPS e ter a mesma importância dos outros procedimentos a serem adotados, as autoridades responsáveis pela liberação do acesso não parecem estar preocupadas com a questão. O desconhecimento a respeito dos direitos dos trabalhadores é tão grande que até os efeitos da globalização sobre a indústria marítima têm sido apontados como justificativa para os problemas criados. "Talvez as nossas autoridades portuárias não estejam habituadas ao fato de termos tripulantes brasileiros nos navios que aqui aportam, já que não há a necessidade de visitas a bordo para marítimos estrangeiros", ironiza, sem querer se identificar, o representante de um dos órgãos do poder público entrevistados pela equipe de reportagem da UNIFICAR.

No entanto, para os tripulantes brasileiros, o assunto é motivo de aborrecimentos e indignação. "Só quem viajou no mar a trabalho sabe o que é ficar privado do convívio social, da presença de seus familiares quando em um porto distante. O Código ISPS não prevê a proibição de visitantes a bordo, desde que estes estejam identificados. Se até os detentos têm o direito de ver seus familiares, por que o homem que escolheu o mar como meio de vida vai ser privado disso quando chegar ao porto de sua casa, ocasião em que pode ver seus entes queridos?", questiona o Oficial Paulino de Azevedo Soares, referindo-se à desrespeitosa negativa de um Inspetor da Alfândega do porto de Suape ao pedido feito por um Comandante da companhia de navegação Aliança, que havia solicitado a liberação do acesso da esposa ao navio (leia a íntegra do documento na página __). De acordo com as recomendações do controle de acesso, expressas no Código ISPS, a visita deveria ter sido liberada uma vez que o Oficial de Segurança do Navio (*Ship Security Officer*) já havia informado o nome da pessoa, o número do RG e o grau de parentesco da visitante. Além disso, essas informações são enviadas pelos tripulantes aos agentes marítimos e ao Comandante da embarcação, que após aprovar a solicitação de visita, coloca as informações pertinentes na lista de tripulantes.

A família do Cozinheiro Cláudio Ferreira da Silva, do N/M Intrépido, da Aliança, também enfrentou as agruras dos equívocos cometidos no controle de acesso. Em uma das vezes em que o navio atracou no porto de Itaguaí, a esposa do tripulante e os três filhos do casal foram visitá-lo. Contudo, apesar de o Comandante ter remetido anteriormente a lista com os nomes dos visitantes para a administração portuária, os familiares tiveram que esperar do lado de fora do porto por horas. "Minha esposa e meus filhos chegaram ao porto às 10 horas da noite e só conseguimos levá-los para bordo e resolver essa questão às cinco da manhã! Isso é uma falta de respeito!", desabafa o tripulante. Uma das alegações para a negativa ao acesso foi a de que a esposa e os filhos do trabalhador marítimo não haviam utilizado um dos táxis cadastrados para circular no porto. Além disso, a lista não havia sido localizada pelo guarda portuário. "Além de terem criado um caso terrível, eles não deram orientação aos meus familiares sobre como proceder. Simplesmente deram a negativa e pronto", revela o tripulante.

LUCIANA AGUIAR

Comandante Raul Maia recebe os filhos em visita a bordo: estes momentos são cada vez mais difíceis de acontecer

Para ingressar no mesmo porto para entrevistar tripulantes, a equipe de reportagem da UNIFICAR também teve problemas. Apesar de o Comandante do navio ter autorizado a visita a bordo, de os agentes e o armador da embarcação estarem cientes da visita e da lista com os nomes dos integrantes da equipe ter sido enviada com uma semana de antecedência, o tempo de espera para o ingresso no porto foi de quase uma hora. Mesmo tendo em mãos toda a documentação solicitada, a Guarda Portuária alegou que faltava o carimbo da Receita Federal para a autorização do acesso. No entanto, como foi admitido posteriormente, o guarda não "havia visto" o carimbo que, de fato, estava no documento remetido pelo Agente Marítimo. O curioso é que a entrada ao porto já havia sido liberada. No entanto, após a verificação de que se tratava de uma equipe de imprensa, surgiu a questão do carimbo.

O Comandante Raul Maia revela que situações como essa são comuns nos portos e terminais brasileiros. "Recentemente, após comprar uma televisão para o navio, tentaram impedir a minha entrada no porto de Vitória. Mesmo estando com a nota fiscal em meu nome e preenchendo a todos os requisitos de identificação, tive o acesso negado. Temos as mesmas restrições quando é necessário comprar um complemento para o rancho. Se o navio, de acordo com as designações do Código ISPS, está no primeiro nível de alerta de segurança, o porto também está. Então, não dá para compreender o porquê

de tanta arbitrariedade. O que temos visto é que, em muitas ocasiões, quem está impedindo a entrada dos tripulantes, muitas vezes, não sabe nem o que está fazendo", enfatiza.

LUCIANA AGUIAR

Babel de exigências

Nos portos e terminais brasileiros, o controle de acesso conta com a atuação da alfândega, da Polícia Federal, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Anvisa, e da Guarda Portuária. A Anvisa, por exemplo, cuida do processo de embarque e desembarque de tripulantes e de seus familiares, seja em embarcação procedente do exterior ou não. As atividades de atracação ou de início das operações de embarque ou desembarque de cargas e viajantes dependem da liberação da autoridade sanitária, que se dá através da emissão do Certificado de Livre Prática, CLP. O documento, de caráter intransferível, é emitido após análise das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes, a partir de uma inspeção sanitária realizada a bordo da embarcação ou da análise documental das informações apresentadas.

Durante o processo de inspeção sanitária para emissão do CLP, o tripulante que já está exausto da longa viagem a bordo do navio precisa esperar mais algum tempo para ser liberado para descer a terra e de finalmente ver sua família. De acordo com a Gerente Geral-Substituta de Portos, Aeroportos e Fronteiras da Anvisa, Ivete Fassheber, o tempo de emissão do CLP é variável por depender de fatores que são analisados pela autoridade sanitária. Segundo Ivete, durante uma inspeção sanitária são examinadas cozinhas, sistemas de água potável, gerenciamento de resíduos sólidos, hospital de bordo, sistema de dejetos líquidos, controle de vetores e animais sinantrópicos e condições de higiene de superfícies. "Portanto, o tempo de inspeção depende essencialmente do tipo de navio, da carga, da complexidade da embarcação e da situação sanitária a bordo", diz. Segundo ela, a inspeção sanitária em um navio de cruzeiro com dois mil passageiros poderá levar um dia inteiro. Por outro lado, no caso de uma embarcação de cargas gerais com dez tripulantes, esse tempo pode ser reduzido para menos de uma hora.

De acordo com Ivete Fassheber, a solicitação do Certificado de Livre Prática deve ser feita pelo responsável direto ou representante legal da embarcação à autoridade sanitária em exercício no Porto de Controle Sanitário. Este pedido deve ser feito com antecedência mínima de vinte e quatro horas do horário estimado para a chegada da embarcação. "Após a análise das informações prestadas na solicitação, a autoridade sanitária decide emitir Livre Prática a Bordo ou Livre Prática Via Rádio", afirma Ivete. No caso da Livre Prática Via Rádio, a emissão do certificado é feita a partir de avaliação satisfatória das informações sem precisar de inspeção sanitária a bordo.

De acordo com o Assessor Jurídico da CONTTMAF, Edson Martins Areias, os problemas de ingresso de familiares aos portos brasileiros existem há mais de trinta anos. Segundo Areias, uma das grandes dificuldades nessa questão é que não há uma autoridade definida para cuidar especificamente dos aspectos relacionados ao controle de acesso. "Esse é um problema de difícil solução, mas temos que lembrar a premência por soluções, já que a dignificação do profissional marítimo está diretamente relacionada ao acesso dos familiares a bordo", ressalta. A falta de uma interlocução entre os órgãos do poder público responsáveis pelo controle de acesso a respeito dos problemas tem deixado brecha para o surgimento de mais estorvos e constrangimentos.

Aplicabilidade das normas

Para o Assessor de Assuntos Internacionais do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, alguns problemas de acesso são causados pelo processo de adaptação das partes envolvidas às novas regras. O Assessor do Syndarma explica que antes das normas do ISPS *Code* entrarem em vigor, alguns portos brasileiros facilitavam o acesso das pessoas. Segundo Vidigal, os visitantes entravam e saíam da área portuária constantemente e, muitas vezes, sem serem identificados, comprometendo a segurança física do porto e a eficácia das atividades portuárias. "Devido ao livre acesso, muitas pes-

Arbitrariedade expressa

O documento abaixo é a íntegra da resposta de um Inspetor da Alfândega do Porto de Suape a um pedido feito por um Comandante de uma embarcação brasileira, que solicitou a liberação do acesso de sua esposa ao navio. A familiar do tripulante já estava devidamente autorizada a ingressar na embarcação pelo *Ship Security Officer*, que é o Oficial encarregado pela segurança do navio. O expresso desconhecimento das regras pode ser constatado, também, na observação feita no final da mensagem, pertinente a um navio do tráfego internacional. A embarcação de onde partiu a solicitação de acesso, contudo, opera na cabotagem.

Assunto: Autorização de acesso de parentes de tripulação à Embarcação

"Considerando o rigor do controle de acesso de pessoas a embarcações previsto no ISPS Code (Código Internacional de Segurança Portuária) e as disposições do art.28 do Regulamento Aduaneiro e as atípicas solicitações de ingresso em embarcações de parentes da tripulação, solicito aos servidores responsáveis pela visita aduaneira que NÃO concedam AUTORIZAÇÃO para tais acessos, os quais apresentam consideráveis riscos ao controle aduaneiro, em especial para a subida ou descida ilegal de mercadorias, drogas, passageiros ou garotas de programa. Comunicarei tal vedação aos agentes de embarcação, terminais alfandegados e segurança portuária.
Para tais solicitações, deve-se recomendar a visita em ambiente externo à embarcação".

Eni Sávio Nunes dos Santos
Inspetor da Alfândega do Porto de Suape

"RA - Art. 28. O ingresso em veículo procedente do exterior ou a ele destinado será permitido somente aos tripulantes e passageiros, às pessoas em serviço, devidamente identificadas, e às pessoas expressamente autorizadas pela autoridade aduaneira (Decreto-lei nº 37, de 1966, art.38)".

soas chegavam a confundir o porto com a cidade", conta o Assessor. De acordo com o Alte Vigigal, o ISPS *Code* veio para mudar essa situação. "Hoje nenhum estranho entra no porto e no navio sem passar pelo processo de identificação. Esse processo é exigido mesmo para quem vai trabalhar a bordo".

Ainda que o propósito seja de proteção, o Assessor do Syndarma reconhece que a implantação do ISPS *Code* criou uma série de dificuldades relacionadas à entrada de familiares de marítimos nos portos nacionais. "Se a família do tripulante não estiver previamente cadastrada no porto, a liberação da entrada no navio, com certeza, irá demorar algum tempo", afirma. De acordo com o Vice-Almirante Vidigal, não é comum acontecer problemas graves com relação ao acesso de familiares, "mas casos isolados ocorrem", diz.

LUCIANA AGUIAR

O Delegado-Chefe do Nepom-RJ, Luiz Carlos Cruz, salienta a necessidade de padronização nos procedimentos de entrada e saída de pessoas em portos e terminais do país

Embora as normas do ISPS *Code* sejam claras, é perceptível o aparecimento de mais de uma interpretação para o código. Na opinião do Delegado-Chefe do Núcleo Especial de Polícia Marítima do Rio de Janeiro, Luiz Carlos de Carvalho Cruz, para que não haja problemas de má interpretação das normas do Código ISPS, os procedimentos básicos para a entrada e saída da área portuária devem ser iguais em todos portos do país. O Delegado-Chefe do Nepom ratifica que no porto só é permitido o trânsito livre para pessoas previamente cadastradas no sistema de controle portuário. "Os representantes do Ministério da Saúde, da Anvisa, do Ministério do Trabalho e Emprego, da Receita Federal e da Polícia Federal têm acesso livre à área portuária. Já os prestadores de serviço devem ser cadastrados com antecedência no porto para que não tenham dificuldade de acesso", declara Cruz.

Além dos fornecedores, Luiz Carlos Cruz ressalta que os familiares dos tripulantes também precisam estar cadastrados previamente no porto para que a entrada seja autorizada. Conforme o Delegado, a lista com os nomes dos visitantes deve ser encaminhada pelo Comandante do navio ao Agente Marítimo dias antes de o navio atracar em porto brasileiro. "Cabe a Polícia Federal aprovar a lista de familiares e à Guarda Portuária liberar a entrada dos mesmos. Quando os procedimentos para acesso aos portos e às embarcações são seguidos, é praticamente impossível ocorrerem problemas", afirma.

De acordo com o Inspetor da Guarda Portuária do Rio de Janeiro, Joel Steyka, procedimentos arbitrários não subsistem no porto carioca. "O que não podemos é permitir que alguém entre no porto sem ser identificado ou sem ter seu acesso devidamente autorizado", diz. Segundo ele, quando o nome do familiar não está na lista entregue pelo Comandante da embarcação à Polícia Federal, o Agente Marítimo é chamado para resolver o problema, buscando a solução legal de liberação de acesso. "Enquanto o familiar não é autorizado a entrar no porto e no navio, infelizmente, ele tem que aguardar do lado de fora do porto", explica o Inspetor.

Com relação ao acesso dos tripulantes, o Presidente em exercício da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, João Carlos Cardoso Campos, lembra que pelo ISPS *Code* o marítimo tem assegurado a licença de baixar em terra. "Além disso, o objetivo do código não é embaraçar a vida das pessoas e sim aumentar a segurança dos portos e navios brasileiros", acrescenta o Presidente em exercício da Conportos. Campos admite que, em alguns casos e principalmente nos primeiros meses de implantação do código, houve má interpretação das normas relacionadas ao desembarque e ao acesso de tripulantes e familiares. Entretanto, João Carlos Campos desconhece problemas contundentes de acesso ocorridos recentemente. "Acredito que todas as medidas e os procedimentos poderão ser aplicados considerando o menor embaraço aos tripulantes, às cargas e aos clientes do porto. O código assegura que as medidas não podem interferir no acesso de tripulantes e familiares a terra e a bordo", ratifica. De acordo com o item 14 do Anexo I do ISPS *Code*, "as medidas e procedimentos de proteção deverão ser aplicadas nas instalações portuárias de modo a causar o mínimo de interferência ou atrasos a passageiros, navios, pessoal de bordo ou visitantes, mercadorias e serviços".

O Coordenador de Tripulação da Aliança Navegação e Logística, o Oficial Paulino Azevedo, acredita que muitos problemas acontecem pela falta de conhecimento das normas do ISPS *Code* por parte dos envolvidos no processo de liberação de acesso ao porto e ao navio, não se tratando apenas de processo de adaptação às regras. "Também falta treinamento na área de ISPS *Code*. É preciso conhecer o código e saber quais procedimentos devem ser adotados para não agir arbitrariamente", declara.

LUCIANA AGUIAR

Azevedo cita que em 2006 presenciou a Alfândega proibir a entrada de esposas e filhos de tripulantes nos portos de Suape e Santos. O próprio Coordenador já passou por situação semelhante. Numa ocasião, sua esposa aguardou por duas horas a liberação da entrada em determinado porto brasileiro."Muitas autoridades interpretam o código de forma errada. Nunca foi dito que deve haver restrição de acesso dos familiares. Além disso, o código ISPS não foi criado para cercear o direito de ir e vir do marítimo, como também tem acontecido", ressalta.

De acordo com a Transpetro, a principal dificuldade é o visto da Polícia Federal na lista de familiares e visitantes. De acordo com a subsidiária da Petrobras, a Polícia solicita o encaminhamento da lista com bastante antecedência ao Agente Marítimo para que haja tempo hábil para a liberação, o que às vezes não é possível, considerando que a programação dos navios da Transpetro é muito dinâmica, com freqüentes mudanças de destino. Ainda de acordo com a empresa, um outro agravante para a demora na liberação da lista é a não efetuação desse tipo de operação pela Polícia Federal em finais de semana e feriados.

Para a Transpetro, as autoridades deveriam observar melhor o o item 11 do Anexo I do Código que diz: "ao aprovar os planos de proteção de navios e instalações portuárias, os governos contratantes deverão ter consciência do fato de que o pessoal de bordo vive e trabalha no navio e necessita de licença em terra e de acesso a instalações para o bem estar do marítimo, incluindo assistência médica". As reclamações da armadora vão além. Segundo a companhia, após a implantação do ISPS *Code*, as exigências de documentos dos familiares foram ampliadas. Os portos passaram a exigir, além da apresentação dos documentos de identidade de cada familiar, cópias dos mesmos. Em Suape, especialmente, além da assinatura do Comandante na lista de documentos enviados para o Agente Marítimo, os familiares dos tripulantes passaram a assinar uma lista de presença antes de subir a bordo.

As exigências também foram ampliadas para os prestadores de serviço.

Em Santos, por exemplo, não é permitido o acesso esporádico de prestadores de serviço a navios sem que tenham um credenciamento específico com validade determinada. Como nem sempre é possível credenciar os trabalhadores por causa da grande quantidade de documentos exigidos pelo porto e o pouco tempo disponível para emissão dos crachás, para a Transpetro, esta exigência prejudica a logística de manutenção e reparos dos navios. A estatal denuncia ainda a proibição de veículos conduzindo tripulantes nos portos de Belém e Recife, obrigando os marítimos a carregar bagagens e materiais por grandes distâncias. Para a armadora, as regras de liberação de familiares e visitantes, incluindo prestadores de serviço, deveriam ser simplificadas.

De acordo com o o Delegado-Chefe do Nepom, Luiz Carlos Cruz, faz parte das normas de segurança do porto a preservação da segurança dos marítimos e de seus familiares no trajeto entre o portão de entrada do terminal e o navio em que o tripulante está embarcado. No entanto, Cruz afirma que não cabe ao porto disponibilizar locomoção para tal percurso. Segundo ele, cabe ao Agente Marítimo estipular o horário das visitas e providenciar transporte para levar os tripulantes e seus familiares até a embarcação. "O porto não tem como arcar com os custos da condução de familiares e tripulantes. Por outro lado, essas pessoas não podem transitar pelo porto sozinhas", declara Cruz, adicionando ainda que o armador nem sempre está disposto a investir em transporte para a locomoção dos familiares.

Na opinião de Cruz, uma saída para o problema do translado seria a realização de um Acordo Coletivo em que a companhia de navegação ou o Agente Marítimo se encarregaria de providenciar, obrigatoriamente, o transporte para o familiar do marítimo embarcado, além de acompanhar a família na ida e na volta da visita. "O carro deveria ficar no porto à disposição do familiar. Deveria haver um procedimento padrão", complementa.

De acordo com o Assessor para Assuntos Internacionais do Syndarma, Vice-Almirante Vidigal, cabe ao Comandante do navio solicitar ao Agente Marítimo transporte para a locomoção

SINDMAR

Para o Assessor do Syndarma, Vice-Alte Armando Vidigal, os problemas relacionados ao controle de acesso são causados pelo processo de adaptação às novas regras

Nova emenda?

Para que o ISPS Code seja interpretado de maneira correta, o Delegado-Chefe do Nepom, Luiz Carlos Cruz, sugere a criação de uma emenda na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), permitindo que segurança do tráfego aquaviário seja mais abrangente. "O código apenas traça os preceitos básicos que devem ser seguidos. É um código genérico. Cada país tem sua estrutura administrativa e aplica o Código ISPS da maneira que achar melhor, permitindo mais de uma interpretação. Além disso, na Lesta não consta nenhum parágrafo sobre proteção, tornando imprescindível a criação de uma lei de segurança de portos e vias navegáveis", explica.

Por outro lado, o Coordenador de Tripulação da Aliança, Paulino Azevedo, acredita que não há necessidade de criação de mais normas. Para ele, deve-se interpretar corretamente as normas já vigentes. "Ninguém quer quebrar a legislação; queremos que seja cumprida. O que não podemos é deixar que a intransigência de determinadas autoridades cerceie o direito de ir e vir dos marítimos no porto", afirma.

Desmandos em série. Até quando?

Apesar de algumas autoridades não reconhecerem que existem falhas na administração do controle de acesso de trabalhadores marítimos, familiares e dirigentes sindicais, nos portos e terminais brasileiros, a implementação do Código ISPS agravou os históricos estorvos. A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos recebeu diversas denúncias de abusos cometidos a partir de interpretações equivocadas do dispositivo internacional, assim que o Código começou a vigorar, em julho de 2004. Os mesmos problemas relatados logo após a implantação do ISPS Code, continuam ocorrendo. Contudo, em todos os incidentes denunciados, as ações sindicais e políticas da CONTTMAF foram fundamentais para a solução dos imbróglios. Abaixo, alguns dos incidentes denunciados por tripulantes.

- A CONTTMAF recebeu uma carta de um Comandante em que os tripulantes denunciavam que estavam sendo impossibilitados de receberem visitas de familiares a bordo. Após incessante pedido, foi liberada a visita, mas os trabalhadores receberam um aviso de que um próximo pedido seria negado. Como justificativa para a arbitrária negativa, o Comandante recebeu a Portaria ALF/SFS nº 48, de 15 de outubro de 2004, da Superintendência da Receita Federal, da 9ª Região Fiscal/Alfândega no porto de São Francisco do Sul.

- Tripulantes relataram, através de um comunicado, problemas como a restrição da visita de familiares a bordo dos navios atracados no porto de São Francisco do Sul, bem como as dificuldades de embarque e desembarque de tripulantes com bagagem.

- Um Comandante revelou que nos portos de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, Salvador, na Bahia, Fortaleza, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, os trabalhadores marítimos, ao embarcar e desembarcar, eram proibidos de transportar a bagagem em veículos. "Tal situação nos obriga a caminhar pelos terminais, deixando-nos sujeitos a acidentes ou à alguma situação improcedente", relatou, na ocasião, o Oficial.

- Apesar de a legislação nacional e as convenções internacionais ratificadas pelo Brasil assegurarem o direito de acesso da Representação Sindical aos locais de trabalho de seus afiliados, inspetores da ITF e dirigentes sindicais de entidades filiadas à CONTTMAF revelaram que o excesso de rigor no controle de acesso aos portos estava dificultando o contato com os trabalhadores marítimos a bordo. Para a permissão de entrada no porto de Santos, foram solicitados, dentre outros documentos, atestado de antecedentes criminais, além de uma autorização da companhia armadora do navio que seria visitado e outra da Polícia Federal.

- A Confederação encaminhou Ofício à Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos do Rio de Janeiro denunciando as arbitrariedades e sugerindo soluções para os problemas relatados.

dos tripulantes e de seus familiares, caso o navio esteja atracado num berço afastado do portão de entrada do porto. "É uma questão de bom senso. Para a empresa de navegação, não vai custar quase nada disponibilizar um veículo", afirma.

O Diretor Institucional do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Rio de Janeiro, Milton Ferreira Tito afirma que as agências marítimas possuem veículos credenciados para entrar no porto. Mas, segundo o Diretor do SindaRio, para que os veículos sejam disponibilizados, o Comandante precisa fazer a solicitação. "Todas as solicitações têm que partir do Comandante. Ele é o preposto do armador. As agências não tomam nenhuma atitude sem que o Comandante da embarcação as autorize", declara. Para Tito, o ideal é que a autoridade portuária disponha de um transporte para deslocamento no porto e, se for o caso, até cobrando passagem.

LUCIANA AGUIAR

Rota distorcida

Ao abordar a permissão de licença em terra e o acesso aos navios em decorência do Código ISPS, a Organização Marítima Internacional foi enfática: "as nações contratantes devem conseguir um equilíbrio adequado entre as necessidades de proteção e o respeito aos direitos humanos dos trabalhadores marítimos e portuários". De acordo com o Representante da CONTTMAF junto à Representação Permanente Brasileira da IMO, em Londres, Nilson José Lima, apesar de não existir uma legislação nacional específica para essa questão, diversas são as recomendações, inclusive obrigatórias, da IMO a esse respeito. "No Capítulo XI-2 da SOLAS, na regra dez, existe a informação de que as instalações portuárias deverão cumprir as exigências pertinentes do capítulo e da parte. A do ISPS *Code*, levando em consideração, ainda, a orientação dada na parte B do Código. Da mesma forma, na parte A, no parágrafo 16 do Código ISPS, existe a informação de que o Plano de Proteção das Instalações Portuárias deverá cobrir vários assuntos, dentre eles, os procedimentos para facilitar a licença em terra para o pessoal de bordo ou para mudança de pessoal. Este tópico abrange, também, medidas que facilitam o acesso de visitantes aos navios, incluindo representações trabalhistas e representantes de organizações envolvidas com o bem-estar dos marítimos", lembra.

Na Conferência Diplomática em 2002, a Organização Internacional já havia incorporado a proteção dos Direitos Humanos fundamentais para os marítimos no Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS. Da mesma forma, no preâmbulo do Código ISPS, existe um alerta para que nada do que está disposto no documento seja interpretado de maneira contrária ao prescrito nos instrumentos internacionais que protegem os direitos e liberdades fundamentais dos trabalhadores marítimos e portuários. Contudo, as regras designadas continuam tendo interpretações diversas e aplicabilidades distintas dos fins para as quais foram criadas.

No Brasil, a Conportos – composta pelos Ministérios da Justiça, da Defesa, da Fazenda, das Relações Exteriores e dos Transportes – é a responsável em implementar o plano nacional de segurança portuária, ao seguir as medidas e diretrizes internacionais. Apesar de a Conportos ter elaborado um documento sobre "Orientação para a elaboração de normas de controle de acesso e circulação de pessoas e veículos", na Resolução nº 12, de 18 de dezembro de 2003, o enfoque principal das orientações é a segurança da infra-instrutura portuária. O fator humano, neste documento, é pouco abordado no conteúdo básico dos procedimentos operacionais, o que abre espaço para as interpretações equivocadas.

"O controle de acesso não implica que seja dificultado o acesso daqueles que respondem a certos requisitos. Em se tratando de um familiar ou um trabalhador que irá a bordo, eles terão que ter uma identificação que os habilite a isso", salienta o Assessor Técnico da entidade, Alexandre Menezes. Ele ressalta que, quando a entidade recebe a denúncia de incidentes como os relatados pelos tripulantes, as situações são mapeadas e estudadas. "Temos buscado reverter isso e encontrar uma solução para esses problemas", completa.

ROBERTO MORAES

Ao largo da lei: representações sindicais também encontram restrições

Tristemente, os marítimos e seus familiares não são os únicos a sofrerem problemas de acesso a portos e navios brasileiros e estrangeiros. Após três anos de implantação do ISPS *Code*, os representantes de organizações sindicais também sofrem com os abusos de determinados terminais que insistem em proibir a entrada destes dirigentes sindicais em suas instalações. De acordo com o Coordenador Regional de Bandeira de Conveniência da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, Luiz Fernando de Lima, o acesso dos inspetores da ITF a portos e terminais, ao contrário do que a sociedade imagina, é muito difícil no Brasil.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, também aponta dificuldades no acesso. "Nas andanças que efetuamos para a visitação aos nossos representados nos navios, temos encontrado muitas dificuldades para o ingresso nos portos e terminais. Nos terminais privados, o controle de acesso é ainda mais rigoroso. Interpretações distorcidas do Código ISPS tem causado transtornos imensos para aqueles que têm a função de zelar pelos interesses dos trabalhadores marítimos", ressalta Válido. O Dirigente Sindical enfatiza que a Representação Sindical não pode depender da boa vontade do armador em consentir, previamente, o acesso e nem submeter-se a uma peregrinação por órgãos e autoridades diversas para poder exercer o legítimo papel de defesa dos direitos dos representados.

Mesmo cumprindo todos os requisitos exigidos pela Superintendência da Guarda Portuária e pela Receita Federal para o cadastramento de pessoa jurídica e física, ainda assim, as organizações sindicais enfrentam restrições às administrações de alguns terminais de contêineres, de produtos siderúrgicos, de petróleo, de produtos químicos e de terminais multifuncionais que recebem embarcações *offshore*.

No Rio de Janeiro, por exemplo, os representantes dos trabalhadores têm tido problemas de acesso ao Terminal da Multiterminais, Terminal de Contêineres da Libra, Poliporto Terminais (cais da antiga Ishibras), Terminal Marítimo da Ilha Guaíba, pertencente à MBR e ao Terminal da Valesul (administrado pela Companhia Portuária Baía de Sepetiba). Em Santos, há dificuldade de entrada no terminal da Cosipa. Outros problemas ocorrem nos terminais da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em Praia Mole, Tubarão e Ponta da Madeira. Por último, há, também, dificuldade de acesso de dirigentes sindicais ao porto de Suape, em Pernambuco, ao Terminal de Contêineres de Paranaguá e ao terminal da Petrobras de Paranaguá.

De acordo com Luiz Fernando de Lima, há falta de conhecimento por parte de oficiais de proteção do porto sobre o trabalho desenvolvido pelas organizações

sindicais. "Por não terem cultura sindical, esses profissionais de segurança acham que a presença dos sindicatos ou de inspetores da ITF vai causar problema operacional no terminal", acredita Lima, adicionando que, ao contrário do que alguns terminais pensam, as representações sindicais participam ativamente da promoção do trabalho decente, averiguando condições dignas de trabalho a bordo."Não podemos concordar com a alegação de que nossa presença pode ser ameaça para a paralisação do terminal", afirma.

SINDMAR

Um dos últimos problemas de acesso da ITF aos terminais nacionais ocorreu no dia 2 de julho. Os inspetores da Federação Internacional foram impedidos de entrar no terminal da Valesul, mesmo após terem encaminhado com antecedência um *e-mail*, informando o nome das pessoas que iriam ao porto, a função que desempenham e o nome da embarcação que seria visitada. Os membros da ITF chegaram no terminal às nove horas e receberam a informação de que o Coordenador de Operações estava em reunião. Apesar de terem aguardado por mais de cinco horas, os representantes da Federação Internacional não conseguiram entrar no porto.

Ao que parece, a dificuldade de entrada das organizações sindicais em navios e terminais concessionados também está ligada a interesses corporativos. "Infelizmente, não se pode deixar de associar as dificuldades enfrentadas à aplicação do Código ISPS. Essa dificuldade nos leva a acreditar que não há interesse por parte de alguns armadores, agentes e operadores portuários para que se faça um controle regular das condições de trabalho a bordo, bem como de facilitar o contato direto com os trabalhadores marítimos", afirma Lima. Impedir a entrada dos representantes de organizações sindicais sob a alegação de que precisa de autorização prévia do armador e/ou preposto colide com os preceitos do Código ISPS.

Na teoria, a regularização do acesso a portos para a pessoa física e jurídica não deveria diferenciar entre autoridades portuárias e jurisdições. Inclusive, a padronização dos procedimentos no controle de acesso aos portos e terminais tem sido defendida pela Confederação. Isso porque, na prática, tem-se observado que muitas vezes são exigidos procedimentos burocráticos diferenciados de porto para porto. "Se estamos devidamente autorizados e cadastrados de acordo com a autoridade portuária, é porque todas as exigências necessárias para a obtenção de permissão para a entrada no porto foram cumpridas", salienta o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida. O líder sindical lembra que o equilíbrio adequado entre as necessidades de segurança, a proteção dos Direitos Humanos dos marítimos e dos trabalhadores portuários e a exigência de manter a segurança e a eficácia do funcionamento dos navios, seus reparos e a manutenção de equipamentos essenciais, além de outras atividades essenciais que devem ser realizadas enquanto o navio estiver atracado nas instalações portuárias, deve ser considerado.

A CONTTMAF desempenhou importante papel como órgão consultor nas reuniões do Comitê de Segurança Marítima da IMO. Nestes encontros, a entidade defendeu os interesses dos trabalhadores em relação aos direitos fundamentais para ter acesso a terra, devido à particularidade da atividade marítima. Em resposta ao desmando ou desconhecimento dos mecanismos legislativos, a Confederação está revisando o trabalho de coletânea de informação inerente aos problemas de acesso a terra, navios e portos, cujo foco principal está voltado para a ratificação da Convenção 185 da OIT. Com o objetivo de tentar reverter essa situação, as informações coletadas pelos coordenadores da ITF nas organizações

A realidade do acesso das representações sindicais em alguns portos e terminais brasileiros

Rio de Janeiro

Cais público: o acesso é permitido sem problemas e depende apenas do cadastramento anual do Sindicato e das pessoas que terão a permissão de entrada.
Terminais: todos proíbem a entrada de representantes sindicais. Para ter acesso liberado é preciso negociar com a administração de cada terminal.
Porto de Sepetiba: como todos os terminais são arrendados, a Representação Sindical está negociando com a administração o acesso nos terminais Sepetibatecon e Cais de Carvão.
Portos privados (MBR, Petrobras e outros): para ter o acesso permitido, as lideranças sindicais precisam estar acompanhadas de Auditor Fiscal do Trabalho.

São Paulo

Santos: o acesso é consentido após o cadastramento na área do cais público. Nos terminais arrendados, há a necessidade do acompanhamento dos auditores fiscais.
Cosipa: proíbe a entrada de dirigentes sindicais.

Espírito Santo

Cais público: o acesso é liberado após o cadastramento.
Portocel e TVV: as unidades têm dificultado o acesso de dirigentes sindicais ao exigir que a solicitação de entrada seja feita com 24 horas de antecedência.
Tubarão: o acesso é permitido pela Receita Federal com antecedência, mediante o cadastramento. Nos demais terminais, o acesso é permitido com a identificação na entrada do terminal.

Paraná

Paranaguá: o acesso é permitido após o credenciamento, inclusive no cais público. Em todos os demais portos e terminais é proibida a entrada.

Pernambuco

Suape: a entrada é proibida, tanto para dirigentes sindicais como para os de agentes das instituições de bem-estar dos marítimos.

afiliadas foram apresentadas ao Comitê de Segurança da IMO. O relatório final da comissão tripartite, da qual a CONTTMAF teve participação, já foi aprovado. Além disso, o movimento sindical marítimo, também através da Confederação, integra a Câmara Setorial de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária. "Estamos na fase preparatória, mas o objetivo principal é estudar medidas de identificação e acesso aos portos e terminais nacionais", observa o Assessor Jurídico da Confederação, Edson Areias, que representa a entidade no Comitê.

LUCIANA AGUIAR

O direito de ir e vir de trabalhadores marítimos, de seus familiares e de suas respectivas representações de classe é legítimo e inquestionável. Os instrumentos normativos da Organização Internacional do Trabalho, bem como os convênios e recomendações, ratificados pelo Brasil, têm o objetivo de normatizar a relação entre os interesses dos trabalhadores, do governo e dos empregadores. No entanto, tais interesses não podem cercear aspectos fundamentais da vida daqueles que abraçaram, com paixão, uma profissão tão árdua quanto fundamental para o desenvolvimento das enconomias mundias, que é a marítima.

JORGE ALVES PINTO
Oficial Superior de Máquinas
Professor da Escola de Marinha Mercante – Ciaga

Para participar desta seção, os associados deverão enviar textos com no máximo quatro mil toques para o e-mail imprensa@sindmar.org.br

Testemunha do torpedeamento do Bagé

Graças ao grande arquiteto do universo, aos 85 anos, ainda recordo-me dos acontecimentos e cenas ocorridas na tragédia do S/S Bagé. O transatlântico de bandeira alemã que ostentava o nome de "Sierra Nevada" foi construído em 1912 em Kiel, ao Norte daquele país. Quando recebeu a bandeira brasileira, o navio passou a se chamar Bagé, em homenagem ao General Flores da Cunha, filho da cidade homônima no Rio Grande do Sul.

Após o Brasil declarar guerra aos países do Eixo, o S/S Bagé passou a operar nos portos de Santos, Salvador e Recife transportando passageiros, soldados e civis convocados pelo exército. Naquela época, fui designado para regular água das caldeiras e serviços afins e para chefiar foguistas e carvoeiros. Em Recife, o Bagé, recebeu ordem para incorporar ao ***trem*** (comboio) rumo ao Sul do país, sob o comando naval do Cruzador Bahia. Navegamos por mar de almirante, presumidamente, a 60 milhas da costa do Estado de Alagoas. Na divisa com Sergipe, o estoque do carvão cardiff terminou; iniciou-se, assim, a queima do mineral nacional. Os foguistas fuaram os braseiros com lanças e os carvoeiros removeram as cinzas nas fornalhas objetivando elevar a pressão de água nas caldeiras "escocesas" para manter a marcha de oito nós exigidas pelo Comodoro. Na certeza de que a fumaça poderia denunciar a locomoção do comboio aos olhos do inimigo, como mais tarde realmente aconteceu, o Comandante do Cruzador Bahia ordenou a saída do S/S Bagé da formação do ***trem***.

No dia 31 de julho de 1943, ao sair de quarto às 18 horas, vislumbrando o piscar do farol do povoado de Mosqueiro, já próximo da costa de Sergipe, um submarino alemão emergiu a pouca distância do costado do navio e metralhou o passadiço. O ataque atingiu a cabine de radio telegrafia, ferindo e matando oficiais, entre eles o Comandante Arthur Guimarães. Gravemente ferido, o Chefe de Máquinas Numa, momentos antes de morrer, comunicou-se com o 3º Maquinista Florêncio da Conceição, através do telégrafo da Praça de Máquinas, e relatou o drama.

Com o navio à deriva, o submarino submergiu. Alguns minutos depois, os tripulantes e passageiros ficaram em pânico ao ouvirem o torpedo à meia-nau do costado – próximo à Praça das Caldeiras. Os tripulantes conseguiram safar dos picadeiros as duas baleeiras disponíveis. Arriadas ao mar e já tripuladas, as baleeiras eram levadas pela correnteza, afastando-se do navio que afundava, deixando um vácuo perigoso para a embarcação de salvatagem.

Ao iniciar a salvatagem dos náufragos e a retirada de água do mar que tinha invadido a embarcação, através das fendas que emoldduravam o costado da baleeira – não calafetadas devido ao tempo de inatividade e manutenção obrigatória –, o 4º Oficial de Máquinas Capinam decidiu alcançar a outra baleeira que passava ao largo para continuar o salvamento. Tão logo mergulhou, não retornou à superfície. O encarregado das caldeiras deixou um rastro de sangue, sendo arrastado por tubarões que já infestavam a área do naufrágio. Com a mesma coragem do Oficial e com mais sorte, mergulhei para ajudar cinco sobreviventes que, abraçados a destroços, gritavam por socorro. A tripulação colocava-os para dentro da embarcação com a ajuda de remos. Exaustos, ainda éramos obrigados a ouvir as lamúrias do 2º Piloto, que não parava de lamentar a perda da dentadura, que ficara num copo no camarote do Bagé.

Finalmente, às seis horas da manhã, a baleeira encalhou nas areias da Praia de Itaúna. Fomos recebidos por pescadores, que nos ofereceram água de coco e pamonhas. Muito cansados, viajamos até o porto de Aracaju. Na capital sergipana, o Comandante Heronildes de Souza, do navio Capela, do Lloyd Brasileiro, recebeu-nos e ofereceu acomodações na embarcação que zarparia para Salvador e, posteriormente, para o Rio de Janeiro.

A culpa sobre os acontecimentos dramáticos vividos no Bagé não cabe a autoridades marítimas de guerra ou ao comando do Cruzador Bahia, que teve a obrigatoriedade de salvaguardar os demais navios que formavam o ***trem***. A saída da fumaça, em razão da queima do carvão de péssima qualidade, era inevitável devido à rotina do trabalho de furar o braseiro pelos foguistas e remoção das cinzas pelos carvoeiros, na luta para manter a pressão da água nas seis caldeiras. Salvo melhor juízo, a culpa cabe aos responsáveis pela permanência do paquete em navegar na "zona deflagrada" infestada de "quintas colunas", que tinham conhecimento da importância do navio. As autoridades alemãs tinham desejo de perseguir e eliminar o orgulho ofendido.

CONTTMAF completa meio século de lutas, vitórias e história

Ao longo de sua história a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, CONTTMAF, tem reafirmado a luta em defesa de avanços dos direitos trabalhistas, através de uma representação sindical atuante tanto nos cenários políticos nacional e internacional, quanto nas condições laborais que permearão as lides cotidianas de seus representados. Os episódios que marcaram os cinqüenta anos de história da Confederação, misturam-se com o desenvolvimento de diferentes e marcantes cenários políticos da história brasileira.

ARQUIVO

As ações da CONTTMAF têm demonstrado força e articulação principalmente nas últimas décadas

Fundada em 25 de março de 1957, a entidade foi criada com o nome de Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Marítimo, Aéreos e Fluviais. Lamentavelmente, não existem registros desse período até o ano de 1964, como salientou o Comandante Rômulo Augustus Pereira de Souza, ex-Presidente da entidade, que presenciou momentos memoráveis da trajetória da Confederação. "Doume conta de ser, com grande probabilidade, uma das últimas testemunhas vivas de uma das fases marcantes do nosso órgão de cúpula sindical, no qual militei por quase dezoito anos. Contudo, nunca se soube ao certo que fatos ou eventos ocorreram na entidade, no período entre a sua fundação e o golpe de 64. Nenhuma documentação a respeito foi preservada, exceto vagas referências a um Primeiro Congresso, realizado no início da década de sessenta, no Rio de Janeiro. Ao que se supõe, confiscadas ou destruídas durante a intervenção", revela.

Com o golpe militar de 64, a Confederação, que até então era presidida pelo Coronel Mello Bastos, aviador, foi invadida e colocada sob intervenção, tendo todos os seus documentos apreendidos. A direção sindical foi afastada e teve alguns de seus representantes presos.

Após a intervenção, o marítimo Esmeraldo Barros, que pertencera à Força Expedicionária Brasileira, foi eleito, em 1965 e presidiu a entidade por dois anos. Ao fim do mandato dele, a Confederação foi despejada do edifício que ocupava, por falta de pagamento dos aluguéis. A representação sindical marítima passou a abrigar a entidade em uma sala situada ao lado do então Sindicato dos Maquinistas Motoristas.

Depois disso, o estivador Waldino Pedro dos Santos, da Estiva de Minérios do Rio de Janeiro, assumiu a presidência da Confederação. "Entre o final da década de 60 e a década de 70, a CONTTMAF ressurgiu das cinzas, passando a ter uma existência real, sede própria e atuação positiva no cenário sindical, inclusive em âmbito internacional. Nesse período a Confederação buscou transformar em um fato, a representação que possuía de direito na CLT. E, para tal, buscamos o fortalecimento das Federações filiadas e, consequentemente, seus Sindicatos de base. Não poupamos esforços para isso e a seu tempo, a meta foi atingida", lembra Rômulo, que foi Vice-Presidente da entidade na época. O CLC presidiu a CONTTMAF de 1978 até 1986. Depois dele, o Comandante da aviação civil Aloísio Ribeiro foi eleito. Entre 1987 e 1996, o Oficial Mercante Maurício Monteiro Sant'Anna presidiu a entidade. A ratificação da Convenção 137 da OIT, que aborda as repercussões sociais dos novos métodos de manipulação de cargas nos portos, foi uma das grandes conquistas desse período.

Uma das características mais marcantes da Confederação ao longo de sua história tem sido a resistência política presente, sobretudo, nos momentos críticos, como no período ditatorial, no governo Médici. "Embora não tivéssemos ligações com

ARQUIVO

Durante a Conferência Internacional da Sessão Marítima, realizada em 2006 em Genebra, foi aprovado o texto final da Convenção Marítima Consolidada

movimentos de resistência, em mais de uma oportunidade, antes por dever de humanidade, ajudamos companheiros a escapar da tortura ou mesmo da morte, utilizando uma rota de fuga via Alamar-Sul, linha de navegação explorada na época por empresas particulares. Tais atividades, além de ilegais, oneravam nossos cofres sempre combalidos. Penso, todavia, que muito honraram a história da CONTTMAF, em período tão sombrio. Conduta, aliás, absolutamente impar em órgãos de cúpula sindical no Brasil, durante a ditadura - afirmo aqui, sem medo de errar", rememora Rômulo.

Dos inúmeros episódios que marcaram a trajetória da Confederação nos anos em que a presidiu, o Comandante destaca, também, a filiação à Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, em 1973: "depois de verificarmos em Genebra, naquele ano, a impossibilidade de atuarmos com proveito em eventos técnicos internacionais, solicitamos ao Ministério do Trabalho a devida autorização para nossa filiação àquele órgão. Depois de alguns meses recebemos um ofício assinado pelo consultor jurídico do Ministério do Trabalho, Marcelo Pimentel, mais tarde Ministro e Presidente do TST, negando nosso pedido de filiação à ITF. A razão era a de que nossas atividades estavam enquadradas em áreas consideradas de segurança nacional. Não eram permitidas vinculações do sindicalismo brasileiro à organismos internacionais, quaisquer que fossem suas linhas doutrinárias. No entanto, resolvemos ignorar o douto parecer e pagar nossa taxa de filiação, diretamente à ITF - sem, todavia, utilizar os canais competentes; enquanto solicitávamos a reconsideração da posição do governo".

ARQUIVO

Um outro momento em que a ação da CONTTMAF foi marcante, ocorreu em 1978, quando da Greve Nacional dos Estivadores. O Brasil vivia em regime de exceção e as greves nos portos estavam terminantemente proibidas, por razões de "segurança nacional". O movimento, que teve início em Santos, era em prol da manutenção do Hospital dos Estivadores e por melhores condições laborais, especialmente para os trabalhadores avulsos. Após o 5º dia da mobilização, uma junta governativa integrada pelo então Presidente da República, Ernesto Geisel, convocou a Confederação para uma reunião. Após o encontro, as reivindicações dos trabalhadores portuários foram atendidas. Um ano depois desse incidente, a Confederação coordenou um dos maiores movimentos grevistas do setor portuário já realizados em Santos, que resultou no primeiro contrato coletivo de trabalho da história daquelas categorias. As negociações para o final da greve envolveram a participação do então Ministro do Planejamento, Delfim Netto.

Um outro momento memorável da história da CONTTMAF foi a realização dos debates promovidos no Segundo Congresso da Confederação, realizado em Fortaleza, no Ceará, em 1981. Durante o encontro, centenas de lideranças sindicais e trabalha-

dores de todo o país aprovaram as deliberações para a criação do Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar, Diap. Um dos idealizadores da entidade, Ulisses Riedel de Resende era advogado trabalhista da Confederação. O projeto aprovado, era o esboço de um órgão suprapartidário, desvinculado de qualquer corrente ideológica, partidária e religiosa, comprometido, no entanto, com a defesa dos trabalhadores, emprenhando-se em bem informá-los. O Congresso significou um forte grito de alforria do movimento sindical confederativo que, desde 1964 sofria ameaças às liberdades políticas. O posicionamento de independência política, uma das características marcantes da Confederação, e a força de articulação e mobilização da entidade, seriam, também, evidenciados em episódios mais recentes.

DIVULGAÇÃO

Congregados pela CONTTMAF, centenas de trabalhadores de diversos segmentos envolvidos com as atividades marítimas e portuárias organizaram uma mobilização em prol da dragagem do porto de Cabedelo, na Paraíba, em 2004

História recente

Ordenar uma interlocução comum, consonante com as especificidades de cada segmento representado, foi um desafio abraçado pela Confederação desde o início de sua trajetória. Para o Consultor Jurídico da entidade, Edson Martins Areias, "articular ações capazes de abranger as especificidades inerentes à cada setor representado é uma das características históricas da Confederação". No decorrer de sua história, inúmeros foram os exemplos de resistência e articulação. Entretanto, alguns episódios marcaram a história recente da entidade.

Em 2004, a CONTTMAF driblou a inércia das autoridades competentes e fez um resgate histórico, ao retirar de bordo seis tripulantes do navio de bandeira brasileira Neptunia Mediterrâneo, que estava avariado na baía de Ushuaia, na Argentina. Na ocasião, a companhia armadora havia abandonado os trabalhadores, lançados à própria sorte, sem meios de comunicação a bordo, carecendo com o frio e o racionamento de alimentos e água potável. Na embarcação não havia nem um bote para evasão em caso de emergência. "A situação dos tripulantes não poderia ser pior. A temperatura local no mês de junho, época do ano em que ocorreu o resgate, chegava a dois graus negativos. A temperatura da água da baía, que fica no limite meridional do continente americano, não permite que, uma vez caído ao mar, alguém sobreviva por mais de três minutos. Além disso, esse episódio poderia ter criado um incidente diplomático entre o Brasil e a Argentina", recorda o Consultor Jurídico, que atuou ativamente neste caso.

O Comandante do Neptunia Mediterrâneo, o CLC Júlio César Matos D'Almeida, que foi o último tripulante a ser resgatado, estava no limite de condições físicas e psicológicas. A Confederação proveu todas as medidas operacionais e jurídicas para garantir a segurança dos trabalhadores brasileiros. "A CONTTMAF nos deu total apoio neste incidente. Apesar de termos vivenciado uma situação caótica, não perdemos a calma. Se não fosse a Confederação, talvez eu não tivesse saído vivo daquele navio", lembra o tripulante.

No mesmo ano, a CONTTMAF realizou uma grande mobilização em prol da dragagem do porto de Cabedelo, na Paraíba. Na ocasião, o porto permaneceu cerca de três meses sem tráfego comercial de navios, o que prejudicou os trabalhadores portuários da região. Com a intervenção da entidade, o Ministério dos Transportes liberou verba para que os trabalhos de dragagem fossem realizados. Um outro grande movimento em favor de melhores condições laborais para os trabalhadores portuários foi realizado em 2004, quando a entidade apoiou a causa dos trabalhadores do Terminal de Contêineres do porto de Suape, em Pernambuco. A não assinatura do ACT, na ocasião, ameaçava os postos de trabalho dos cerca de 1.800 trabalhadores portuários avulsos da região. No mesmo ano, a entidade apoiou, também, um movimento de mobilização promovido em Brasília contra a então proposta de Reforma Sindical do governo federal. O ato reuniu cerca de 30 mil trabalhadores de diversos setores e segmentos em prol da unicidade sindical.

Mas não foi apenas nesses incidentes que a Confederação demonstrou força e articulação política. Em 1999, um ano depois da revisão estatuária da entidade, pela qual passou a ser incluída a representatividade de trabalhadores aquaviários e pescadores, a CONTTMAF protestou contra a Gestão Empresarial de Navios, GEN, e lutou pela não terceirização da mão-de-obra marítima pela Petrobras. O protesto foi promovido em parceria com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF – entidade da qual a Confederação é afiliada –, e teve repercussão mundial. Fora do país, a Confederação, através de sua representação permanente em Londres, na Inglaterra, participa ativamente, com proposições, da normatização dos dispositivos elaborados pela Organização Marítima Internacional, a IMO.

Após o memorável resgate em 2004, os tripulantes erguem a bandeira da vitória, na chegada ao Rio de Janeiro

As ações sindicais e políticas da CONTTMAF também foram fundamentais no soerguimento da Marinha Mercante Brasileira e na busca por melhores condições de trabalho e vida marítimos. Em 1995, a entidade promoveu ações que possibilitaram a assinatura da Portaria nº 210, que trata sobre a fiscalização das normas de proteção laboral a bordo, prescritas na Convenção 147 da Organização Internacional do Trabalho, OIT.

Outro marco da história recente da entidade foi a instituição em 2006 da Resolução Normativa nº 72 do Conselho Nacional de Imigração, resultante de diversos debates entre as representações dos trabalhadores, dos armadores e do governo federal. O documento, que regulamenta a chamada de tripulantes nas navegações de cabotagem e de apoio marítimo e para as embarcações e plataformas utilizadas nas atividades de pesquisa e exploração de petróleo no mar, traz a obrigatoriedade da utilização progressiva de brasileiros no setor marítimo após noventa dias de permanência das embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras.

No mesmo ano, a Convenção Marítima Consolidada da OIT foi aprovada. 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 OIT aprovaram o documento final aplicável aos 1,2 milhão de trabalhadores marítimos de todo o mundo. A Convenção atualizou e reuniu em um texto as determinações e as recomendações contidas em outras 68 convenções para o trabalho marítimo adotadas pela organização nos últimos 87 anos. A CONTTMAF representou os trabalhadores marítimos brasileiros nas reuniões e participou ativamente de todo o processo de consolidação dos instrumentos da OIT para o trabalho no mar. No terceiro mandato da Confederação, o Presidente Severino Almeida ressaltou a importância da conquista. "A nova Convenção é um importante instrumento na defesa dos trabalhadores", observa Severino. O líder sindical é membro da Comissão Paritária Marítima da OIT, que iniciou o processo de consolidação da Convenção única, e integrou o Grupo de Trabalho responsável pela redação do documento.

A Confederação toma parte, também, de diversos comitês, como a Comissão Permanente Nacional Aquaviária, a Comissão Paritária Marítima da Organização Internacional do Trabalho, a Comissão Tripartite sobre o Trabalho Marítimo (esta última no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego), a Comissão do Fundo Setorial de Transportes Aquaviários e Construção Naval – o CT Aquaviário – do Ministério da Ciência e Tecnologia e o Conselho Nacional de Aqüicultura e Pesca. A Confederação integra ainda a Câmara Setorial de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, a Comissão Permanente Nacional Portuária, o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante e o Conselho Estadual de Meio Ambiente, do Rio de Janeiro. Recentemente, a CONTTMAF participou das reuniões de uma comissão tripartite junto à OIT, sendo a única confederação de trabalhadores a integrar a comitiva oficial brasileira naquela organização internacional.

Rômulo Augustus Pereira de Souza
Capitão de Longo Curso
Ex-Presidente da CONTTMAF – de 1978 a 1986

A CONTTMAF que eu vi

Pedem-me que escreva sobre a CONTTMAF, no ano do seu cinqüentenário. E me dou conta de ser, com grande probabilidade, uma das últimas testemunhas vivas de uma fase marcante do nosso órgão de cúpula sindical, no qual militei por quase dezoito anos. Em tais termos, não há como recusar.

Sobre a questão da existência de direito e de fato da CONTTMAF, explico ao eventual leitor (que não tem nenhuma obrigação de saber disso): o sindicalismo brasileiro ganhou contornos legais ou uma certidão de "possibilidade de nascimento" com a edição da CLT em novembro de 1943. Conforme o enquadramento sindical das categorias patronais e de trabalhadores contido nos seus anexos, estão na nossa CONTTMAF os trabalhadores em transportes marítimos, fluviais e aéreos, além dos aeronautas, do pessoal avulso da estiva e dos portuários e o pessoal da pesca.

Sobre a existência da CONTTMAF, acrescente-se que entre a edição da CLT e a sua efetiva existência como órgão sindical decorreria mais de uma década (de 1943 até 1957) até a emissão do diploma e alvará do seu reconhecimento oficial como órgão sindical, que vi pendurados na parede da sala alugada num prédio da Avenida Graça Aranha, no Centro do Rio de Janeiro, quando lá estive em fins de 1967.

O certo é que, em 1964, quando veio o golpe, a CONTTMAF era presidida por um Coronel Aviador, que fora afastado da FAB por motivos políticos, vindo trabalhar na aviação civil. Militante de esquerda, muito capaz e respeitado, Mello Bastos terminara por assumir a direção da CONTTMAF. O que fez até abril de 1964, quando o órgão foi invadido e colocado sob intervenção, tendo toda a sua documentação confiscada. A diretoria foi presa ou afastada, não mais retornando ao movimento sindical.

Pois bem, com a intervenção na Confederação, os aeroviários e aeronautas desaparecem da sua direção. Para interventor, as autoridades convidaram Serapião do Nascimento (falecido em 1972, vítima de infarto, ao dirigir seu carro), então afastado do movimento sindical. Serapião assumiu permanecendo até convocar eleições. Foi assim que, em 1965, Esmeraldo Barros surgiu como Presidente eleito no cenário da CONTTMAF. Aos mais íntimos não fazia segredo de que o sindicalismo era para ele nada mais do que o passaporte para seus objetivos: cargos públicos e melhor situação financeira. Queixava-se amargamente da penúria da CONTTMAF, em estado quase falimentar, não podendo sequer pagar os alugueres das salas que ocupava. Mas, fiel aos seus objetivos, depois de dois anos ao encerrar a gestão e deixar a presidência, Esmeraldo já ocupava um bom cargo público, enquanto a CONTTMAF era despejada por falta de pagamento dos alugueres, passando a existir simbolicamente. Esmeraldo teve fim trágico, assassinado poucos anos depois em seu sítio, no interior do Rio de janeiro.

Da diretoria do Esmeraldo permaneceu apenas Waldino Pedro dos Santos, da Estiva de Minérios do Rio de Janeiro, que se lançou candidato à presidência com o apoio da estiva e também dos portuários. Por outro lado, José Levi, da Federação dos Marítimos, concordava em apoiar meu nome, mas como candidato à presidência. Longe de mim, porém, estava a idéia de um "racha" no agonizante sindicalismo de cúpula. Apoiei a candidatura do Waldino e fiquei com a vice-presidência. Nunca me arrependi. Waldino tornou-se um dos maiores amigos que fiz no sindicalismo e fora dele. Nos anos que se seguiram, eu podia ter assumido a presidência quando Waldino perdeu a sua base com a fusão da categoria que presidia. Não quis. Apoiei o amigo até a sua morte, que se deu em 1978, quatro dias após o carnaval. A recíproca era verdadeira. Durante o enterro, soube por sua mãe que antes de morrer Waldino dissera ter um irmão de pele branca, não parido por ela, chamado Romulo.

Compramos as salas que alugávamos da Federação dos Marítimos, tornando-se a CONTTMAF proprietária de sua sede. Porém, na primeira metade dos anos setenta, sendo Julio Barata o Ministro do Trabalho, veio a ordem de Brasília: todas as confederações deveriam mudar-se para a capital do país. Em pouco tempo, somente a CONTTMAF permanecia no Rio de Janeiro. Considerávamos um absurdo sair do Rio, junto das nossas bases mais importantes, para isolar-nos na torre de marfim no Planalto Central. Recusamos mudar, pura e simplesmente.

Embora não tivéssemos ligações com movimentos de resistência, em mais de uma oportunidade, antes por dever de humanidade, ajudamos companheiros a escapar da tortura ou mesmo da morte, utilizando uma rota de fuga via Alamar-Sul, linha de navegação que freqüentava o Chile de Alende, explorada na época por empresas particulares. Lembro do Lorenzo, dirigente argentino, que conhecera na conferência de Quito. Conseguimos embarcá-lo para Londres no navio de um colega que não nomeio por não ter sua permissão. Quanto ao sindicalista argentino, soube que retornara ao seu país e fora morto pela repressão.

Quando Waldino morreu em 1978, assumi a presidência de uma CONTTMAF preparada para dar sua contribuição na mudança que estava no ar, da grande virada para um sistema democrático. O processo da ditadura militar estava esgotado.

Estava eu "posto em sossego" na rotina da CONTTMAF, quando entrou o "Periquito", Presidente da Federação Nacional da Estiva (não consigo recordar seu nome, por mais que tente). Sua base sindical, a Estiva de Santos, estava revoltada. Seu sindicato ia perder, atolado em dívidas, o Hospital dos Estivadores construído pela categoria e motivo de orgulho da mesma. A junta governativa do sindicato pedira a presença da federação e o Periquito temia por sua integridade física se tentasse pisar na sede do sindicato ou mesmo na Rua dos Estivadores. Perguntou-me se estaria disposto a acompanhá-lo, na esperança de que o tratassem melhor em companhia do Presidente da confederação.

Periquito não exagerava. Quando lá chegamos, a Rua dos Estivadores fervilhava e a tensão estava no ar. Mas para mim era a primeira, talvez a única e última oportunidade: minha e da CONTTMAF, tida em Santos como um ninho de pelegos e palacianos. Daí que, para espanto do próprio Periquito, logo ao chegar, pedi a presença no salão, além da junta governativa, das principais lideranças de todas as correntes da política interna da estiva, para ouvirem uma importante comunicação da CONTTMAF.

Logo que os vi reunidos, fui eu mesmo fechar as portas, aumentando o suspense. E o que disse a seguir constituiu-se, segundo penso, no verdadeiro divisor de águas da história da CONTTMAF. Foi mais ou menos assim: "Eu vou dizer a vocês numa palavra como é que resolve a situação da estiva. A palavra é greve!". É preciso não esquecer que em 1978 o Brasil vivia num regime de exceção e que a greve nos portos estava terminantemente proibida, por se tratar de área considerada como de segurança nacional.

Aqui não cabem os detalhes. Direi apenas, que cinco dias depois, estava eu no Palácio do Planalto, diante do Presidente Ernesto Geisel, acompanhado de seus ministros de Estado Shigeaki Ueki, do Planejamento e Arnaldo Prieto, do Trabalho e Previdência.

Assim respaldado, dei ao Presidente da República o recado da estiva de Santos. Fui além: assumia toda a responsabilidade, sabia a que me expunha. Todavia, se eu não estivesse em Santos dentro de 48 horas levando os documentos assinados de liberação do FGTS, além da garantia de verba a fundo perdido para manter em funcionamento o Hospital dos Estivadores, os mesmos entrariam em greve por prazo indeterminado. Geisel ouviu imperturbável, sem dizer palavra. Quando terminei, mandou que eu permanecesse em Brasília e que o Ministro Prieto me daria ciência do que fosse decidido. Levantou-se para sair, encerrando a audiência.

Ao anoitecer do dia seguinte fomos recebidos com grande foguetório na entrada da cidade de Santos. A estiva de Santos nunca tivera uma vitória assim. Rápida e completa. Não demorou que os telefones da CONTTMAF começassem a tocar. O trabalho aumentava na proporção em que conseguíamos resolver problemas e reivindicações das áreas representadas. Foi, fora de dúvidas, o período áureo da entidade, num contexto social que favorecia suas ações. Impossível recordar de tudo, menos ainda escrever neste pequeno espaço.

Março de 1979: a CONTTMAF coordenou e ajudou a dirigir a primeira greve do setor portuário do Brasil, depois de mais de vinte anos. Segundo os dados posteriores, sua eficiência pegou de surpresa o governo na maior greve da história do porto de Santos. Depois de quatro dias de greve, além das reivindicações que levaram ao movimento, ainda obtivemos o primeiro contrato coletivo de trabalho da história daquelas categorias.

Em abril de 1981, o conselho da CONTTMAF concluiu pela necessidade da realização de Congresso que aproximasse as categorias representadas, diante da ampliação das atividades do órgão de cúpula. Votei pela cidade de Fortaleza, que reunia as condições para abrigar o evento, além da sua conveniência geográfica. Isso, sem falar na justa homenagem ao nordeste, o mais das vezes esquecido, inclusive pelo movimento sindical, limitado ao eixo sudeste/Brasília. Assim decididos solicitamos audiência ao Governador do Ceará, Virgilio Távora, que nos recebeu com grande cordialidade, colocando o governo estadual à disposição do evento, aventando a realização do mesmo no recém-inaugurado Centro de Convenções de Fortaleza. Da mesma forma o histórico Teatro José de Alencar cedeu suas instalações para a cerimônia de abertura do II Congresso da CONTTMAF.

Em 2 de agosto teve lugar a cerimônia de abertura do II Congresso de Fortaleza, reunindo mais de trezentos dirigentes sindicais de todas as áreas representadas pela CONTTMAF. Foram muitas as resoluções tomadas durante a semana de duração do Congresso. Impossível lembrar. Destaco uma: a primeira resolução, no primeiro dia dos trabalhos, deu o rumo e o tom. Era curta e grossa. Em agosto, o governo anunciara um aumento nas alíquotas previdenciárias, falando em aumentar para 12% a contribuição a ser descontada em folha do trabalhador que recebesse acima de dois ou três mínimos, não recordo mais.

Em maio de 1983, teve lugar o primeiro evento da ITF em solo brasileiro, promovido pela CONTTMAF, com a presença de cerca de 100 delegados de países filiados. Foi a IV Conferência latino americana da ITF, realizada no Hotel Glória, no Rio de Janeiro, contando a cerimônia de abertura com as presenças de Leonel Brizola, Governador do Rio de Janeiro, e Murilo Macedo, Ministro do Trabalho.

Por fim, decidira afastar-me da confederação para terminar onde havia começado. No meu sindicato de base. Não concorri à reeleição e deixei a CONTTMAF em 1986 para o Aeronauta Aluisio Ribeiro, eleito em chapa única.

Garra, sagacidade e muita habilidade

Manobras para entrada da P-53 no Porto de Rio Grande são exemplos da destreza dos Oficiais Mercantes Brasileiros

FOTOS: DIVULGAÇÃO

Vinte de setembro. Uma data muito especial para os gaúchos e memorável para a história do Brasil. Há 172 anos, os farroupilhas, liderados por Bento Gonçalves venciam o confronto da Ponte da Azenha e entravam na província de Porto Alegre, iniciando a Guerra dos Farrapos, o mais longo conflito armado ocorrido em território brasileiro, em defesa dos ideais republicanos. Com uma garra símile à que motivou os bravos revolucionários há mais de um século, em 20 de setembro de 2007, uma equipe integrada por marítimos brasileiros realizou os trabalhos de manobra para o ingresso da plataforma oceânica P-53, da Petrobras, no porto de Rio Grande. A entrada pelo canal de acesso foi vislumbrada, com forte entusiasmo e aplauso, por centenas de pessoas.

A terceira fase da conversão do navio petroleiro tipo VLCC (Very Large Crude Carrier) Settebello, que consiste na integração dos módulos ao casco transformado no estaleiro Keppel, em Cingapura, na Ásia, está sendo realizada no local, com o objetivo de incentivar a indústria naval brasileira. A montagem da Unidade de Produção Flutuante (FPU), está a cargo do Consórcio Quip, que é constituído pelas empresas Queiroz Galvão, Ultratec e Iesa. Estima-se que com as obras de integração sejam gerados quatro mil postos de trabalho diretos e 12 mil indiretos na região.

O casco gigantesco da embarcação, com seus 346 metros de cumprimento, 57 de largura e 76 de altura atual, veio de Cingapura, puxada por três rebocadores em uma viagem de aproximadamente dois meses. A estrutura, que,

posteriormente, navegou da entrada da barra de Rio Grande até o Terminal do Porto Novo e atravessou quatro pontos críticos. "Vários estudos de procedimentos foram feitos. O planejamento era imprescindível já que a travessia era longa e arriscada e a embarcação estava desprovida de máquina e leme", salienta o Oficial Marcos Clemente, Comandante da P-53. Além da entrada nos molhes da barra, a passagem por baixo dos cabos aéreos que abastecem com energia elétrica o município próximo a São José do Norte e o giro dentro de canal de acesso ao porto exigiram diligência. Por medida de segurança, a Companhia Estadual de Energia Elétrica interrompeu o fornecimento de energia elétrica, por um período de cerca de trinta minutos.

O casco da plataforma estava na Ásia desde 2005 e veio para o Brasil após receber a maior torre receptora de linhas de produção do mundo, conhecida como turret. A embarcação foi trazida ao país por três rebocadores oceânicos, que, em águas brasileiras, foram substituídos por rebocadores portuários. Na operação realizada no Brasil, foram utilizados três rebocadores na proa, dois na popa e dois nas laterais. Outros dois rebocadores de apoio também foram utilizados em alguns momentos do trajeto.

"Uma operação como essa envolve riscos grandiosos, como o fechamento do canal de acesso ao porto de Rio Grande, em decorrência do porte da embarcação", exemplifica o Oficial Luís Cláudio Vasconcelos, que também fez parte da equipe responsável pelas manobras com a P-53. Vasconcelos revelou, ainda, que além da participação de três Oficiais Mercantes Brasileiros e outros dez marítimos, a operação envolveu os esforços de uma equipe constituída por cerca de 200 profissionais de diferentes áreas. O fato de a

P-53 até então ser uma embarcação desprovida de máquina e governo e contar com apenas um gerador de eletricidade e dois guinchos instalados na proa e na popa tornaram as manobras na zona de praticagem de Rio Grande ainda mais delicadas.

Superando desafios

Para o sucesso de uma série de manobras de risco, o planejamento, a dedicação e capacitação profissionais, foram características extremamente importantes. "A união de todos da equipe, bem

como uma coordenação participativa e a experiência profissional dos envolvidos nesse processo, certamente, foram fatores determinantes para que os trabalhos fossem bem sucedidos", ressaltou Clemente. O Oficial ressaltou, também, que inclusive, de acordo com a resolução A 960, da Organização Marítima Internacional, além da organização e planejamentos prévios, é recomendada uma troca constante de informações entre o Prático e o Comandante da embarcação sobre o plano de navegação e manobra. "Esse plano orientou, com segurança, o reboque da plataforma de produção marítima Petrobras 53 na zona de praticagem de Rio Grande, bem como a movimentação da embarcação em águas restritas até o terminal do Porto Novo e a manobra de amarração da mesma e este terminal", explica.

A operação, pioneira no país, teve momentos de extrema dificuldade. Após o rompimento de dois cabos utilizados pelos rebocadores para movimentar o casco da plataforma, no dia 10 de setembro, houve o adiamento temporário do ingresso da estrutura no porto rio-grandino. O rompimento dos cabos ocorreu durante as manobras de testes anteriores aos procedimentos de entrada no canal.

A plataforma, que estava a poucas milhas da entrada dos molhes do porto, teve que ser afastada para que os problemas fossem resolvidos. Os custos com um possível atraso da entrada da P-53 no porto seriam altos e a Petrobras já estudava alternativas para a realização da operação em um outro porto. Apesar do incidente, o cronograma de trabalhos seguiu dentro do previsto e não implicou em atrasos na montagem do FPU.

Comandante Clemente: "A união de todos da equipe foi determinante para que os trabalhos fossem bem sucedidos"

"O insucesso da primeira tentativa nos mostrou que a entrada da gigantesca plataforma exigiria muito mais estudos e determinação. Pontos analisados em primeira instância, no exaustivo planejamento inicial, não foram suficientes para enfrentar a realidade prevista", destacou Clemente ao salientar a reavaliação estratégica da operação.

O Comandante da P-53 ressaltou, também, que mesmo nas situações adversas, a equipe buscou aproveitar o máximo planejamento exigido. "Mesmo quando decidimos pela contratação de alpinistas para esta operação, não se poderia mensurar o tamanho da importância do trabalho deles, nos trabalhos de instalação de manilhas e cabos de reboque aos olhais do costado da P-53. Essa iniciativa possibilitou a utilização otimizada de mais dois rebocadores", revelou. Com a reavaliação do plano inicial e com o afastamento da base da plataforma, que ficou a cerca de 60 milhas da costa, foram realizados vários testes para que se pudesse verificar quantos rebocadores seriam necessários.

A complexidade, contudo, não estava apenas nas manobras, o ânimo da equipe de bordo também requeria aspectos motivadores, especialmente por se tratar de uma operação de risco. "Sentíamos como se tivessem nos colocado à prova. Alguns incrédulos bravejavam que era uma operação impossível, pura perda de tempo e energia. Tivemos que administrar incertezas e enfrentar as críticas. Porém, ao final, rompemos barreiras e revelamos potencialidades", acrescenta o Oficial Luís Cláudio Vasconcelos.

Algumas características da gigante P-53

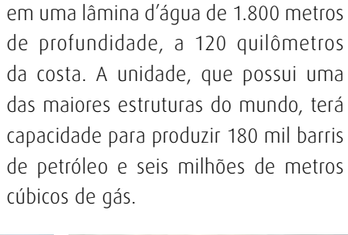
- O casco possui **346 metros** de comprimento, **57** de largura e **76** de altura, atualmente.
- Possui o maior *turret* do mundo, sobre o qual gira a torre do *flare*, além de um heliponto.
- O módulo de acomodação possui alojamento, escritório, cozinha industrial, restaurante, sala de ginástica, cinema, piscina, quadra de esportes e sala de comando.
- A estrutura da plataforma oceânica conta com uma sala de comando com cinco unidades de processamento, sendo cada uma responsável por um processo da plataforma.
- Quando estiver em pleno funcionamento contará com a atuação de **240** profissionais. Só na sala de controle atuarão de dez a quinze pessoas.

No dia 19 de setembro, com o auxílio de nove rebocadores e a estabilização climática na região, finalmente, os trabalhos de manobra com a base da plataforma seguiam o rumo de um desfecho favorável. "Agarramos esta oportunidade imbuídos de muita garra e pudemos somar a vivência efetiva de quase uma quinzena de longos dias embarcados no próprio local, nos apropriando da realidade vivida e não mais apenas descrita. Não houve uma pessoa em nossa equipe que tenha esmorecido, nem mesmo após uma madrugada repleta de manobras e conexões com rebocadores", lembra Vasconcelos.

Após exaustivas horas de trabalho ininterrupto, a P-53 foi posicionada no cais da Quip S/A, no Porto Novo. A última manobra, a de amarração, terminou às 17 horas do dia 20 de setembro e durou cerca de três horas. Ao final dos trabalhos, além do sentimento de superação dos profissionais envolvidos nesse processo e da forte aclamação de centenas de moradores de Rio Grande e dos municípios vizinhos, permaneceu uma inesquecível experiência.

E os trabalhos continuam...

Com a chegada da base da plataforma ao Porto Novo, os trabalhos de integração dos módulos da P-53 tiveram início. Após a liberação do casco pela Alfândega, têm início os trabalhos de içamento dos módulos. Para tanto, dentre os equipamentos utilizados estão dois guindastes flutuantes de grande



porte. Essa etapa, consiste na revisão das estruturas metálicas, integradas ao casco que apóiam os módulos — chamadas de stulls, além da construção das instalações provisórias a bordo. Depois disso, a torre do flare (queimador de resíduos do gás da plataforma), que está sobre o casco, será retirada para que o convés seja liberado para a instalação dos módulos. As dez estruturas, que pesam de 300 a 1.800 toneladas cada foram construídas em Rio Grande, Niterói, no Rio de Janeiro e Cingapura. Os trabalhos de integração deverão durar cerca de nove meses.

Quando estiver pronta, possivelmente até julho de 2008, a P-53 será rebocada para o Campo de Marlim Leste, na Bacia de Campos, onde permanecerá em uma lâmina d'água de 1.800 metros de profundidade, a 120 quilômetros da costa. A unidade, que possui uma das maiores estruturas do mundo, terá capacidade para produzir 180 mil barris de petróleo e seis milhões de metros cúbicos de gás.

Divisor de águas

Histórica greve que resgatou a dignidade e o respeito dos marítimos completa vinte anos

Neste ano, a mobilização de 1987, um dos pilares do movimento sindical marítimo no país, faz vinte anos. Desde que os trabalhadores aquaviários brasileiros se uniram para lutar por seus direitos, o sindicalismo no segmento marítimo construiu dois episódios verdadeiramente históricos não só para o setor, mas para o Brasil: as greves dos marítimos de 1953 e de 1987.

A greve de 1953 (matéria publicada na edição número 16 da revista UNIFICAR) foi tão importante quanto a paralisação de 1987; juntas, estas duas paralisações foram as duas maiores demonstrações de força dos marítimos brasileiros na história do país. As significativas conquistas dos trabalhadores foram evidentes nestes dois movimentos. A experiência e os frutos colhidos nestas duas greves originaram a forma como é hoje trabalhada a ação sindical marítima.

O cenário do setor marítimo em 1987 era bem diferente do atual. A Frota Nacional de Petroleiros havia acabado de encomendar o N/T Livramento. A Fronape navegava com cerca de 80 embarcações. Vinte anos depois, este número foi impressionantemente reduzido. Atualmente, a Transpetro opera com pouco mais de 40 navios próprios.

A comunicação também era bem diferente. Naquela época, os marítimos se comunicavam por ondas de rádio de freqüência muito alta. Longe de casa, os trabalhadores procuravam telefones públicos para ter notícias da família; ligações de orelhão eram preciosidades naqueles momentos. No exterior, as cartas de familiares eram ansiosamente aguardadas. Hoje, com a incrível velocidade tecnológica, os telefones celulares e a internet, com câmeras de vídeo e programas de comunicação instantânea, mudaram completamente aquela rotina, facilitando o contato com a família.

Contudo, além das dificuldades da época, os marítimos passavam por um momento que há décadas não se vivenciava na Marinha Mercante brasileira. As empresas de navegação não valorizavam o trabalho no mar. Isto era refletido nas condições laborais oferecidas, que vergonhosamente agrediam a dignidade dos marítimos brasileiros. Os salários defasados, não só com o mercado mundial mas com os índices de inflação acumulados, urgiam por reajustes de três dígitos. A ausência de um plano de carreira, a implantação de um regime de trabalho coerente com o exercício da profissão

JORNAL DO BRASIL

Baía já está congestionada

JORNAL DO BRASIL

Portos estão com 150 navios

Em Santos, 27 navios estão paralisados

TRIBUNA

Tripulantes denunciam escravidão

TRIBUNA

Em Paranaguá, nem pão entra nos navios

FONTE: JORNAL DO BRASIL, JORNAL DO COMMERCIO, JORNAL O GLOBO, JORNAL TRIBUNA DA IMPRENSA, JORNAL ÚLTIMA HORA, JORNAL O ESTADO DE S. PAULO.

AGÊNCIA JB

FONTE: JORNAL DO BRASIL, JORNAL DO COMMERCIO, JORNAL O GLOBO, JORNAL TRIBUNA DA IMPRENSA, JORNAL ÚLTIMA HORA, JORNAL O ESTADO DE S. PAULO.

e a falta de respeito nas negociações, ignorando as reivindicações trabalhistas, também deixavam os marítimos extremamente indignados com aquela situação. O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação, Syndarma, a Petrobras, o Lloyd Brasileiro (empresa subordinada ao Ministério dos Transportes) e a Docenave ofereciam insignificantes percentuais de reajuste da soldada-base que nem de perto atingiam o patamar mínimo para honrar o trabalho das categorias marítimas. O trabalhador marítimo tinha duas opções: aceitar os índices propostos pelas empresas ou lutar pela sobrevivência, que levaria ao conflito. E tudo era uma questão de tempo; tempo para os trabalhadores marítimos buscarem dignidade e direitos.

"Prefiro as lágrimas da derrota à vergonha de não ter lutado"

Os marítimos nunca haviam vivenciado um momento laboral tão ruim na Marinha Mercante brasileira. Quando a situação tornou-se insustentável, os principais sindicatos marítimos se uniram e formaram o Comando Nacional de Mobilização. O Conamo, como ficou conhecido, reuniu líderes sindicais e marítimos engajados na luta por melhores condições de vida e trabalho. Diversas visitas a bordo de embarcações de praticamente todas as empresas de navegação foram feitas. Os líderes marítimos escutaram e estudaram o que realmente incomodava às tripulações, que se mostravam dispostas a enfrentar a classe patronal com luta trabalhista e decência. A insistência na busca pelo entendimento já estava demasiadamente desgastada e os trabalhadores iriam confrontar com os poderosos empresários da navegação. Na época, todos os marítimos que organizavam a mobilização tiveram a responsabilidade e a competência de estabelecer as metas da paralisação sem prejudicar a população. "Tínhamos um peso no coração por saber que o povo brasileiro iria sofrer com a paralisação. A greve não era contra a população. Tivemos o cuidado de que nenhum navio fosse sabotado e que nenhum equipamento fosse quebrado", lembra o Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, que na ocasião da greve era Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante e o grande líder da mobilização. Para o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, a situação exigia extrema cautela. "O movimento teria de ser muito bem organizado para que não corrêssemos risco de insucesso", afirma Severino.

Numa época distante da alta tecnologia empregada nas telecomunicações de hoje em dia "a necessidade da troca permanente de informações verdadeiras e precisas era um desafio", lembra o Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Radiocomunicações, Luciano Ponce. Em 1987, o país vivia os primeiros anos de democracia após a ditadura militar. Ainda havia reflexos da intolerância daquele período como, por exemplo, a Constituição federal de 1969 (Carta Magna em vigor naquela época) e a Lei de Segurança Nacional. O artigo 38 desta lei apontava o ato preparatório de paralisação ou a efetiva greve como crimes – esta lei foi revogada depois que a atual Constituição entrou em vigor (outubro de 1988).

A insatisfação e a indignação dos trabalhadores marítimos chegaram ao limite do suportável. O pensamento era único entre todos os marítimos. O saudoso Comandante Emílio Bonfante Demaria (1923-1999), o maior líder sindical marítimo da história do Brasil, sempre falava "prefiro as lágrimas da derrota à vergonha de não ter lutado". O sentimento de luta deste Comandante parece ter dominado os ânimos de todas as categorias marítimas, que passaram a adotar esta postura como Norte para o conflito. O Conamo determinou que a assembléia para decidir a futuro das categorias seria realizada em Santos, que era a cidade onde havia uma enorme concentração de navios. Após a votação, a maioria dos marítimos decidiu pela paralisação por tempo indeterminado. Naquela época, os sindicatos marítimos passaram a se comunicar com os representados através de uma rede de comunicação, que ficou conhecida como Sabiá. As informações eram transmitidas por um sistema de radiotelegrafia para todas as categorias. Um dos lemas do movimento era "fique sabendo que o sabiá vai mudar de canto"; e, de acordo com Edson Areias, "o sabiá realmente mudou de canto".

SINDMAR

Severino Almeida: "O movimento teria de ser muito bem organizado para que não corrêssemos risco de insucesso"

SINDMAR

Principal líder do movimento de 1987, Edson Areias afirma que aquela greve deu peso considerável para a luta por direitos na atual Constituição, que foi promulgada no ano seguinte ao da paralisação

O carnaval daquele ano não seria de festa, e sim de muita luta e dedicação na busca pelos direitos e respeito dos marítimos. No dia do início da greve, os marítimos deram as mãos e, num momento de êxtase e de patriotismo, cantaram o hino nacional. A greve foi deflagrada à zero hora do dia 28 de fevereiro – sábado de carnaval. A data foi estrategicamente escolhida, já que todos os tribunais se encontravam em recesso por causa do feriado prolongado e não haveria liminares que contestassem o movimento. Pelo menos durante o carnaval.

A cada dia que passava, a adesão dos marítimos indignados com aquela calamitosa situação laboral era maior e o movimento se expandia pelo país. O N/T Jataí, por exemplo, fazia a ***pernada*** Ilhéus-Belém. Os tripulantes já haviam sido informados sobre as intenções do Conamo e aguardavam apenas a ordem para iniciar a mobilização. "Ao passar próximo à costa de Salvador, o VHF da embarcação conseguiu captar conversas entre navios. A tripulação do Jataí recebeu a confirmação oficial da greve do Comando. Os navios nos

SINDMAR

Luciano Ponce: "A necessidade da troca permanente de informações verdadeiras e precisas era um desafi o"

dos por outros portos brasileiros. Fora do Brasil, 25 embarcações pararam de operar em apoio à greve.

No principal porto do país, Santos, 44 embarcações atracadas e 32 fundeadas pararam as atividades de bordo. O Comandante Raimundo Nonato de Souza lembra que a adesão dos marítimos foi imediata no navio em que comandava. "Trabalhava no Vidal de Negreiros, maior navio da Fronape naquela época, que estava fundeado em São Sebastião. O Conamo foi a bordo e, com argumentos sólidos, convenceu toda a tripulação", recorda o Oficial.

No Rio de Janeiro, 32 embarcações se encontravam em estado de greve. "Naquele ano, eu trabalhava no Regina Ferraz, da CBTG. O navio estava fundeado na Baía de Guanabara e estava carregado de trigo. Quando recebemos as informações do Conamo, imediatamente paralisamos nossas atividades", recorda Arnóbio Lopes da Silva, que na época era 3º Maquinista. O mesmo aconteceu com o Quixadá, da Fronape. "Quando recebemos as instruções do Conamo, o quimiqueiro estava atracado no terminal da Ilha (do Governador, Rio de Janeiro). Toda a tripulação imediatamente aderiu à mobilização", conta Hugo Rodrigues Pimentel, que na ocasião era o Comandante do Quixadá.

A mobilização envolveu 15 mil marítimos e cerca de 370 embarcações. As companhias de navegação, entre elas a Fronape, o Lloyd Brasileiro e a Docenave, começaram a sentir os efeitos da greve porque, sem o trabalho técnico, competente e específi co dos marítimos, estavam acumulando um prejuízo superior a US$ 650 mil por dia naquela época. Para pressionar os marítimos a voltar ao trabalho, o Syndarma publicou uma nota contrária ao movimento sindical em alguns jornais impressos do país. Mantendo uma política de arrocho, as companhias suspenderam os pagamentos dos salários do mês de fevereiro em represália aos grevistas. Demasiadamente incomodadas com a paralisação dos marítimos, as empresas recorreram ao governo federal para pressionar as entidades sindicais marítimas. Entretanto, os marítimos estavam convencidos de que não havia mais espaço para o diálogo, já que as companhias de navegação sempre desrespeitavam os trabalhadores à mesa de negociação. No entanto, em meio a pressões, algumas autoridades marítimas tentaram convencer verbalmente às categorias a voltar ao trabalho e, só depois disto, negociar as reivindicações. Em um destes casos, quando o N/T Jataí chegou à capital paraense e aderiu à mobilização, o Comandante do 4º Distrito Naval na ocasião, Almirante Waldemar José dos Santos, argumentou que a região poderia fi car com o abastecimento de gás prejudicado. Como o pensamento do Conamo era unicamente o confl ito com autoridades para buscar dignidade das categorias marítimas e não dar prejuízos à população, a tripulação do Jataí decidiu descarregar o navio e, só depois, voltar à greve. A atitude dos marítimos fortaleceu ainda mais a mobilização, deixando claro que o movimento estava muito bem articulado pela liderança grevista.

Expoente e exemplo da garra marinheira

Edson Areias em matéria do dia 27 de março de 1987

Edson Areias. Durante muitos anos, as companhias de navegação temiam a força deste nome. Descendente de gaúchos, Areias nasceu no Rio de Janeiro em 1947. Presidente do antigo Sindicato dos Oficiais de Máquinas, Edson Areias estudou no Colégio Militar e na Escola de Marinha Mercante, que posteriormente transformou-se no Ciaga. Além de dominar seis idiomas e ser mestre em Direito, este renomado Oficial Mercante ficou seu nome e ajudou a fortalecer o hoje respeitável sindicalismo marítimo brasileiro. Edson Areias doou experiência profissional para Aliança, Fronape e Lloyd Brasileiro, além de ter sido executivo da multinacional Astromarine Incorporation. Em 1968, como praticante do cargueiro Lloyd Guatemala, Areias contou que vivenciou as primeiras experiências marinheiras a bordo de um bomba, seguindo o lema de uma geração: "Oficial experiente se faz em bomba". Este apaixonado pela Marinha Mercante foi o principal expoente da greve nacional dos marítimos de 1987, além de reunir no sindicato em que presidia a militância de base que iria renovar a forma de se fazer sindicalismo no país. Ao receber a equipe de reportagem da UNIFICAR, Areias relembra alguns momentos da histórica mobilização.

UNIFICAR: Quais foram as ações que antecederam o movimento nacional grevista de 1987?
Areias: O antigo Sindicato de Máquinas, que anos depois iria integrar a estrutura gestora do que hoje é o SINDMAR, cercou-se de uma assessoria técnica para fazer uma pesquisa ampla sobre o mercado marítimo nacional. Iniciamos as negociações, mas os armadores simplesmente ignoravam os aspectos colocados na mesa de negociações. Não havia respeito pelo trabalhador marítimo. Então, no âmbito confederativo, começamos a organizar o Comando Nacional de Mobilização.

UNIFICAR: Quais foram os momentos mais difíceis da greve?
Areias: As repressões sofridas, certamente, foram as maiores dificuldades. Alguns companheiros foram sumariamente demitidos e ainda havia o risco de serem presos. Muitos ficaram sem rancho e água a bordo, mas mantiveram-se firmes e unidos pelos ideais que lutávamos.

SINDMAR

UNIFICAR: Os marítimos apontam a greve de 1987 como um marco. Por quê?
Areias: Esta foi a primeira greve nacional após mais de 20 anos. O fato de alguns sindicatos envolvidos terem um pensamento tradicional era preocupante. Não podíamos mais aceitar o marasmo no qual estava imerso o movimento sindical marítimo. Hoje, vejo com muito orgulho o resultado das ações empreendidas sob a força das nossas maiores bandeiras: a renovação e a unifi cação.

UNIFICAR: Quais são as suas lembranças da greve nacional de 1987?
Areias: Certamente aquelas relacionadas às pessoas que participaram deste movimento. Tínhamos militantes de grande idoneidade moral, profi sionais dedicados e respon - sáveis, que se impunham pelo valor do trabalho. Nós não queríamos *buzuntas* no nosso movimento; não queríamos baderneiros. Pelo contrário, tínhamos na greve gente que sabia se impor pelo exemplo de moralidade, de decência e de união. Para não correr o risco de esquecer alguém, prefi o não citar nomes. Contudo, gostaria de destacar um companheiro admirável e que teve uma participação ímpar como militante de base naquela greve: o Oficial José Murillo Nunes de Faria Júnior. Infelizmente, o Murillo faleceu precocemente em 1992. Ele foi um dos incansáveis homens de coragem que integraram o movimento grevista de 1987.

Greve é sinônimo de unidade

No dia 11 de março, as principais lideranças marítimas se encontraram com o Ministro do Trabalho do governo Sarney, Almir Pazzianoto, no Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro para debaterem as reivindicações dos trabalhadores que foram recusadas pelas empresas de navegação. Representantes das companhias de navegação envolvidas na greve foram convocados para a reunião no TRT-RJ.

Durante o encontro, Edson Areias, líder do movimento dos marítimos, apontou a ausência dos negociadores da Docenave, Portobrás (Empresa de Portos do Brasil, que administrava os portos brasileiros e foi extinta em 1990) e Lloyd Brasileiro como uma forma de usar a Petrobras como escudo das negociações. Após exaustivas cinco horas de intensas discussões, os sindicatos dos trabalhadores, com o aval dos marítimos, decidiram continuar o movimento grevista por tempo indeterminado. No final do encontro, o Ministro afirmou que a mobilização seria julgada pelo Tribunal Superior do Trabalho no dia seguinte. Se o Tribunal decretasse a ilegalidade do movimento, as empresas teriam como opção a demissão dos funcionários envolvidos na greve.

Após horas analisando o movimento de paralisação dos trabalhadores marítimos, o Tribunal julgou e decretou – sem unanimidade – a ilegalidade da greve. Como a Lei de Segurança Nacional ainda ameaçava as classes trabalhadoras, o Conamo não fixou raízes em qualquer Sede de Sindicato. Cada uma das reuniões dos marítimos era realizada em local diferente. Na mesma noite em que o TST julgou a paralisação, os marítimos se reuniram no Sindicato dos Rodoviários, no Rio de Janeiro, e fizeram uma assembléia para decidir o futuro do movimento. A manutenção pelo estado de greve foi aprovada por unanimidade. Os marítimos saíram da assembléia decididos a só voltar ao trabalho depois de as empresas de navegação atenderem 81 reivindicações. "Foi um momento de grande emoção ver a participação dos companheiros naquela assembléia, todos focados apenas na busca por melhorias laborais e condições dignas para os marítimos. Todos estavam cientes da pressão que sofreríamos por parte das empresas e do risco de demissão", lembra Jailson Bispo, que na época era 2ON da Petrobras e foi demitido por ter se mobilizado ativamente em busca de condições dignas para os marítimos. "A greve de 1987 foi um marco. Naquela época, as empresas de navegação não acreditavam na nossa força. Demonstramos que estávamos dispostos a lutar pelo melhor. Hoje, a nossa disposição continua a mesma e as companhias têm mais respeito pelas categorias", afirma Severino Almeida, que também foi demitido da Petrobras por ter participado da greve. Entre as principais companhias, a Petrobras foi a única que apresentou uma contraproposta, oferecendo um reajuste de 100%; a Docenave e o Lloyd Brasileiro mantiveram-se em silêncio, desrespeitando, desta forma, o trabalhador marítimo.

LUCIANA AGUIAR

De acordo com Gina, a greve mudou para melhor a relação dos trabalhadores com os armadores

Na manhã seguinte à decisão do TST, o então Diretor de Transportes da Petrobras, Maximiliano da Fonseca, a pedido do Ministro das Minas e Energia da época, Aureliano Chaves, enviou um telex ao Ministro da Marinha da ocasião, Almirante Henrique Sabóia, solicitando a ajuda da Força Armada para normalizar a situação nos portos brasileiros. Naquele mesmo dia, a Marinha colocou em prática a operação Greve-Mar. Os quatro rebocadores, as nove corvetas e os mais de mil fuzileiros navais, liderados pelo Comandante de Operações Navais, Alte Mário Hermes, intervieram no sistema de transporte de petróleo e derivados e ocuparam alguns poucos petroleiros que passaram a ter atuação direta do Corpo de Fuzileiros Navais. O resultado da operação não teve o sucesso esperado pelas autoridades navais. Obviamente, os fuzileiros não conseguiram desempenhar as atribuições das tripulações mercantes apenas

Por trás de grandes homens há grandes mulheres

A mobilização dos marítimos em 1987 contou com um forte aliado: as esposas dos trabalhadores. Naquela época, a forte atuação das mulheres não se estendia a bordo porque elas não podiam ingressar na Marinha Mercante, ao contrário do que acontece hoje em dia. Os cônjuges, indignadas com o descaso e, em algumas situações, o abuso das autoridades, foram às ruas manifestarem o apoio à mobilização dos maridos. Uma das líderes do Movimento Feminino em Favor dos Marítimos, Maria Aparecida Lima,

JORNAL DO BRASIL

Mulheres denunciam corte nos salários de grevistas

denunciou a suspensão do pagamento dos salários dos marítimos embarcados. "Não faremos alheias à luta por nossas panelas vazias e nossos maridos ausentes", proferiu, na ocasião.

A situação dos marítimos era realmente calamitosa. O depoimento emocionado de Aldenora Chaves, esposa de Oficial da Marinha Mercante, revelou a insegurança e a miserabilidade daqueles anos vividos pelos marítimos e suas famílias. "Outro dia meu filho pediu para comprar um sanduíche numa lanchonete. Neguei o pedido dele e falei que precisava economizar. Lembrei a ele que meu marido estava trabalhando no mar e expliquei que, se alguém adoecesse lá em casa, não sobraria dinheiro para emergências", disse Aldenora, na época da greve.

Abaixo, a revista UNIFICAR reproduz o documento enviado pelo Movimento Feminino em Favor dos Marítimos para o Presidente da República, José Sarney.

Excelentíssimo Senhor Presidente
da República, José Sarney.

Peço através desta carta a sua atenção para as famílias dos marítimos. O senhor sabe o que é vida de um cidadão no mar? O senhor sabe o que é não ver um filho nascer e nem ao menos ter o direito de vê-lo morrer? Assim como esposas, maridos, pais, irmãos e etc. O senhor sabe o que é não ter feriados nacionais nem Natal? O senhor sabe o que é um profissional virar setenta e duas horas de trabalho ininterruptas? E isso acontece muito. O senhor sabe o que é estar ausente da família de 45 dias até seis meses e, ao chegar ao lar, no outro dia ter de estar às sete horas da manhã a bordo? O senhor sabe o que é fazer milagre com salários junto com esta inflação? O senhor sabe qual o efeito psicológico disso tudo?

Vemos agora nossos maridos sendo jogados contra a nossa sociedade por puros interesses patronais. Depois de trazer, durante anos e anos, divisas para esta nação, estão nos dando as costas. Nossos maridos estão em prisão a bordo de seus navios pela Marinha de Guerra. Há companhias suspendendo nossas consignações e outras andam boicotando o que há de mais sagrado: a alimentação dos nossos tripulantes. Fica difícil, senhor Presidente, acreditar no meu país e fazer com que meus filhos acreditem. Dá-se atenção a tantas coisas mais banais. É revoltante, senhor Presidente. Com todo meu protesto e revolta, em nome das esposas e famílias, subscrevo-me Maria Aparecida Corrêa Lima, esposa de Oficial de Máquinas.

Movimento Feminino
em Favor dos Marítimos

FONTE: JORNAL DO BRASIL, JORNAL DO COMMERCIO, JORNAL O GLOBO, JORNAL TRIBUNA DA IMPRENSA, JORNAL ÚLTIMA HORA, JORNAL O ESTADO DE S. PAULO.

porque não foram treinados para isso; assim como os marítimos, talvez, não conseguiriam bons resultados em operações destinadas exclusivamente a fuzileiros navais. Simultaneamente à atuação da Marinha, a Fronape convocou todos os grevistas a retornarem ao trabalho, ameaçando os marítimos com punições que variavam desde advertências até demissões por justa causa. "Havia muita pressão por parte da Petrobras. Na época, eu tinha 20 anos de Marinha Mercante e nunca havia vivenciado uma situação parecida com aquela", lembra Hugo Pimentel.

A ameaça de demissões era iminente. "Naquele ano, a remuneração de um motorista de ônibus no Rio de Janeiro era equivalente a de um Oficial Mercante. De maneira alguma quero avaliar a remuneração de um motorista de ônibus; nós, oficiais mercantes, é que estávamos sendo pagos miseravelmente naquela época. O risco de ser demitido por justa causa era uma dor infinitamente menor do que a indignação de receber uma remuneração desigual às responsabilidades que a profissão mercante exige", conta Darlei Santos Pinheiro, que na época era Primeiro Piloto e foi demitido da Petrobras por buscar melhores condições laborais e participar da greve. Na ocasião, Darlei participava ativamente do Sindicato dos Oficiais de Náutica como associado. Para ele, a interação entre associado e Sindicato é fundamental para o desenvolvimento da categoria.

Passados alguns dias após a intervenção da Marinha, os marítimos, centrados na luta por melhorias laborais e condições dignas, não voltaram ao trabalho. A situação nos portos continuava a mesma, isto é, os navios estavam completamente apagados. A mobilização dos marítimos já tinha ultrapassado a jurisdição das águas brasileiras. As tripulações dos navios Brasil, da Lloyd Libra, e Nacional Rio, da Nacional Empresa de Navegação, cruzaram os braços em Valparaíso (Chile) e Houston (Estados Unidos), respectivamente. Estes eram apenas duas das 27 embarcações que aderiram à paralisação.

Naquela semana, a pedido dos armadores, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, Sunamam, solicitou à Marinha a descarga de três navios mercantes – Felicidade Ferraz e Ana Torrealba, com 25 mil toneladas de trigo cada, atracados no porto do Rio de Janeiro, e Docemarte, carregado de minério de ferro, parado no porto de Santos. O Superintendente da Sunamam, Murilo Habbem, disse na ocasião que "tudo que será solicitado será realizado". Para o Conamo, os fuzileiros não conseguiram efetuar a descarga completa das embarcações. O Comando Nacional de Mobilização constatou que os marinheiros não conseguiram abrir os portões dos navios, o que inviabilizou a operação de descarregamento do trigo nos dois navios no porto do Rio. O Ministro da Marinha, Henrique Sabóia, já tinha a exata noção da força da mobilização. O Diretor da Docenave, Roberto Galli, reconhecia que a situação era crítica.

SINDMAR

Darlei Pinheiro conta que naquela época a remuneração dos marítimos era desigual às responsabilidades que a profissão mercante exige

Apoiando a causa da paralisação dos marítimos, o jornal carioca Tribuna da Imprensa, do renomado jornalista Hélio Fernandes e um dos diários mais lidos da época, publicou um texto que critica a atuação dos fuzileiros navais – Fuzileiros: um perigo a bordo. O artigo denunciava o perigo iminente dos militares nos navios mercantes, que colocavam em risco as embarcações e as vidas a bordo. O texto lembra que, de acordo com as normas internacionais de segurança, era proibido o uso de sapatos com partes metálicas na sola em navios de carga inflamável, lembrando que qualquer centelha poderia causar um grave acidente. O jornal também denunciou que armas de fogo eram deixadas próximas às saídas de gás das embarcações.

Demissões fortalecem mobilização dos marítimos

Os petroleiros da Fronape, como o Maísa e o Atalaia, carregados de álcool hidratado e gás, respectivamente, continuavam fundeados e parados na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro. No dia seguinte à decisão do TST, os navios receberam ordem para atracar. As tripulações, demonstrando força e unidade, contra-atacaram: "Só vamos atender a ordem dos sindicatos".

A tensão foi maior. Os armadores estavam esperando apenas isso para iniciar uma nova etapa no combate à mobilização dos marítimos. No dia 11 de março, a Netumar demitiu tripulantes da embarcação Henrique Leal, atracado em Santos. No mesmo dia, o Presidente do Lloyd Brasileiro, Elmo Serejo Farias, demitiu marítimos do Lloyd Venezuela e Lloyd Gênova, também atracados na cidade paulista. Em solidariedade, milhares de marítimos tomaram a iniciativa de se desligarem das companhias de navegação. Os pedidos de demissão foram conseqüências das constantes ameaças de desemprego e da intervenção militar nos portos, além de uma demonstração inequívoca de união das categorias.

Após a decisão do Tribunal Superior do Trabalho, os marítimos começaram a ser demitidos insanamente pelas empresas de navegação. Na versão das empresas, os trabalhadores foram demitidos por justa causa; na verdade, demitidos apenas por lutar por condições dignas e participar da mobilização.

Aliado a esta atitude, as companhias de navegação começaram a rever suas posições nas negociações com os sindicatos marítimos. Na reunião que contou com a participação do Ministro Pazzianoto, o Syndarma ofereceu 80% de reajuste. No dia 13 de março, durante a sessão conciliatória entre os armadores e a Confederação dos Marítimos no Tribunal Regional do Trabalho do Rio de

SINDMAR

Jailson Bispo lembra que todos estavam cientes da pressão por parte das empresas e do risco de demissão

Janeiro, o representante patronal disse que só admitia negociar o teto de 42,7%, índice fixado pelo TST, em Brasília. As lideranças ficaram indignadas com a manobra patronal e os trabalhadores afirmaram que não aceitariam aquele patamar. O Presidente do TRT-RJ naquela ocasião, juiz José Teófilo Clementino, criticou a posição adotada pelo Syndarma. "O sindicato patronal joga numa intransigência habilidosa. Se me fosse dado despir esta toga, com a indignação que estou e como homem, cidadão comum, diria que se um dia tivesse novamente de me empregar, não o faria de maneira alguma em empresa filiada ao Syndarma", disse o então Presidente do TRT-RJ ao encerrar a sessão.

Concomitantemente, os sindicatos dos marítimos começaram a negociar isoladamente com companhias de navegação. As primeiras a concederem o aumento de 120% nas soldadas-base retroativo ao mês de fevereiro

FONTE: JORNAL DO BRASIL, JORNAL DO COMMERCIO, JORNAL O GLOBO, JORNAL TRIBUNA DA IMPRENSA, JORNAL ÚLTIMA HORA, JORNAL O ESTADO DE S. PAULO.

e acertarem a volta dos 330 trabalhadores a bordo das 11 embarcações foram a Global e a Flumar. Além disso, estas empresas garantiram o pagamento aos trabalhadores dos dias de paralisação e a não punição aos grevistas. Desta forma, 139 dos 150 navios de empresas filiadas ao Syndarma continuavam parados – as 11 embarcações que voltaram a operar eram das companhias que haviam acabado de firmar acordos com os marítimos.

No dia seguinte, 14 empresas de cabotagem e de apoio marítimo, entre elas a Kommar, Mercantil, CBTG, Marvinave e a Taquara, seguiram os passos da Flumar e da Global e romperam com o Syndarma. Os acordos estipulavam o mesmo reajuste de 120% na soldada-base. Contudo, mesmo com o acerto com algumas companhias de navegação, a greve nacional dos marítimos ainda estava longe do término. Na terceira semana de mobilização, o estoque de mantimentos e de água potável começou a terminar nos navios fundeados que aderiram à greve. Naqueles dias, o Capitão dos Portos de São Paulo, Wernek Machado, e o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, José Homero Xavier Sampaio, divulgaram um comunicado afirmando que seria proibido o abastecimento dos navios em greve e que "casos especiais para fornecimento de gêneros deverão ser submetidos ao Capitão dos Portos".

Sem água e sem comida nas embarcações, os tripulantes não renunciaram ao movimento e delataram um regime (não declarado) de escravidão a bordo. Os marítimos classificavam os navios mercantes como prisões ambulantes. Em 1987, o período de descanso não ultrapassava 90 dias, incluindo repouso e férias. Não raro, os marítimos trabalhavam até dois anos no mar para ter direito àquele período. Uma das reivindicações dos trabalhadores naquela época era o aumento do descanso para 120 dias na navegação tradicional. Ainda sim, este tempo era inferior ao aplicado nos demais países, que era seis meses de descanso para cada seis meses de trabalho. A denúncia de vida e trabalho sob o sistema de cárcere privado, assim como a proibição de abastecimento com mantimentos às embarcações paradas por causa da greve, foi feita, também, ao setor de Direitos Humanos do escritório da ONU no Rio de Janeiro.

Na tentativa de derrubar o bloqueio que impedia a entrada de alimentos nas embarcações e o trânsito dos tripulantes, os líderes marítimos recorreram ao Supremo Tribunal Militar. A assessoria Jurídica do Comando Nacional e Mobilização teve de ingressar com um pedido de ***habeas corpus*** para conseguir devolver o direito de ir e vir dos marítimos. Uma comissão de parlamentares, liderada pela então Deputada Estadual pelo Rio de Janeiro, Jandira Feghali, se reuniu com os trabalhadores para levar os argumentos aos armadores. O Conamo apontava a repressão ao movimento como parte da estratégia dos patrões para esvaziar e enfraquecer a mobilização. Os marítimos confiavam que o Poder Legislativo auxiliaria nas negociações com as empresas de navegação.

Na última semana de março, o Presidente do Syndarma, Melton Soares, aceitou a proposta de 120% de aumento do piso mais gratificações, além de não punir os grevistas e pagar os dias de paralisação. O sindicato patronal propôs pagar 40% do aumento em dólares. Em assembléia realizada no Sindicato dos Oficiais de Máquinas, no Rio de Janeiro, no dia 26, os trabalhadores decidiram suspender a greve nas empresas ligadas ao Syndarma e voltar ao trabalho no dia seguinte.

Luta e sacrifícios que valeram a pena

O período entre os dias 28 de fevereiro de 1987 e 5 de abril do mesmo ano jamais será esquecido pela Marinha Mercante brasileira. Os 37 dias de greve dos marítimos daquele ano atingiram todo o país e resultaram em expressivas conquistas para as categorias.

Na mobilização de 1987, os marítimos demonstraram força e resistência à pressão de empregadores, governo e forças armadas. As categorias alcançaram o patamar de 120 pontos percentuais de reajuste salarial na Petrobras, na Docenave e no Lloyd Brasileiro, três das mais importantes empresas de navegação da época. Esta última, inclusive, firmou com o Conamo um protocolo de intenções que tratou especificamente deste aumento, já que a diretoria do Lloyd alegou, ao término das negociações, ter de esperar a liberação da verba necessária pelos cofres de Brasília para quitar o compromisso com os representantes dos marítimos. Entretanto, a greve só foi efetivamente suspensa após a empresa cumprir o acordo com os trabalhadores. "A nossa soldada-base era inferior ao salário de um motorista de ônibus interestadual do Rio (de Janeiro) ou São Paulo. Não tenho nada contra qualquer categoria. O problema é que éramos muito mal pagos naquela época", lembra, indignado, o Arnóbio Lopes da Silva.

Uma das grandes conquistas no offshore foi a adoção do regime um por um. Os períodos de repouso foram estipulados entre 30 e 45 dias de embarque, de acordo com a necessidade de cada companhia.

Muitos dos avanços firmados nos Acordos Coletivos de Trabalho dos últimos anos foram acertados por causa das reivindicações daquela época. Em 1987, os marítimos expressaram a indignação e denunciaram o descaso e a falta de respeito dos armadores através da mobilização após diversas tentativas – em vão – de diálogo. Atualmente, a situação é bem mais amigável (para não dizer respeitável); as companhias negociam com o representante dos trabalhadores e analisam as reivindicações das categorias porque têm a certeza de que os pleitos são gerados por quem atua diariamente na profissão marítima.

A partir da greve dos marítimos, o país começou a estudar uma forma mais democrática de proteger os trabalhadores que buscam direitos através de conflitos; não havia mais espaço para a Lei de Segurança Nacional, nem tampouco para demissões arbitrárias que tentam intimidar a explicitação dos sentimentos dos trabalhadores.

O engajamento sindical dos marítimos é fundamental para a busca incessante por melhores condições de trabalho. A participação ativa dos representados no dia-a-dia do Sindicato é essencial para o fortalecimento ainda maior das categorias. Hoje, os armadores reconhecem a verdadeira importância dos trabalhadores marítimos e conhecem a união das categorias que, mesmo dispostas ao diálogo, nunca abandonam o recurso do conflito em caso extremo.

FONTE: JORNAL DO BRASIL, JORNAL DO COMMERCIO, JORNAL O GLOBO, JORNAL TRIBUNA DA IMPRENSA, JORNAL ÚLTIMA HORA, JORNAL O ESTADO DE S. PAULO.

Lloyd Brasileiro não resiste e concede aumento reivindicado

Com esta decisão, somente os marítimos do Lloyd Brasileiro continuavam parados. O Superintendente da Sunamam, Murilo Habbem, alegava que o aumento pretendido pelas tripulações estava fora dos padrões da companhia porque a situação financeira do Lloyd já era precária. Mesmo assim, a companhia avalia a situação e decide voltar a negociar com os marítimos. Pouco mais de uma semana após voltar a sentar à mesa de negociações, mais precisamente no dia 5 de abril, os sindicatos marítimos e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro acertam as diferenças. Os trabalhadores dos 40 navios da empresa subordinada ao Ministério dos Transportes conseguiram o aumento de 120% na soldada-base. Com este acordo, a histórica greve dos marítimos chegava ao fim.

Vinte anos se passaram desde o fantástico movimento de paralisação dos marítimos. Hoje, ao fazer uma detalhada análise da mobilização, os trabalhadores têm a certeza de que as melhorias laborais dos últimos anos só foram possíveis graças à luta incessante e a grandiosa força das categorias marítimas. Na greve dos marítimos de 1987, novos e autênticos líderes sindicais defenderam com ardor os interesses dos milhares de trabalhadores brasileiros da Marinha Mercante. "Hoje, sinto orgulho de ter participado daquela greve, que é parte da história do sindicalismo marítimo", conta Severino Almeida.

Uma semana após todos os portos estarem operando em condições normais, o então Presidente do Sindicato dos Oficiais de Máquinas alertou que o país precisaria repensar a Marinha Mercante. "O navio do futuro será cada vez mais complexo e exigirá tripulação qualificada. No Brasil, estamos num grande descompasso com o resto do mundo. Em outros países, as tripulações, principalmente as funções superiores, têm conhecimento de todas as funções a bordo", profetizou Edson Areias em 1987. Hoje, como Consultor Jurídico da CONTTMAF, Areias decreta: "Aquela greve deu-nos peso considerável para lutarmos por direitos na atual Constituição, que foi promulgada no ano seguinte. A Emenda Constitucional nº 7/1995, por exemplo, dispõe sobre acordos firmados e altera o artigo 178 da Carta Magna".

Para o Oficial Nélson Nunes, o Gina, que também teve grande participação na mobilização, esta greve mudou a relação com os armadores. "A mudança foi gradual. A partir daquele ano, as empresas começaram a nos respeitar mais e a relação com os trabalhadores foi melhorando", afirma Gina, que na época era Diretor do antigo Sindicato dos Oficiais de Máquinas.

A greve de 1987 foi realmente um marco tanto no sindicalismo quanto na Marinha Mercante. As feridas abertas durante a mobilização foram se fechando com o passar dos anos. As cicatrizes desenharam novas formas e a Marinha Mercante passou a valorizar, mesmo que timidamente nos primeiros anos de pós-greve, os trabalhadores marítimos brasileiros, que sempre foram reconhecidos pela competência profissional e pela garra e determinação na busca dos ideais.

SINDMAR inaugura nova Delegacia

Rio Grande recebe nova Representação Sindical dos oficiais e eletricistas mercantes

SINFLUMAR SINDMAR
DELEGACIA REGIONAL CONJUNTA RIO GRANDE - RS

O dia 9 de julho de 2007 é mais uma data que entrou para a história do SINDMAR. A Delegacia Regional do Rio Grande é a mais nova unidade do Sindicato. Juntamente com o representante dos oficiais e eletricistas mercantes, o Sindicato dos Trabalhadores Marítimos e Fluviais do Rio Grande do Sul, Sinflumar, administra esta Delegacia.

Após a inauguração da Representação Sindical de Fortaleza, em dezembro do ano passado, a diretoria do Sindicato garantiu que o planejamento de abrir novas instalações não iria parar. E não parou. Graças a política de ampliação da estrutura sindical, o representante dos oficiais e eletricistas mercantes entregou a unidade do Rio Grande aos associados. Para a Entidade Sindical, a ação praticada pelo SINDMAR traduz o ciclo de crescimento da organização sindical e de benefícios para os representados.

Na solenidade de inauguração da Delegacia Regional Conjunta do SINDMAR no Rio Grande, o Presidente Severino Almeida ressaltou as recentes conquistas das categorias e o fortalecimento da Entidade Sindical. "O crescimento do nosso Sindicato é conseqüência direta da participação e colaboração de todos os nossos representados e da atuação desta diretoria", afirma Severino. O Presidente do SINDMAR afirmou que Rio Grande é uma referência no Sul e acredita que a localidade ficará ainda mais desenvolvida. " Esta Delegacia despertará a conscientização da importância de haver um órgão de representação dos trabalhadores nesta região", completa.

Durante a inauguração, o Presidente do Sinflumar, Valdez Francisco Oliveira, disse que confia que a parceria com o SINDMAR ampliará as possibilidades de negociações coletivas, além de oferecer oportunidades de qualificação profissional ao trabalhador. O Vice-Presidente do Sinflumar, Marco Aurélio Tarouco de Freitas, compareceu à solenidade e foi empossado como Delegado da Representação Sindical do Rio Grande.

Além da Sede no Rio de Janeiro, o SINDMAR conta com delegacias em Belém, Cabedelo, inauguradas em 2003, Macaé, que passou a funcionar no ano seguinte, e Fortaleza, que entrou em operação no final de 2006. Após a inauguração desta unidade, o Sindicato garantiu que não vai parar a luta pela política de ampliação da estrutura sindical. O Presidente Severino afirmou, mais uma vez, que o SINDMAR "está iniciando uma nova era na ação sindical. É apropriado observar que o crescimento de nossa estrutura, no entanto, não decorre unicamente do compromisso da nossa Diretoria. A velocidade da evolução será diretamente proporcional ao ritmo de participação e colaboração de nossos representados". O Sindicato tem certeza de que a proximidade com os representados é fundamental para a continuidade da prática de uma ação sindical séria e que proporcione resultados efetivos aos oficiais e eletricistas mercantes. Uma Delegacia tem de representar muito mais do que uma simples ligação entre associados e Sede. A Representação Sindical precisa atender às necessidades dos associados por iniciativa própria, ampliando a ação do Sindicato e a capacidade de solucionar problemas.

Além da diretoria do SINDMAR, a inauguração da Delegacia do Rio Grande contou com a presença de parlamentares, de marítimos, de representantes dos trabalhadores aquaviários, de empresários e da diretoria do Sinflumar. A Delegacia Regional do SINDMAR no Rio Grande está localizada na Rua Conde de Porto Alegre, número 107. Os oficiais e eletricistas mercantes podem entrar em contato com a Delegacia através do telefone (53) 3231-8185 e do e-mail secretariars@sindmar.org.br

DIVULGAÇÃO

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, apontou a participação dos representados no Sindicato e a competência da diretoria como responsáveis diretos pelo crescimento da estrutura sindical

COLUNA | Sérgio Barreto Motta

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.

Brasil à margem do mundo de containeres

Dados da Unctad de 2004 mostram o enorme porte das megaempresas - todas estrangeiras - de navegação. A dinamarquesa Maersk tinha - agora, certamente, tem mais, como as outras - 504 navios, atingindo o carregamento anual de 1,3 milhão de containeres. Em segundo lugar estava a suiça MSC, com 237 navios e movimento correspondente à metade do total da Maersk. Na lista, seguem-se Evergreen, de Taiwan (151 navios), a alemã Hapag- Lloyd, a francesa CMA CGM e vai por aí. O tamanho dos navios também está em alta, sendo em média com capacidade para 3.000 unidades, embora já estejam encomendos navios para 12 mil containeres.

Diante disso, a situação brasileira é de se chorar. O país não está presente nos portos do mundo com seus porta-containeres. Se quer ser possível potência, membro do Conselho de Segurança da ONU, integrante ativo dos BRIC - grupo de países com futuro, que inclui Brasil, Rússia, Índia e China - algo tem de ser feito. Ou alguém duvida?

Um dado sempre lembrado pelo presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, revela que países sem frota pagam mais caro pelo transporte - o que parece óbvio, mas não é para muita gente. A concorrência nem sempre é perfeita.

O projeto de se criar a Austral - uma empresa de capitais mistos, com 12 porta-containeres cumprindo viagem redonda ora com início na Europa e volta pelos Estados Unidos e vice-versa - não foi à frente, mas ainda não apareceu idéia melhor. O ex-presidente do BNDES, Carlos Lessa, se entusiasmou pelo uso do leasing em navegação - como na aviação - mas não estendeu seu entusiasmo à base técnica do banco.

A alemã Hamburg Sud acaba de comprar a Calmedia Agenzia Marittima e a famosa empresa Costa Container Lines - conhecida pelos transatlânticos da Línea C. Além de boa gestão, a empresa alemã se beneficia de um sistema, pelo qual o gasto em navegação é abatido do Imposto de Renda. A HS pertence ao grupo Oetker - o mesmo das gelatinas - que usa bem a legislação alemã para crescer. Por que o Brasil não pode ter algo similar?

Alencar expõe a fragilidade do país no mar

Quem é do meio sabe que os navios nacionais mal transportam 2% da carga gerada pelo país - e isso, graças à Petrobras e alguns graneleiros. O Brasil não conta sequer com um navio porta-container de pavilhão verde e amarelo nas rotas internacionais - o que chega a ser vergonhoso.

Mas, em boa hora, ao abrir a mostra Fenashore, em Niterói (RJ), o vice-presidente da República chamou atenção para o fato. E, por sua posição, José Alencar conseguiu levar essa mensagem a quem ignorava o fato, dentro e fora do Governo. Ressaltou que foi o atual Governo que resolveu fazer obras de plataformas no Brasil e reiniciar a construção de navios, através da Transpetro- pura verdade. Com isso, deu força à construção naval e reaqueceu a chama da navegação.

O vice-presidente da República, no entanto, manifestou sua tristeza pelo fato de que a navegação de carga geral - containeres está praticamente zerada. E declarou ser a favor de recuperação mais ampla da cabotagem - que é o último reduto de resistência da navegação brasileira. Por sinal, um último reduto constantemente bombardeado pelos inimigos.

A Petrobras/Transpetro deu a arrancada da navegação e os particulares prometem seguir a trilha. Porém boatos de abertura da cabotagem e de queda de impostos para importação de navios deixam todo mundo na retranca, inseguros.

Cabotagem na berlinda

O tempo passa e a cabotagem continua na berlinda. Fala-se em autorização para importação de navios - com redução de tributos - e principalmente na abertura da cabotagem a estrangeiros. A pressão vem dos ministérios de Agricultura, Desenvolvimento e até da Fazenda. A resistência parte de Transportes, Casa Civil e do próprio presidente Lula.

Uma entidade de usuários, a Anut, quer a abertura com urgência. Em recente palestra, José Antonio Balau, diretor da Aliança, garantiu que a frota - dez navios da Aliança, cinco da Log In e dois da Mercosul Line/Maersk - é suficiente para atender à demanda e que só haverá necessidade de mais navios para a cabotagem e Mercosul a partir de 2010. Garante que os atuais 17 navios cumprem 152 escalas mensais e transportaram, em 2007, 500 mil containeres, sem problemas.

Os dados de Balau são bons, porém seria melhor que as encomendas de navios novos, anunciadas pelas empresas, se confirmassem. Boa parte dessa frota é de navios com bastante uso, transferidos do longo curso.

O fato mais relevante, de todos, deveria estar na mesa do presidente da República: a lei brasileira permite que uma empresa estrangeira seja 100% dona de uma companhia de cabotagem ou de barcos de apoio, como fazem Hamburg Sud (Aliança) e Maersk (Mercosul Line). Já em aviação, a American Airlines não pode comprar TAM ou Gol. Na navegação pode, o que mostra que já há uma grande abertura. E nunca é demais lembrar que, na Europa, a cabotagem é restrita e, nos Estados Unidos, hiper-fechada, através do John's Act, uma lei que resguarda a cabotagem para navios locais, de empresas yankees, com capital deles, marítimos de lá e tudo mais.

Estímulo ao contrário

Quando o Governo anuncia um plano habitacional, empresários e intermediários partem para a compra de terrenos e procuram fazer estoque de produtos como cimento e ferro, sabendo que o setor será valorizado.

No caso da Medida Provisória das dragas - a 393 - ocorreu exatamente o contrário. Tão logo a MP entrou em vigor, a maior empresa do setor vendeu suas duas dragas mais expressivas. A Dragaport - criada na década passada acreditando no ressurgimento da atividade - se desencantou. Como a MP abre a dragagem para estrangeiros - sem necessidade de cumprir burocracias internas ou de pagar o Custo Brasil - a Dragaport vendeu as dragas "Macapá" e " Boavista" - as maiores do país, junto com a Copacabana, da Bandeirantes, que passa a ser, isoladamente, a maior do país. A Dragaport tinha comprado e modernizado essas dragas e, agora, jogou a toalha, o que é triste. É mais um segmento aberto a estrangeiros, sem contrapartida, sem qualquer reserva para os nacionais.

O sentimento de Oguri

No último dia 11 de abril, um brasileiro de aparência nipônica era muito cumprimentado, na cerimônia em que a Transpetro assinou contrato de US$ 800 milhões para construção de nove navios no estaleiro Rio Naval, no Caju. É que esse estaleiro ocupa as instalações da antiga Ishibrás (Ishikawajima do Brasil SA), estaleiro de capital japonês responsável pela construção dos maiores navios já feitos no país, Docefjord e Tijuca, de 305 mil toneladas.

Hoje com 81 anos, o engenheiro Oguri entrou para a Ishibrás em 1959 e lá ficou até 1988, de onde saiu para

ocupar postos de direção nos estaleiros Emaq (hoje Eisa) e Verolme do Brasil (depois IVI-Angra e hoje Brasfels).

– Tenho boas recordações da Ishibrás. Era uma escola, uma fábrica de navios e um local de amigos, sob o comando de homens como Orlando Barbosa e Aniceto Cruz Santos. Fizemos os maiores navios do Brasil e, no finzinho, uma série de navios de alta qualidade para a americana Chevron.

Os japoneses resolveram acabar com o investimento de uma hora para a outra, após verem a decadência do mercado interno de navegação e ter problemas com Usiminas e com a Sunamam. Sob licença, a Ishibrás produziu motores das marcas Sulzer, Daihatsu, Wartsila e Pielstick. Sobre os preços, acusados de serem salgados, devido à proteção tarifária brasileira, Oguri explica que, obviamente, em razão da economia de escala, tornava-se difícil se igualar a outros centros de produção, com carteiras recheadas de encomendas.

Energia e eclusas

No fim do regime militar, decidiu-se que a hidrelétrica de Tucuruí, no Pará, não teria eclusas. E isso se repete em todas as novas obras. Os orçamentos vão minguando, há sobrecusto de todo lado e sempre a corda se rompe do lado fraco. Com isso, a navegação fluvial no país sofre um enorme baque.

Agora, quando as duas hidrelétricas do Rio Madeira são anunciadas como fator de salvação ante a crise de energia, o Governo avisa: se forem incluídas eclusas, a obra ficará muito cara. Portanto, a novela vai se repetir: serão feitas obras que vão interromper o fluxo dos rios; haverá dinheiro para pagar a populações ribeirinhas, índios e até proteger animais da região - o Ibama também ganha uma verba como compensação ambiental. Só não haverá dinheiro para pagar as comportas que pemitem a navegabilidade dos rios.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Fernando Fialho, defendeu eclusas nas duas usinas do complexo do Rio Madeira (Santo Antônio e Jirau) e em todas as hidrelétricas que forem construídas em rios com potencial para a navegação. Como não caberá ao vencedor da licitação fazer as eclusas, Fialho está em contatos com a Agência Nacional de Águas (ANA) e com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para encontrar soluções que a viabilizem a construção de eclusas nas usinas sem que os custos adicionais com essas obras sejam repassados para as concessionárias e, conseqüentemente, para a conta de luz dos consumidores. "O que não podemos é interromper um fluxo navegável de água e impedir uma forma de transporte mais econômica e mais limpa", disse Fialho. O diretor da Antaq disse que a agência analisa três propostas para viabilizar a construção de eclusas em novas hidrelétricas, como as do Madeira. Na primeira hipótese, a empresa que ganhar a concessão da usina se responsabilizaria pela construção da eclusa. O gasto adicional seria recuperado com a cobrança de pedágio dos usuários da hidrovia. Na segunda hipótese, a eclusa seria construída com dinheiro público pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (Dnit). No terceiro caso, o concessionário da usina teria incentivos fiscais para construir a eclusa.

A senadora Kátia Abreu (DEM-TO) já apresentou um projeto, em tramitação no Senado, que propõe tornar obrigatória a construção de eclusas em novas usinas. Mas tudo indica que novamente o bom senso irá perder essa guerra.

A Europa se protege

A Internet e a era da comunicação fazem com que o excesso de notícias gere perdas na assimilação. Assim, há que se ver com lupa o que interessa.

Aparentemente liberal, a Europa também se protege. Agora mesmo, a União Européia está discutindo um novo modelo de gestão das atividades marítimas.

Pelo que se soube, haverá um fundo comunitário para ajudar as empresas de pesca.

Diz um comunicado: " Os transportes marítimos, a aquicultura off-shore (no mar), a atividade portuária, o combate a atividades ilegais, o transporte de passageiros e carga são outros temas da pauta". Daí não deve vir abertura, mas fechamento de mercado.

NA BEIRA DA PRAIA

- A Vale do Rio Doce está cada vez mais rica e lucrativa. Mas errou ao acabar com sua frota própria, conforme protesto feito, à época, pelas lideranças dos marítimos e por jornalistas especializados. Agora, a ex-estatal se queixa dos altos fretes do mercado internacional - mas foi avisada de que isso poderia ocorrer. Quem está se lamentando, em nome da empresa, é o diretor de Finanças, Fábio Barbosa.

- Para o Presidente do Sindicato dos Armadores, Hugo Figueiredo, falta uma política bem clara para a navegação poder ressurgir. Alega ele que o Custo Brasil, no segmento marítimo, implica elevação de 50% nos preços em relação aos concorrentes internacionais.

- Após a estatal Transpetro haver dado a partida, o mercado volta os olhos para os particulares. O Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) querem saber quais os planos das três companhias de navegação que atuam nas costas nacionais (cabotagem), no lucrativo e emergente mercado de containeres, pois essa frota está envelhecendo, o que prejudica os usuários. A Aliança desistiu de encomendar quatro navios; a Log-In-Docenave anuncia renovação da frota, mas ainda não assinou os contratos. A Mercosul Line - que pertence à líder mundial Maersk - encomendou dois navios em 2001 e a construção não foi sequer iniciada. O Governo quer que a empresa dinamarquesa construa tais navios ou então faça um distrato formal com o estaleiro, o Itajaí.

- Após manifestação pública feita pelo SINDMAR, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis resolveu cobrar, do Congresso, medidas contra o que chama de "festival" dos pacotes de cruzeiros, que estão reduzindo a oferta dos hotéis. Enquanto os hotéis pagam tributos, se debatem com problemas de segurança das cidades, os navios têm completa isenção fiscal e apenas levam os passageiros a passarem parte do dia em cidades litorâneas, deixando um valor apenas residual em restaurantes e lojas, retirando turistas do setor hoteleiro. E prejudicam o mercado de trabalho permanente.

- Ao contrário do que estampou esta coluna, os deputados Marco Maia (PT-RS) e João Hermann (PDT-SP) foram reeleitos. E são, ambos, muito ativos.

- Brasil 2007: inflação, 4,5% - ou menos. Juros médios, segundo a Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade (Anefac): para pessoa jurídica, 61,96% e, na conta garantida, 87,97%; para pessoa física, média de 131%, sendo que no cartão de crédito chega a 223% e nas financeiras atinge 260%. Não seria caso de polícia?

HERMES CARVALHO/TRANSPETRO

Não só para inglês ver

IMO celebra Dia Marítimo Mundial em Paralelo em Salvador e Londres e alerta para os desafios sobre a poluição ambiental

O Dia Marítimo Mundial foi ainda mais especial para os brasileiros neste ano. Todos os cantos do planeta estavam voltados para o Brasil no último dia 14 de setembro, que foi marcado pela celebração do Dia Marítimo Mundial em Paralelo com a Inglaterra. A Organização Marítima Internacional, IMO, escolheu o Brasil para sediar o evento. Há dois anos, a IMO passou a comemorar a data com festividades paralelas em Londres e em outra cidade previamente escolhida pelo país indicado. Em 2005 e 2006, Portugal e Cingapura, respectivamente, realizaram solenidades paralelas com a Inglaterra, que abriga a Sede da IMO.

Após a definição da Organização, o Brasil escolheu Salvador para celebrar a data. A capital baiana recebeu o Secretário Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, o Chefe da Representação Brasileira junto à IMO, Almirante-de-Esquadra Miguel Ângelo Davena, o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, e o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, além do Ministro da Defesa, Nélson Jobim. Embaixadores de países membros da organização internacional e diretores das áreas de segurança marítima e ambiente marinho da instituição inglesa, além de representantes do governo federal e autoridades civis e militares, também participaram da solenidade em Salvador.

O tema internacional deste ano fez referência aos desafios atuais sobre poluição ambiental. A intenção da IMO foi alertar os governos dos principais países para a importância do assunto. Durante a cerimônia na capital baiana, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF abordou o papel não só dos marítimos, mas dos seres humanos na prevenção da poluição do meio ambiente marinho. "O Brasil começa a despontar como referência no setor de transporte marítimo. Por isto esta solenidade está sendo organizada aqui. A perspectiva e a confiança de um futuro promissor já atravessam as nossas fronteiras", destaca Severino Almeida, afirmando que este é o resultado do esforço que a comunidade marítima tem feito para mostrar à sociedade brasileira a importância do setor marítimo. "É fundamental a continuidade de demonstração do nosso compromisso com a Marinha Mercante brasileira, com a navegação segura, com as empresas de navegação, com o trabalho digno e, principalmente, com brasileiros e brasileiras a bordo", completa.

Ao palestrar, Severino lembrou que na visão da IMO a segurança da vida no mar, do meio ambiente e 80% do tráfego marítimo mundial dependem do profissionalismo e da competência do marítimo. "No entanto, como garantir isso com baixos salários, discriminação e uma competição de mercado desleal?", questiona, ressaltando a luta da organização sindical em prol de melhores condições laborais e de vida para os trabalhadores. O líder marítimo salientou o problema da fadiga, que se torna maior a cada ano, sendo, inclusive, razão pelo afastamento de profissionais da vida no mar. "Se quisermos o meio ambiente marinho protegido, navegação e operações seguras, o elemento humano a bordo é a chave. No entanto, suas condições de trabalho e vida a bordo causam menos efeito nas sociedades organizadas do que as imagens de aves cobertas por petróleo. Ou seja, prioriza-se neste caso, a atenção para a conseqüência em detrimento do que, em inúmeras ocasiões,

HERMES CARVALHO/TRANSPETRO

Severino Almeida, Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR: "Se quisermos o meio ambiente marinho protegido, navegação e operações seguras, o elemento humano a bordo é a chave"

*Not only to beat about the bush**

IMO celebrates Parallel World Maritime Day in Salvador –Bahia and in London and warns as to the challenges of environmental pollution

The World Maritime Day more special for Brazilians this year. All over the world , the planet kept an eye on Brazil last September 14 , scheduled for celebration of the Parallel World Maritime Day. The International Maritime Organization-IMO chose Brazil to host the event. Since two years ago IMO started celebrating the date with parallel festivities in London and, simultaneously, in an other town previously chosen by the appointed Country. In 2005 and 2006, Portugal and Singapore, respectively, carried out parallel solemnities with England where IMO Headquarters are hosted.

After definition of IMO, Brazil chose Salvador to celebrate the date. Bahia's capital welcomed IMO Secretary-General Efthimios Mitropoulos, Commander- in –Chief of Brazilian Navy - Admiral Júlio Soares de Moura Neto, the Chief of Brazilian Representation at IMO - Admiral Miguel Ângelo Davena, Coast and Harbor Director - Rear Admiral PauloJosé Rodrigues de Carvalho, CONTTMAF and SINDMAR's President , Severino Almeida , TRANSPETRO's President Sérgio Machado, besides Defense Minister Nelson Jobim . Ambassadors of IMO member states ; beyond, Union representatives and civil and military authorities took part in the solemnity in Salvador.

This year's international theme made reference to actual challenges regarding environmental pollution. IMO's intention was to warn governments of main countries as to the importance of the matter. During the ceremony in Bahia's capital, SINDMAR and CONTTMAF's President Severino Almeida depicted the roll that, not only seafarers. But all humankind play on prevention against pollution at maritime environment ." Brazil starts to arise as a reference for the maritime industry and this is one reason for this solemnity to be taking place here. The perspective and trust of an excellently fair future surpass our national boarders", stresses Severino Almeida, affirming that this is the result of the effort that the Maritime Community has waged to show to the entire Brazilian Nation the importance of the maritime industry. It is of utmost

The original title in Portuguese "Não só para Inglês ver" means, literally "Not only so that the Englishmen can see". "So that the Englishmen can see" means "only to save the appearance" and is related to episodes in Brazilian and Portuguese History when people tried to cheat British rules.

LUCIANA AGUIAR

A Marinha convida principais nomes do setor marítimo para participarem da homenagem a Visconde de Mauá, que é o patrono da Marinha Mercante brasileira

é a causa", alerta. O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR destacou que sem regras globais que inibam a concorrência desleal e operações inseguras, o marítimo torna-se uma vítima e não a causa de acidentes evitáveis. Ao concluir a palestra, Severino Almeida destacou que a IMO tem papel fundamental para a mudança desse cenário ao contribuir para um trabalho a bordo seguro, sem fadiga, com profissionalismo e competência e desenvolvido em um ambiente que motive os marítimos em constante aperfeiçoamento na carreira marinheira. No final da cerimônia do Dia Marítimo Mundial em Paralelo na capital baiana, representantes do Brasil e da IMO assinaram um memorando de entendimento e cooperação técnica.

Homenagem ao patrono da Marinha Mercante brasileira

No dia 27 de setembro, o Dia Marítimo Mundial também foi celebrado nas Escolas de Formação de Oficiais no Brasil. No Rio de Janeiro, o Ciaga celebrou a data reunindo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, o Diretor da DPC, Vice-Almirante Paulo José, o Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, CMG Julio César Barcellos, e futuros oficiais mercantes, além do SINDMAR, dos sindicatos co-irmãos e de empresas de navegação. Durante a solenidade, o Comandante da Marinha convidou o Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, o Presidente do Syndarma, Hugo Figueiredo, e o Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Agenor Junqueira, para participarem da tradicional homenagem a Visconde de Mauá, que é o patrono da Marinha Mercante brasileira.

No mesmo dia, em Belém, o Ciaba organizou uma solenidade que reuniu o Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton Cardoso, e o Comandante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, CMG Mário Rodrigues da Costa Filho. Os alunos e alunas de náutica e de máquinas, o Delegado Adjunto do Sindicato, Darlei Pinheiro, e representantes de algumas companhias de navegação também participaram da solenidade do Dia Marítimo Mundial. No final do dia, o Comandante do Ciaba apontou a aluna do terceiro ano de máquinas, Manuele Gonçalves Ramos, como vencedora do concurso de redação sobre a Amazônia Azul.

A capital Fortaleza também celebrou a data. Na ocasião, o Capitão dos Portos do Ceará, Antonio da Costa Guilherme, recebeu o Delegado Regional da Entidade Sindical na localidade, Rinaldo Medeiros, para celebrar o Dia Marítimo Mundial. Ainda no Nordeste, a data também foi celebrada em Cabedelo, na Paraíba. Na oportunidade, o Capitão dos Portos do Rio Grande do Norte, Capitão-de-Fragata José Carlos Batista Ferreira, convidou o Delegado Regional do SINDMAR e da CONTTMAF da cidade portuária, Rosivando Viana, e representantes de empresas para lembrar do 160º aniversário da Capitania.

Na parte de baixo do mapa brasileiro, a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul também comemorou a data. No Rio Grande, representantes da comunidade marítima, assim como o Delegado do Sindicato, Marcos Tarouco, e autoridades civis e militares, participaram da cerimônia capitaneada pelo Comandante do 5º Distrito Naval, Vice-Almirante Gilberto Max Roffe Hirschfeld, e pelo Capitão dos Portos, CMG Paulo Geraldo Lavigne Britto.

DIVULGAÇÃO

DIVULGAÇÃO

DIVULGAÇÃO

DIVULGAÇÃO

O Dia Marítimo Mundial foi celebrado nas Delegacias do SINDMAR (Fortaleza, Cabedelo, Rio Grande e Belém, respectivamente)

importance to continue the demonstration of four commitment to safe navigation, to the maritime industry, to worthy labor and, mainly, to all those Brazilian women and men who work aboard" concludes he.

Harbor and Coast Director explained the purpose of Maritime Authority with regard to the theme previously handled by Severino Almeida. According to Rear Admiral Paulo José, care everyone is due to prevent pollution of maritime environment. At the end of the event Brazilian Representatives and IMO signed a memo for understanding and technical cooperation.

Homage to the Patron of Brazilian Merchant Marine

World Maritime Day was also celebrated last September 27, at both Merchant Marine Officers' Academies in Brazil. In Rio de Janeiro, CIAGA celebrated the date in presence of the Commander in Chief of the Navy , Admiral Júlio Soares de Moura Neto, Harbor and Coast Director, Rear Admiral Paulo José, CIAGA's Director, Brazilian Navy Captain Júlio Cesar Barcellos, and future merchant officers, beyond SINDMAR, other Seafarers' Unions and navigation companies. During he solemnity , the Commander in Chief of the Navy invited SINDMAR and CONTTMAF's President Severino Almeida, SYNDARMA's (Navigation Companies' Syndicate) , Hugo Figueiredo, and TRANSPETRO's Transport Director Agenor Junqueira to join the traditional homage paid to the Viscount of Mauá, Patron of the Brazilian Merchant Marine.

On the very day, in Belém, CIABA (Centro de Instrução Braz Aguiar) carried out a solemnity attended by 4th Naval District Commander , Rear Admiral Newton Cardoso and CIABA's Commander, Captain Mário Rodrigues da Costa Filho. Engine and Deck cadets, SINDMAR and some navigation companies also participated of World Maritime Day celebration. At the end of the day, CIABA Commander indicated Manuele Gnçalves Ramos, a female cadet engineer of the third grade , as the winner of a redaction contest about the Blue Amazonia.

Fortaleza, Ceara State's Capital also celebrated the date. At the occasion, Harbour Captain hosted SINDMAR to celebrate the event. Still on the North Eastern Coast, the date was also celebrated in Cabedelo, Paraíba. In Rio Grande do Norte, its Harbor Captain, Lieutenant Commander José Carlos Batista Ferreira invited SINDMAR and other labor Unions and Companies Sydicate to remind the 160th anniversary of Rio Grande do Norte's Captaincy of Ports.

Deep in South of Brazil, Rio Grande do Sul's Captaincy of Ports did also celebrate the date. In the city of Rio Grande, representatives of the Maritime Community , SINDMAR, plus civil and military authorities took part in the ceremony led by the Commander of 5th Naval District , Rear Admiral Gilberto Max Roffe Hirschfeld and Harbor Captain , Brazilian Navy Captain Paulo Geraldo Lavigne Britto.

Condição de marítima não exclui escolha de ser mãe

ARQUIVO

Aumento gradativo das profissionais aquaviárias revela premência em elaborar relações laborais condizentes com essa realidade

Enfrentar e vencer desafios é uma das característica daqueles que singram os mares. E, com a história recente da abertura de vagas para mulheres nas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, o hábil desempenho das mulheres na atividade marítima tem sido uma demonstração da força de vontade e da competência que impulsionam aquelas que escolheram o mar como um meio de vida. Como se não bastassem todos os obstáculos vencidos na conquista pelo respeito em um mercado de trabalho antes predominantemente masculino, as marítimas, em determinado momento de suas vidas, terão de lidar com uma outra questão fundamental e de difícil manejo, já que ainda não é contemplada pela legislação brasileira: a gravidez das tripulantes.

O SINDMAR tem se reunido com as Oficiais para debater diferentes aspectos relacionados à esta questão. "É importante que as tripulantes comecem a ter consciência sobre todos os aspectos que envolvem a gravidez e se mobilizem na discussão desse assunto", salientou a Oficial Isabelle Mendoza, tripulante do N/T Lorena BR, da Transpetro. "Já embarquei em um navio com 26 tripulantes, sendo quatro marítimas; e esse não é um fato isolado", exemplificou.

A Oficial Hildelene Lobato Bahia, que também participou de um desses encontros, ascendeu ao posto de Imediata em 2005, sendo a primeira mulher a ocupar esta função em um navio do tráfego comercial operado no Brasil. A Oficial lembrou que a inclusão de uma cláusula específica sobre a questão da gravidez nos últimos Acordos Coletivos assinados entre o SINDMAR e o Sistema Petrobras pode significar o reinício das discussões sobre esse assunto. No último processo negocial, as companhias se comprometeram em criar um fórum para a discussão de questões relativas à gravidez das marítimas, após a reivindicação da Representação Sindical.

ARQUIVO

A subsidiária para transportes marítimos da Petrobras, atualmente, é a companhia que possui o maior número de mulheres trabalhando a bordo, com mais de 100 marítimas integrando o quadro funcional da Transpetro. O número de formandas nas Escolas de Formação pode dar uma idéia do aumento gradativo de mulheres no mercado marítimo. Só no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Ciaga, já foram formadas 206 oficiais nos últimos seis anos. "Hoje, possuimos 152 alunas em processo de formação na EFOMM do Rio de Janeiro", revela o Comandante do Centro de Instrução, CMG Júlio Cesar Barcellos.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, lembra que as mulheres ingressaram na Marinha Mercante há pouco mais de cinco anos. "Daqui a alguns anos, o Brasil será um dos países que, percentualmente, mais mulheres terá a bordo", salienta. Portanto, elaborar relações de trabalho condizentes com essa particularidade é um fator premente para a indústria marítima nacional.

Gravidez e especificidades da profissão

No conjunto de normas do poder legislativo brasileiro, a mulher que trabalha embarcada é tratada da mesma maneira que a profissional em serviços administrativos. "Infelizmente, a legislação previdenciária e trabalhista não considera as diferenças existentes entre elas", lembra a Assessora de Previdência do SINDMAR, Ana Lúcia de Oliveira Rosa. O confinamento, a exposição à altas temperaturas e ao ruído, bem como o balanço ininterrupto — aspectos inerentes para quem vive da atividade marítima, e fatores que definem um ambiente de risco para o desenvolvimento de um feto — ainda não foram observados com minúcia pelos legisladores brasileiros.

Uma das conseqüencias disso é a restrição a direitos fundamentais à marítima gestante como, por exemplo, o período de amamentação. Até o sexto mês de vida da criança, toda mãe tem o direito de amamentar o bebê. No entanto, quando a criança completa três meses, a mulher volta a trabalhar e faz jus a dois períodos de meia hora por jornada de trabalho para se dedicar à amamentação. De acordo com a atual legislação trabalhista, a marítima brasileira não tem como usufruir esse direito.

Uma outra questão relacionada à gravidez da aquaviária é a remuneração durante o período de gestação. Apesar de o Instituto Nacional do Seguro Nacional, INSS, determinar que a partir do oitavo mês de gestação a mulher possa contar com o salário- maternidade, as marítimas se perguntam como serão remuneradas antes deste período se estiverem desembarcadas em virtude da gravidez. "Temos condições de buscar caminhos negociáveis para a proteção das trabalhadoras aquaviárias no período anterior ao oitavo mês de gestação e vamos lutar por isso", destaca José Válido.

Uma outra medida debatida, seria a transferência das profissionais qualificadas para um cargo administrativo em terra durante a gravidez. "O armador entende ser impraticável arcar com os custos de tais medidas. Já o INSS, por sua vez, alega que gravidez não é sinônimo de incapacidade laborativa, apesar de o ambiente de bordo ser arriscado para o desenvolvimento de uma gravidez", observa a Assessora de Previdência, Ana Rosa.

A Representação Sindical tem se mobilizado em ações político-sindicais para encontrar uma solução para os aspectos que envolvem a gravidez das tripulantes. "Desde que as mulheres ingressaram na Marinha Mercante, a questão da gravidez nos preocupa. As soluções anteriores foram tomadas em caráter de urgência e prevenção e, por isso, foram medidas paliativas", salienta o Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga. O dirigente sindical lembra que, em todo o mundo, não existe uma legislação específica que proteja a marítima gestante. "Estamos diante de um desa-

fio, já que não existem muitas referências a esse respeito nem nos países de tradição marinheira. No entanto, estamos buscando uma solução abrangente e isso envolve tempo e a participação dos representados", ressalta.

No Brasil, as garantias que as aquaviárias gestantes têm, atualmente, são as mesmas que qualquer outra profissional grávida, ou seja, o recebimento do salário integral durante o período da licença. O salário-maternidade é pago pelo INSS no período entre 28 dias antes do parto até 92 dias após o nascimento do bebê.

Recentemente, a Comissão de Direitos Humanos do Senado Federal

BEATRIZ CARDOSO

Em 2005, a Oficial Hildelene Bahia foi a primeira mulher a ascender ao posto de Imediata em um navio mercante operado no Brasil

aprovou um projeto que oferece incentivos fiscais às empresas que prorrogarem a licença-maternidade dos atuais quatro, para seis meses. Contudo, caso seja aprovada pela Câmara dos Deputados e sancionada pelo Presidente da República, a medida será válida somente para as companhias que aderirem ao Programa Empresa Cidadã. Neste caso, as funcionárias dessas empresas, públicas ou privadas, deverão requerer a ampliação da licença até o final do primeiro mês após o parto. Os dois meses adicionais serão concedidos imediatamente após o prazo contitucional de 120 dias. Assim, a Previdência Social continuará a pagar os quatro primeiros meses de licença, enquanto os dois restantes serão assumidos pelas empresas.

A Imediata do N/T Lobato, Raquel Oldrini Fernandes, salienta que a criação de mecanismos legislativos que considerem as especificidades das mulheres que trabalham no mar é premente. "Apesar de a nossa profissão ser exercida em um ambiente de risco para o desenvolvimento de uma gravidez, ter essa questão definida e estabelecida pela lei nos traria mais motivação pela segurança criada", conclui.

Hoje, as mulheres representam menos de 2% de um total de 1,2 milhões de trabalhadores marítimos em todo o mundo. No entanto, esse número cresce ano-a-ano com o ingresso de novas oficiais e eletricistas no mercado da navegação. O distanciamento da família, o confinamento, as muitas responsabilidades e o trabalho de risco têm sido alguns dos desafios vencidos pelas profissionais marítimas. Verdadeiramente, a boa performance feminina a bordo é uma demonstração da própria capacidade do marítimo brasileiro em desempenhar suas atribuições da melhor maneira possível.

A licença-maternidade em outros países

País	Período	Percentual do salário que é arcado	Quem paga
Suécia	Até 16 meses	80%	Seguridade Social
Reino Unido	Seis meses e meio	90% durante seis semanas	Seguridade Social por um período e empregador no período restante
República Checa	Sete meses	69%	Seguridade Social
Itália	Cinco meses	80%	Seguridade Social
Índia	Quatro meses	100%	Seguridade Social e empregador
Bolívia	Quatro meses	100% (salário mínimo) ou 70%	Seguridade Social
Brasil	Quatro meses	100%	Seguridade Social
Japão	Três meses e meio	60%	Plano de Saúde/ Seguridade Social
Alemanha	Três meses e meio	100%	Seguridade Social/ empregador
Argentina	Três meses	100%	Seguridade Social
China	Três meses	100%	Empregador

FONTE: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

Nilson José Lima
Representante da CONTTMAF junto à RPB-IMO, em Londres
CONTTMAF's Representative at RPB-IMO, in London

OIT solicita que IMO revise a Convenção de tonelagem 1969

A Organização Internacional do Trabalho, OIT, em sua 29ª Sessão, deliberou solicitar à Organização Marítima Internacional a revisão da Convenção de Tonelagem 1969: a OIT tenta resguardar os tripulantes dos efeitos nocivos que vêm ocorrendo após a implementação da referida Convenção de Tonelagem, tais como a redução de áreas de acomodação e lazer das tripulações, a redução da borda livre e da estabilidade das embarcações , bem como da visibilidade do passadiço e dos meios de combate a incêndio.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, ITF, observa que tais práticas ficam evidenciadas em pequenos porta-contêineres utilizados como alimentadores (*feeders*) que não possuem castelo de proa e cujas praças de máquinas são muito compactadas. A IMO já nomeou uma subcomissão para estudar o assunto.

Em breve síntese, na 38ª Sessão do Sub-Comitê sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto STCW-38, foram analisadas todas as propostas de emenda à Convenção e ao Código STCW. Pretende-se manter a estrutura e garantias da revisão de 1995, sanando as contradições e obscuridades do texto, com vistas à sua adequação às inovações tecnológicas.

Nesta marcha, deverão ser consideradas as peculiaridades da navegação de curto percurso e de offshore, do Posicionamento Dinâmico, da operação com ARPA, GMDSS e da navegação por carta eletrônica (ECDIS). A Convenção chama à discussão as novas exigências para habilitação e qualificação dos oficiais eletroeletrônicos, bem como dos encargos das armadoras no que tange a treinamento da gente do mar. Será dada ênfase à necessidade de instalação de simuladores para treinamento, à segurança, aos estudos de fadiga das tripulações e, por fim, à aplicação das normas que constam do Convênio Consolidado da OIT que regula os direitos e garantias da gente do mar, amplamente abordado na última edição da UNIFICAR.

Maiores detalhes podem ser acompanhados nos portais eletrônicos da IMO e da OIT pela rede mundial de computadores (Internet).

ILO requires IMO to review 1969 Tonnage Convention

The International Labor Organization, ILO, during its 29th Section deliberated for requiring the International Maritime Organization, IMO, to review 1969 Tonnage Convention: ILO tries to safeguard seafarers from noxious effects that have arisen since the implementation of said Convention, such as reduction of living and leisure areas for the crew, reduction of vessels' free board and stability as well as of visibility from navigation bridges and of firefighting means.

The International Transport workers' Federation, ITF, stresses that these practices are mostly visible on small container vessels, employed as feeders, without forecastle and with very compact engine rooms. IMO has already designated a sub commission to analyse this matter.

In a brief synthesis, at the 38th Session of Standards of Training, Certification and Watchkeeping – STCW – all propositions for amendments to the Convention and to the STCW Code were considered. The goal is to keep the structure and guarantees as stated on 1995 Revision and to revise all contradictions and obscurities in the text, with its due adequacy to the new technological innovations.

On this trail, consideration is to be taken to the specificities of short route navigation and offshore, of dynamic positioning, of ARPA and GMDS operation and of Electronic Chart Navigation (ECDIS). The Convention calls for discussion of the new demands for certification and qualification of Electric-Electronic Officers as well as to the the role shipowners are to play in seafarers training an safety. Emphasis is to be given to the need of installing simulators for training and for safety purposes, to researches concerning crew fatigue and to the implement of norms stated by ILO Consolidate Convention that rule the rights and the warranties for seafarers, as amply informed on last edition of our UNIFICAR.

More details may be found at the pages of IMO and ILO at the worldwide web (Internet).

Aluno: Igor Fontes
2º ano de Náutica
Ciaba

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 marinheira. 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*

Grandes navegações

Para se entender o que levou as grandes nações dos séculos XV e XVI a financiarem o que se chama de Grandes Navegações, é forçoso realizar uma breve epígrafe sobre os acontecimentos motivadores.

Um momento aqui se faz importante de ser ressaltado: o ano de 1453. Nesta data, cai Constantinopla. Com isso, os turco-otomanos viriam a dominar poderosamente quase que a totalidade do continente europeu. As fronteiras, que anteriormente dividiam os arianos dos mongóis durante os tempos áureos da Atenas de Péricles, cederam e deram lugar a uma nova linha de demarcação que se estendia até a Hungria.

Na época, Constantinopla era o único lugar na península dos Bálcãs onde havia o cristianismo e, ao seu redor, havia a presença total turco-otomana. Com sua derrocada, a história iria se deparar com o principal motivo que levou o continente europeu a cruzar o Atlântico: a interrupção do comércio entre ocidente e oriente.

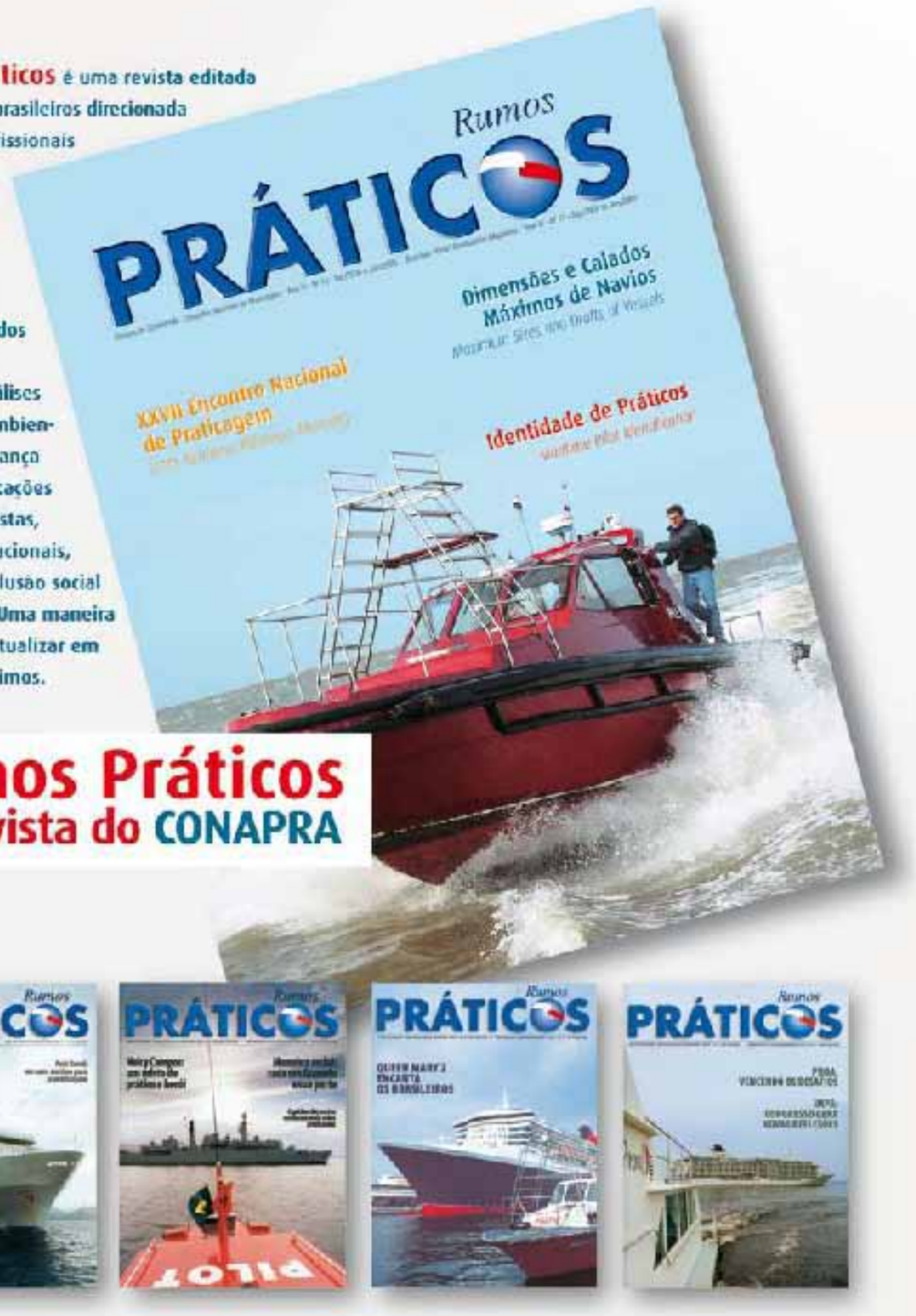
Com isso, alguns povos do ocidente empreenderam seus esforços nas empresas de navegação, visando encontrar rotas alternativas àquelas que passassem por Constantinopla, já que estava fechada aos antigos povos mercantis. Assim, a Europa criou novos postos em duas cidades, que também influenciaram o reaparecimento do comércio: São Gênova e Veneza. Essas cidades, tradicionalmente mercantis e com grandes frotas de Marinha Mercante, estavam concorrendo pelo monopólio comercial do Mediterrâneo. Entretanto, Veneza havia adquirido certas relações diplomáticas com os turcos, deixando Gênova em desvantagem.

Dois foram os novos povos que começaram a investir sobremaneira nas navegações, enquanto Gênova e Veneza digladiavam entre si: os portugueses e os espanhóis. Os primeiros encontraram uma rota alternativa contornando o Atlântico, outrora esquecida desde a destruição de Cartago pelos romanos. Tal era a tradição naval dos africanos que Plutarco fez inúmeras referências à grande quantidade de navios destruídos e queimados por Júlio César durante a invasão romana no Egito, retratando, também, o poder naval africano usado no confto entre Marco Antônio e Otávio Augusto.

Surgem novas técnicas de navegação e construção de navios, impulsionadas pelas difculdades encontradas no Oceano Atlântico, que possuía fortes ventos, águas revoltas e costas perigosas. Assim, surgiu o navio a vela, pilotado por bússola, astrolábio, balestilha e pelas estrelas. Mas foi graças à invenção da caravela, que era mais alongada que as outras embarcações da época, e depois a invenção da nau, de tamanho maior e apta a navegar distante da costa mesmo com tempo ruim, que aconteceram os descobrimentos. Esse foi o tipo de embarcação que Vasco da Gama utilizou para sua expedição às Índias, contornando o continente africano.

O maior problema para a Ciência Náutica desse período estava relacionado com a precisão da longitude. A referência longitudinal estava associada ao rumo já percorrido, o que dava uma larga margem de erro. Os pilotos daquela época navegavam até o paralelo de chegada e depois traçavam um novo rumo para Leste ou Oeste até chegarem ao ponto estimado; pode-se perceber o nível de dificuldade que aqueles grandes capitães enfrentavam. Eles são exemplos a serem seguidos por qualquer marítimo que se julgue inteligente.

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



Rumos Práticos
é a revista do CONAPRA

CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM
www.conapra.org.br

Saudades do companheiro Bené

Com participação ativa no dia-a-dia do SINDMAR, o Oficial aposentado Benedicto Carlos Pereira de Castro teve uma bem sucedida carreira em empresas de navegação, principalmente no Lloyd Brasileiro. Bené (como era carinhosamente conhecido) era sabido pela polidez com que tratava os colegas de profissão. O Oficial morreu no dia 25 de janeiro de 2007, aos 75 anos.

O Chefe Bené era admirado pelo grande conhecimento técnico que sempre demonstrava ter, além de falar fluentemente inglês, francês e alemão. O Oficial se formou na Escola de Marinha Mercante no Rio de Janeiro (hoje, Ciaga) na década de 1950. O então praticante Bené riscou a impecável trajetória profissional já nos primeiros anos de embarque, se destacando pelo interesse e companheirismo. A completa dedicação do Oficial supriu seus familiares. "Minha família é a Marinha Mercante", dizia.

No dia 21 de julho de 2006, todo o Sindicato saudou o Oficial neste que seria o último aniversário de vida deste bravo companheiro. O Oficial, que era apaixonado por livros técnicos e romances escritos em português, inglês e francês, não era casado e não tinha filhos.

Companheiro Elmano nos deixa após ato de bravura

Os perigos da atividade marítima fizeram mais uma vítima. O companheiro Elmano Barbosa Paula infelizmente é um dos mais recentes nomes desta trágica lista de marítimos que morrem no exercício da profissão na Marinha Mercante. O Oficial Elmano morreu no dia 23 de abril após um acidente na Praça de Máquinas do Norsul Caravelas.

Elmano, que se formou na década de 1970 no Ciaba, trabalhou por mais de 15 anos como Operador de uma companhia no porto de Santos. O Oficial, que tinha 49 anos, também atuou ativamente no sindicalismo marítimo nas duas últimas décadas. O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, lembra do companheiro. "Era um homem extremamente apegado à família e leal no trato com os demais", recorda. O Chefe Elmano integrou um dos Sindicatos que originaram o SINDMAR, atuando como Delegado em Santos.

O Oficial Elmano, que também trabalhou na Libra e na Aliança, deixou a esposa Mara e os filhos Emily e Elmano Junior.

Companheiro Arthur morre

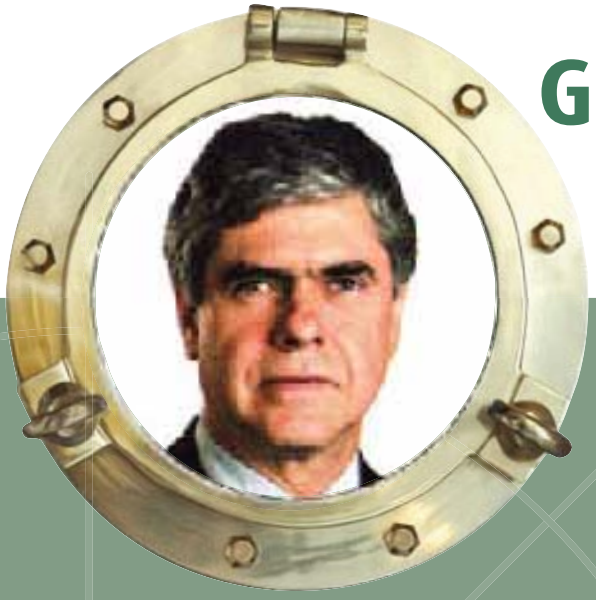
O Oficial Arthur Cândido Rodrigues Neto dedicou décadas à Marinha Mercante com profissionalismo, inteligência e paciência docente. Conhecido pela vasta sabedoria técnica e pelo bom humor, o Oficial Arthur lutou bravamente pela vida nos últimos anos. O CLC, que também era professor do Ciaba, morreu no dia 22 de fevereiro.

Formado pelo Ciaba na turma de 1968, o Oficial Arthur pilotou, imediatou e comandou navios quimiqueiro, gaseiro, graneleiro, conteineiro e petroleiro. O Oficial, que nasceu no Pará em 1947, integrou o quadro de funcionários do mar das empresas de navegação Lloyd Brasileiro, Flumar, Norsul, Elcano e, recentemente, Transpetro.

Imediato no Gurupi, da Transpetro, Fábio Torres exaltou a qualidade profissional de Arthur. "Tive o prazer de trabalhar e aprender com o incrível Comandante Arthur", declara Torres. Assim como o Oficial Antonio Castro Mamoré, o também Oficial Gerardo Monteiro lamentou a perda. "Quem conheceu e trabalhou com ele com certeza agregou valores técnicos e de ambiente de trabalho", afirma Monteiro.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, salientou a coragem do Oficial Arthur. "Ter coragem em mar de almirante é fácil; difícil é mantê-la em momentos que antecedem um naufrágio", destaca metaforicamente. O Delegado Regional do Sindicato em Belém, José Vivekananda, disse que o Comandante Arthur tinha uma grande paixão em ensinar jovens marítimos e ajudou a formar centenas de oficiais mercantes no Ciaba.

Com participação ativa na luta pelos direitos dos homens e mulheres do mar, o Oficial Arthur partiu aos 59 anos e deixou a esposa Célia, três filhas, quatro netos e três netas. Infelizmente o companheiro Arthur não teve tempo de conhecer o oitavo neto, já que a filha Cibelly estava grávida quando o Comandante morreu.



GALERIA MALDITA

Lamentável galeria de políticos de discursos bonitos e práticas horríveis

AUGUSTO CARVALHO (PPS/DF)

- Mineiro de Patos de Minas, nasceu em 1953.
- Admitido em concurso público, entrou no Banco do Brasil em 1972.
- Sociólogo formado pela UnB (Universidade de Brasília).
- Em 1980, foi eleito Presidente do Sindicato dos Bancários de Brasília
- Cumpre o quarto mandato de Deputado Federal.

O Deputado Augusto Carvalho (PPS/DF) com sua emenda ao Projeto de Lei de legalização das Centrais Sindicais conquistou com destaque seu lugar perene na GALERIA MALDITA.

Em contraponto ao entendimento precário do ex-sindicalista, agora Deputado Federal, sobre a organização sindical brasileira, a recente história do SINDMAR é uma clara demonstração de como a correta utilização do imposto sindical pode e deve ser extremamente útil à organização para a defesa dos trabalhadores e trabalhadoras. Destacar elementos ou organizações que possam utilizar indevidamente tais recursos, como insiste a grande imprensa é tentar montar um cenário com base em parte do sindicalismo brasileiro.

Os Sindicatos que deram origem ao SINDMAR atravessavam dificuldades em meados dos anos noventa com desesperadores níveis de desempregados entre seus representados, ante um anunciado fim da Marinha Mercante brasileira e com precária estrutura para se oporem a tal situação. Naquele cenário, o chamado "imposto sindical" era uma lufada de vento favorável. Um instrumento valioso para resistirmos à nossa extinção. Com estes recursos pudemos nos estruturar a tempo, ao ponto de hoje olharmos tal discussão com a privilegiada posição de não mais precisarmos do que se pretende destruir, como precisamos no passado recente. Estamos seguros em afirmar que várias outras organizações sindicais passaram por tais momentos e ninguém seria capaz de afirmar que outras categorias não possam vir a passar pelo que passamos. A elas deve ser dado à mesma condição de soerguimento.

A nefasta iniciativa do Deputado traz enorme prejuízo ao movimento sindical brasileiro. O livre arbítrio hipócrita defendido pelo Deputado e outros que o apóiam, quanto ao pagamento do "imposto sindical", caso nele acreditassem, poderia igualmente ser ampliado. Poderia, por exemplo, alcançar o Imposto de Renda de forma mais seletiva e criteriosa. Pelo menos nos seria estendido tal arbítrio para que não precisássemos contribuir compulsoriamente, entre outros itens, para a remuneração de parlamentares como os que integram a GALERIA MALDITA.

Você sabia? SEU SINDICATO SABIA!

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

Antes de votar, consulte seu sindicato.