

unificar

Jornal do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - Julho/2001

Entidades formam comitê para estudar novo plano de previdência da Petros

Página 3

Protesto contra a compra de navios estrangeiros pela Transpetro

Página 9

Justiça de Brasília condena falsas cooperativas

Página 8

Força Tarefa da ITF discute segurança em Offshore no Rio

Página 5

Docenave põe seus navios à venda

Página 10

SINDMAR firma acordo com Petrobras, Flumar e Barcas

Num mês pródigo, o SINDMAR firmou três Acordos Coletivos de Trabalho. O mais abrangente deles, pelo número de beneficiados e pelo que representou de avanços para a categoria, foi sem dúvida o da Petrobras/Transpetro. Não foi uma conquista fácil, pelo contrário: às vésperas do Carnaval, os marítimos da Transpetro se viram obrigados a fazer uma paralisação de 24 horas para quebrar a resistência da empresa em negociar. Os dois outros acordos assinados pelo Sindicato, com a Flumar e com a Barcas S.A., puseram fim a um jejum de cinco e dois anos, respectivamente, em que os marítimos das duas empresas estiveram sem a proteção de um acordo salarial.

Alexandre Brum



Ao lado do primeiro presidente do SINDMAR, Severino Almeida, o presidente da Petrobras, Henri Philippe Reichstul, assina o Acordo Coletivo de Trabalho durante solenidade realizada no Pier Mauá em 16 de maio.

Páginas 6 e 7

A herança dos anos 90 e a construção do presente e do futuro.

O caminho traçado pela política brasileira nos anos 90 lançou-nos num presente onde direitos históricos da classe trabalhadora foram e estão sendo eliminados por sistemáticas iniciativas do Governo federal. Tudo em nome de uma modernidade e globalização que desemprega ou avilta. Preceitos que foram “vendidos” de forma inteligente, enaltecendo a cultura do individual, desprezando e ridicularizando o coletivo, levando os trabalhadores a votarem em seus próprios algozes.

Companheiros que estão na ativa, aposentando-se ou já aposentados, têm vivido na própria carne as conseqüências das alterações nas legislações trabalhista e previdenciária.

Para viabilizar estas alterações, o governo conta cada vez mais não apenas com os partidos de sua base de sustentação no Congresso Nacional (PFL, PSDB e um indeciso PMDB), mas também com um conjunto de entidades sindicais, capitaneadas pelas Centrais Sindicais que negociam direitos trabalhistas e previdenciários em troca, principalmente, de recursos do Fundo de Amparo dos Trabalhadores, o FAT.

Nenhuma das Centrais Sindicais escapa deste canto de sereias. A diferença está apenas na intensidade com que se lançam na busca dos recursos do FAT e no tamanho das bases e correntes, destas Centrais, que permanecem fiéis aos interesses de seus representados.

Está em curso uma ofensiva do Governo para modificar a legislação, a fim de que as cláusulas negociadas pelos sindicatos se sobreponham ao disposto nas leis. Como hoje nada impede a negociação para se obter vantagens salariais e sociais acima do mínimo exigido por lei, resta-nos a conclusão óbvia de que quem defende estas alterações pretende negociar abaixo do que a lei permite.

Esta ofensiva do Governo faz mais sentido quando aliamos este esforço às tentativas, até agora fracassadas, de acabar com a UNICIDADE sindical. Garantida pela Constituição, ela não per-

mite que mais de um sindicato represente a mesma categoria de trabalhadores. Imagine como seriam nossas vidas com a criação de novos sindicatos estimulada pelos empregadores sempre que estes se defrontassem com dificuldades em impor suas posições na mesa de negociação!

Não basta ao SINDMAR perfilar-se ao lado dos autênticos sindicatos, independentemente de serem ou não filiados a Centrais. Não basta que o SINDMAR dê sua contribuição institucional na luta contra os vendilhões de direitos.

Torna-se indispensável FORTALECÊ-LO PARA RESISTIR, e isto é atribuição de cada Oficial Mercante brasileiro. Associar-se é um passo indispensável, mas não é o único. Estar próximo dele, participar e acompanhar suas decisões, divulgar e defender suas ações, procurar ampliar a consciência sindical de nossa base são complementos importantes. Somos e seremos cada vez mais fortes a medida que consolidemos nossa união. Temos orgulho em termos a filiação de 88% dos Oficiais de Náutica e 71% dos Oficiais de Máquinas. Certamente este é um dos maiores percentuais no sindicalismo brasileiro. Acompanhamos com muito entusiasmo o crescimento destes percentuais, pois eles sinalizam que estamos no caminho certo.

Urge desenvolvermos a consciência de que nossos Acordos Coletivos, obtidos sem entregas de conquistas históricas de nossos representados, não podem estar a mercê de aventureiros que vêm no sindicalismo um negócio lucrativo. Estejam os termos negociados favorecendo ou não seus representados ou pretensos representados.

Defender a UNICIDADE e lutar com todas nossas forças para que o negociado não se sobreponha ao legislado é um dever de todos. De dirigentes que têm compromissos com seus representados e dos trabalhadores em geral que, em última análise, sofrerão as conseqüências, caso esta ameaça se concretize.

Um determinado NÃO à migração

Severino Almeida Filho (*)

Tenho 47 anos. Tinha 25 quando ingressei na Petros. Constituí família cedo e estou entre aqueles que optaram por navegar na Fronape. Ofereciam um trabalho difícil, mas um futuro tranqüilo e seguro, para mim e minha família. Neste planejamento de vida, incluíram a Petros. Durante os 13 anos que estive no mar, operei em terminais, quadro de bóias e monobóias. Não foram poucos os momentos em que refletia sobre minha opção. Ela me afastava de portos e lugares mais interessantes e operações menos estressantes. Em todas estas reflexões nunca deixei de considerar as vantagens dos benefícios do Plano Petros.

Em 1987 fui demitido por justa causa, por participação em greve. Virei noites com minha família produzindo sanduíches que tentávamos vender no dia seguinte. Momentos difíceis que não foram suficientes para sair da Petros e receber a reserva de poupança. Tudo isto me vem à mente quando sou provocado pela campanha de migração que tem, como pano de fundo, alterações na legislação previdenciária complementar.

Não sou agente passivo em jogo de políticos estúpidos ou corruptos e burocratas de plantão que agravam os dispositivos legais em seus esforços para beijarem mãos de príncipes. Para os primeiros, reservo-lhes o tiro de meu voto e de tantos quanto possa influenciar. Para os outros, o meu desprezo e nossas vitórias na luta sindical. Para ambos minha disposição de luta e minha determinada decisão de permanecer no mesmo plano ao qual ingressei em minha juventude. Para todos, minha confiança que venceremos este momento difícil. Vitória que será mais ou menos difícil dependendo de quantos resolvam ficar e lutar.

Exijo o futuro tranqüilo e seguro que contratei ao assinar minha adesão e pelo qual estou pagando durante mais de duas décadas.

Nem mais. Nem menos.

(*) Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR



Jornal UNIFICAR

Av. Presidente Vargas 309 / 15º andar - Candelária - Rio de Janeiro - RJ

CEP: 20071-003

Tel.: (21) 2518-2164 / Fax: (21) 2253-4524 - E-mail: sindmar@sindmar.org.br

Edição: Assessoria de Imprensa do SINDMAR

Diagramação: Melanie Guerra

Marítimos devem aguardar estudos antes de migrar para o novo plano da Petros

Do jeito que está, o novo Plano de Previdência da Petros – o Petrobras Vida – não atende aos interesses dos marítimos. Esta foi a conclusão dos participantes da reunião promovida pelo SINDMAR em sua sede, em 20 de junho, para discutir a migração proposta pela empresa. A decisão, tirada por consenso na reunião, foi recomendar que ninguém migre para o novo plano até que as entidades representativas de classe sinalizem nesse sentido.

As entidades que representam os trabalhadores vinculados à Petrobras e aposentados da Petros – entre as quais a AEPET, Ambep, FUP, além do SINDMAR – formaram um comitê que, além de aprofundar os estudos sobre as consequências da migração, irá organizar ações para pressionar a Petros a fazer as mudanças que se fizerem necessárias. Uma das decisões já tomadas é exigir que a Petros estenda o prazo de migração, que se encerra em 31 de agosto.

Participaram da reunião do dia 20, além de diretores do SINDMAR e de seu primeiro presidente, Severino Almeida, o diretor de Previdência da Federação Única dos Petroleiros (FUP) e membro do Conselho Curador da Petros, Paulo César Chaimado Martins, o vereador carioca, Ricardo Maranhão, que também integra o Conselho, além do advogado da CONTTMAF, Edson Martins Areias. Também estiveram presentes líderes de sindicatos coirmãos, marítimos da ativa e aposentados do sistema Petros.

Paulo César Martins mostrou as diferenças entre o atual Plano de Benefício Definido (BD) e o novo Plano de Contribuição Definida (CD), o chamado Plano Vida. Segundo ele, a Petrobras, forçada pelo Governo Federal – que quer tocar a reforma previdenciária seguindo a cartilha dos credores internacionais – está atropelando um processo que deveria ser gradual e bastante discutido. Para tanto, vem fazendo intensa campanha de propaganda para convencer os associados da Petros.

Ricardo Maranhão, por sua vez, foi

No auditório do SINDMAR, marítimos da ativa e aposentados do sistema Petros ouvem com atenção as explicações sobre as diferenças entre o atual e o novo ...



Fotos Alex Farias



...Plano de Previdência da Petros, dadas por lideranças sindicais que participaram de reunião promovida pelo Sindicato nos dias 20 e 27 de junho.

enfático: “não podemos aceitar esse tipo de coisa. Precisamos decidir pela migração ou não com muita cautela, porque isso pode mudar nossas vidas”. “A Petros está usando um artifício fraudulento para atrair os aposentados para a migração. Oferece três ou quatro salários para quem migrar como incentivo. Na realidade, isso não passa das perdas acumuladas há cinco anos, que estariam sendo devolvidas sem correção”.

Em 30 anos de existência da Petros, a Petrobras propõe a troca do plano previdenciário por outro cuja vantagem é o que a lei já garante: o reajuste anual de benefícios, previsto na Lei 6.435/77, no Decreto

81.240/78 e na Resolução CGPC-03/80.

No dia 26, o Comitê em Defesa dos Participantes da Petros se reuniu para discutir e aprovar um documento, elaborado por Ricardo Maranhão e Paulo César, que será divulgado pelas entidades sindicais.

As decisões tomadas no dia 20 foram ratificadas em nova reunião, realizada no dia 27, com a participação de lideranças sindicais dos marítimos, pessoal da ativa e aposentados. Fique atento: outras reuniões estão sendo realizadas para acompanhar o processo. Acompanhe as discussões pelo site do SINDMAR (www.sindmar.org.br). ❄

Abaixo, alguns dos pontos que levaram à decisão de não aderir à migração previdenciária:

- ❑ O novo plano CD colide com vários artigos do atual Estatuto da Petros. Ele também acaba com a categoria de mantenedor fundador e os seus direitos conquistados;

- ❑ Ao migrar para o CD, o participante “rasga” o contrato atual, perdendo assim todos os direitos adquiridos através de “ato jurídico perfeito”, além de aceitar a defasagem salarial existente e as perdas provocadas por desequilíbrios do plano atual;

- ❑ Até então, no plano BD os riscos eram assumidos exclusivamente pela patrocinadora, enquanto no plano CD os riscos são transferidos para os participantes;

- ❑ No plano CD não existe regra clara que defina aposentadoria futura. O benefício dependerá do desempenho das aplicações, feita pelos gestores, de uma conta individualizada, bem como da expectativa de vida que o atuário irá definir, entre algumas tábuas biométricas possíveis.

Seminário sobre transporte aquaviário discute o trabalho do marítimo

Wilson Pastor

A atividade *Offshore* no Brasil tem potencial para gerar um grande número de empregos para o marítimo nacional, mas autoridades, empresários e parlamentares precisam assumir o compromisso de que isso se dê em bases dignas, legais e seguras, mantendo o meio ambiente livre de desastres. Esta foi, em síntese, a mensagem do presidente da CONTTMAF, Severino Almeida Filho, ao participar do 3º Seminário sobre Transporte Aquaviário (Aquatrans), promovido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha para discutir *Offshore* no Brasil. O seminário foi realizado nos dias 30 e 31 de maio no auditório do Candelária da Universidade Gama Filho, no Rio, com objetivo de aprimorar os conhecimentos dos integrantes do Sistema de Segurança no Tráfego Aquaviário (SSTA) sobre o assunto, segundo a DPC.

Alex Farias



Platêia lotada durante o 3º Aquatrans

Convidado pelo organizadores para falar sobre o marítimo brasileiro nas operações *Offshore*, Severino denunciou a existência de irregularidades que comprometem a segurança e condições de trabalho. Entre elas, a contratação irregular de falsas cooperativas no apoio marítimo e

os contratos coletivos de trabalho acordados com instituições sem reconhecimento internacional.

O presidente da CONTTMAF criticou a política salarial adotada pelas empresas nacionais. Como exemplo, ele comparou os gastos com salários e encargos de uma tripulação nacional e outra estrangeiras numa embarcação da categoria PSV-6000 BHP. O custo mensal de uma tripulação nacional está em torno de US\$ 12,210.00. No navio estrangeiro, o gasto

Alex Farias



Severino: críticas à contratação irregular de falsas cooperativas

com a mesma tripulação (CMT, IMT, ON, CHEFE, SUB-CHEFE, ELT, CD, 3MNC, MAC, MNM, CZ e TAF) chega a US\$ 24,938.00 mensais, segundo a Norwegian Maritime Unions. Além de causar a evasão de profissionais para embarcações estrangeiras, os baixos salários reduzem o nível de eficiência e segurança operacional nas embarcações nacionais.

Em relação aos estrangeiros, Severino defendeu a manutenção de tripulação brasileira nas embarcações de bandeira nacional e o emprego de pelo menos 50% de brasileiros, em todos os níveis técnicos, nas embarcações estrangeiras que permaneçam em águas brasileiras por 90



À mesa do seminário, Oswaldo Thielmann, diretor da Abeam, Ayrton Bittencourt, superintendente de ensino profissional da DPC, Ivan de Freitas, gerente de desenvolvimento de ensino profissional da DPC, Severino Almeida e Sérgio Luiz Bambino, coordenador de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário no Rio.

dias ou mais.

De acordo com Severino, são necessárias as seguintes medidas para que a atividade *Offshore* gere empregos: programas de aperfeiçoamento e prática para alunos e profissionais sem experiência; ampliação, a partir de 2002, de vagas nos Centros de Instruções, considerando as análises de mercado feitas pelos sindicatos dos trabalhadores; viabilizar a formação e prática em posicionamento dinâmico; exigir contratos coletivos de trabalho, em bases aceitáveis pela ITF, nas embarcações estrangeiras operando em águas brasileiras; equiparar os custos das tripulações nacionais e estrangeiras; aumentar o controle nas autorizações para o trabalho e a fiscalização no cumprimento da legislação relativa ao tripulante estrangeiro; ampliar o nível de fiscalização do trabalho na atividade *Offshore*. ❄

Sindicatos têm assessoria previdenciária para ajudar associados

A CONTTMAF, em comum acordo com as federações e sindicatos afiliados, firmou contrato de prestação de serviços com a Consultores Associados Ltda – Consultoria em Previdência Social. A intenção é ter apoio legislativo e acompanhamento para facilitar a conclusão dos processos dos associados dos sindicatos junto ao INSS. A ação será dirigida aos diretores que, a partir de agora, terão apoio técnico. Isso vai facilitar o andamento dos processos dos associados. Assim, as possibilidades de um marítimo sair

prejudicado diminuam. Quando o associado se sentir lesado, os consultores vão ajudar os diretores a analisar as condições dos trabalhadores para abrir novo processo.

Também serão feitos seminários e palestras para os sindicalistas. Desta forma, os diretores envolvidos em questões previdenciárias estarão mais inteirados no assunto. Todas as questões serão tratadas nesses eventos – como, por exemplo, as leis que garantem o direito do marítimo e qual a documentação exigida do segurado.

Em encontro no Rio, Força Tarefa de *Offshore* da ITF discute segurança do trabalho

Arquivo SINDMAR

A segurança dos trabalhadores em *offshore* foi tema de encontro promovido de 9 a 11 de maio pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – *International Transport Workers Federation* (ITF) no Rio de Janeiro. O encontro contou com a participação da Força Tarefa de *Offshore* (*Offshore Task Force*) da ITF, que veio ao Brasil a convite da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF).

A Força Tarefa foi criada em 1997 com o objetivo de denunciar deficiências relativas à saúde e segurança no setor de extração de petróleo e gás em todo o mundo. Atualmente, ela tem 20 membros, entre os quais o representante do Brasil, Severino Almeida Filho, presidente da CONTTMAF.

Num intervalo entre os trabalhos, participantes do encontro participaram de um jantar, no dia 11, que contou com a presença de representantes de empresas de *Offshore* sediadas no Estado do Rio e da sociedade civil. Entre estes, o presidente da Petrobras, Henry Phillippe Reichstul; a deputada federal Jandira Feghali (PC do B – RJ); o secretário estadual de energia e indústria do petróleo, Wagner Victer; o diretor do Departamento de Portos e Costas da Marinha, vice-almirante Euclides Janot; e a representante do Ministério do Trabalho, Vera Olímpio.

Acidentes têm causas iguais, diz Secretário da ITF

Para o secretário da Força Tarefa, o escocês Norrie McVicar, o acidente com a plataforma P-36 da Petrobras, em março deste ano, tem a mesma causa dos ocorridos em outros países, como o da plataforma Alexander Kielland, na Noruega, no qual 123 pessoas morreram em 1980, ou de Piper Alpha, na Austrália, destruída por uma explosão em 1988, causando 167 mortes. “As companhias não costumam ouvir os sindicatos. Eles são vistos como aqueles que só reivindicam. Não sabem que as entidades também têm políticas de



Acompanhada por Severino Almeida e Jilson Bispo, diretor do SINDMAR (ao centro), a Força Tarefa da ITF visitou a plataforma P-32, na Bacia de Campos

segurança para o trabalhador”, explica Norrie. De acordo com o secretário da Força Tarefa, antes do acidente com a Piper Alpha “o clima de medo a bordo da plataforma era tanto que os trabalhadores não podiam sequer mencionar as palavras ‘sindicato’ ou ‘proteção de trabalho’, com receio de demissões”. Desde então, diz ele, melhorou a parceria entre as empresas e sindicatos. Norrie lamenta, contudo, que tenha ocorrido tantas mortes para que isso ocorresse.

Entre as principais decisões tomadas no encontro estão a identificação e a definição de estratégias para lidar com as empresas que mais dão trabalho aos sindicatos. Três dessas companhias estão identificadas: Havilla, Trico Marine e DSND. Recusa a assinar contrato coletivo, desrespeito aos direitos do trabalhador e campanhas contra o movimento sindical são algumas das práticas abusivas dessas empresas.

Defendendo o ponto de vista dos empresários, o diretor da Abeam, Osvaldo Thielman, pregou, em sua palestra, uma parceria entre sindicatos e armadores. Sua defesa, contudo, foi encarada com reservas, em razão a difícil relação com as empresas, que costumam assumir

uma posição radical diante de qualquer tentativa de negociação salarial. Caso, inclusive, da própria Abeam.

Presidente da CONTTMAF denuncia insuficiência de fiscais

Em sua palestra, o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, apontou dois problemas relacionados à contratação de trabalhadores estrangeiros. Um deles diz respeito à Unidade Especial de Transporte Aquaviário e Portuário. Apesar de fazer um ótimo trabalho, ressaltou ele, esse departamento do Ministério do Trabalho (MT) tem apenas 62 fiscais, número insuficiente para fazer a fiscalização em todos os estados. Isso permite que empresas ignorem a determinação legal de se contratar um brasileiro para cada três estrangeiros embarcados em navio de bandeira estrangeira.

Outro problema apontado por Severino é o processo na Coordenação de Migração: as autorizações para o trabalho de estrangeiros são concedidas sem critério, o que dificulta o cumprimento da lei. Já foi solicitado formalmente ao MT que exija da empresa que pedir autorização para trabalho de estrangeiro a comprovação de que também emprega brasileiros. ❄

SINDMAR assina Acordo Coletivo de Trabalho com Transpetro e Petrobras

Fotos Alexandre Brum

Depois de longa negociação, que se estendeu por seis meses, entremeada por uma bem sucedida paralisação de 24 horas realizada em 23 de fevereiro – considerada legal pelo Tribunal Superior do Trabalho – a Petrobras e a Transpetro assinaram em 16 de junho com o SINDMAR dois Acordos Coletivos de Trabalho e dois PLRs – Participação em Lucros e Rendimentos.

A solenidade foi realizada no Pier Mauá e estavam presentes, representando as empresas, os presidentes da Petrobras, Henri Philippe Reichstul, da Transpetro, Mauro Campos, e o superintendente da Transpetro, Celso Luis Pereira. Pelo SINDMAR, participaram seu primeiro presidente, Severino Almeida Filho, além de diretores de entidades que representam trabalhadores das duas estatais, como os sindicatos dos Petroleiros e Federação Única dos Petroleiros (FUP).

Também esteve presente o diretor de Portos e Costas da Marinha, vice-almirante Euclides Janot, que disse ser apenas “um figurante para uma história com final feliz”.

As várias conquistas obtidas nos acordos assinados com a Petrobras e Transpetro representam um avanço para



Após a cerimônia, visita ao navio Lorena: Jailson Bispo, diretor do SINDMAR, Mauro Campos, Severino Almeida, Henri Reichstul e Celso Luis Pereira entre tripulantes, o chefe de máquinas do navio, Resende, e o comandante, Mauro Tavares (ao centro).

a categoria. Sua vigência é de 1º de novembro de 1999 a 1º de novembro de 2001. Entre os benefícios obtidos - e que não haviam sido incluídos nos acordos anteriores – estão a extensão do plano de saúde para toda a família do marítimo, a cobertura das despesas com transporte da casa do funcionário até o porto onde o navio estiver atracado, além de escalas

de embarque mais adequadas.

Em seu discurso, o presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, lembrou a força da unidade do movimento sindical no processo de negociação. Resaltou também que vários aspectos preocupantes quanto às condições de trabalho dos marítimos da Transpetro serão resolvidos com a assinatura dos acordos.

Com o bom termo das negociações, as duas empresas parecem ter finalmente acertado o rumo – e um indicativo disso não foi apenas o chaveiro-bússola distribuído como brinde aos presentes à cerimônia de assinatura dos acordos com o Sindicato. Os acordos trazem muitos benefícios aos marítimos que trabalham na estatal.

Nada mais justo para os profissionais que dedicam boa parte de suas vidas ao trabalho na empresa. É o caso do comandante Mauro Tavares, há 22 anos na companhia. “Estamos numa longa expectativa, já que nossos salários sofreram grande defasagem ao longo dos últimos cinco anos. Mas agora, com a assinatura desses acordos, há entre a tripulação uma grande esperança de melhoria. O sindicato está fazendo o seu papel, que é buscar a atualização do seu representado junto ao mercado”, afirmou o comandante. ❄



José Lima, presidente do Conselho de Administração da Transpetro, Mauro Campos, Severino Almeida, Celso Luis Pereira e Reistul observam o comandante Mauro explicar detalhes sobre a operação do navio

Primeiro acordo após privatização garante equiparação salarial dos marítimos da Barcas S.A.

O Acordo Coletivo de Trabalho firmado com as Barcas em 25 de maio tem como principal benefício a equiparação salarial dos marítimos contratados após o processo de privatização da extinta Conerj – como o valor pago a eles era inferior ao que recebiam os contratados pela antiga estatal, surgiram grandes diferenças salariais em uma mesma função.

O acordo, que resolve estas questões, vai beneficiar cerca de 200 marítimos. Dependendo do caso, eles poderão ter um ganho de até 70%. A assinatura foi saudada pela diretoria do SINDMAR, já que há dois anos os marítimos das Barcas S.A. não contavam com a proteção de um Acordo Coletivo de Trabalho.

O transporte regular entre o Rio e Niterói existe desde 1835 – ou seja, há 166 anos. Antes, a travessia só podia ser feita por botes, fáluas e saveiros impulsionados por escravos. De lá para cá, o negócio se expandiu. Foram criadas outras rotas, como Rio-Paquetá, por exemplo. Disputas, fusões, brigas e acordos aconteceram entre os que exploraram o transporte de cargas e passageiros na Baía de Guanabara. Com a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói), na década de 70, os automóveis deixaram de



Fábio Ximenes



Fábio Ximenes

Principal meio de transporte de milhares de pessoas (ao lado), as Barcas que fazem a travessia Rio-Niterói (acima) foram privatizadas há três anos.

ser transportados por balsas mas, ao contrário do que se previa, o volume de passageiros aumentou nos anos seguintes, apesar da ponte.

Em 1979, o Governo federal transferiu a responsabilidade pela travessia marítima ao Governo estadual, que criou a Conerj – Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro. Em 1988, o serviço foi privatizado. O controle acionário da Conerj passou para um consórcio, que tem contrato de concessão de 25 anos. Há três anos à frente do negócio, a Barcas S.A. Transportes Marítimos assina seu primeiro Acordo Coletivo de Trabalho. ❄



Alex Farias

José Válido, segundo presidente do SINDMAR, e Amaury de Andrade, diretor da Barcas S.A., assinam o Acordo Coletivo de Trabalho.

Chega ao fim cinco anos de jejum dos marítimos da Flumar

Após dois meses de negociação, o SINDMAR assinou o Acordo Coletivo de Trabalho com a Flumar, empresa que não tinha contrato assinado há cinco anos. O ponto mais importante do Acordo foi o reajuste de 40% no salário dos marítimos, com base nos valores pagos em 1996, ano do último acordo – sem contar, é claro, o avanço que significa a retomada do diálogo entre a empresa e os sindicatos.

O resultados das negociações foi bastante razoável, avaliou o segundo-presidente do SINDMAR,



Alex Farias

Válido e diretores da Flumar assinam o acordo que garantiu um reajuste de 40% nos salários dos marítimos que trabalham na empresa

José Válido. O mais importante, ressaltou ele, é que todas as solicitações de melhorias vieram de bordo. A tripulação, que é totalmente brasileira, participou ativamente das negociações. “Um entendimento entre patrões e trabalhadores traz paz para os navios”, garantiu Válido, acrescentando que, embora o acordo não tenha sido o melhor possível, devido às circunstâncias, “ele abriu caminho para que, no futuro, possamos melhorar cada vez mais as condições de trabalho dos tripulantes dos navios da Flumar”, finalizou.

Cooperativa de Trabalho perde na Justiça de Brasília

Cícero Euzébio de Andrade ajuizou ação reclamando relação de emprego por cerca de três anos contra a Cooperciv - Cooperativa de Trabalho, Espaço y Engenharia Empreendimentos Ltda, Paulo Octávio Investimentos imobiliários Ltda e Senap - Construtora e Incorporadora Ltda, obtendo ganho de causa na 3ª Vara do Trabalho de Brasília, a qual assim concluiu: *“Isto posto, decide a egrégia 3ª Vara do Trabalho de Brasília, Distrito Federal, julgar PROCEDENTES EM PARTE os pedidos formulados por Cícero Euzébio de Andrade em desfavor de Cooperciv Cooperativa de Trabalho e improcedente em relação às reclamantes Espaço y Engenharia e Empreendimentos Ltda, Paulo Octávio Investimentos Imobiliários Ltda e Senap - Construtora e Incorporadora Ltda, nos moldes da fundamentação precedente, que passa a fazer parte integrante deste dispositivo. Juros e correção monetária na forma da lei. Descontos previdenciários e fiscais a incidirem, conforme discriminação anteriormente feita. Custas processuais, pela primeira reclamada, no importe de 120,00 (cento e vinte reais), calculadas sobre R\$ 6.000,00 (seis mil reais), valor arbitrado à condenação.”*

Entretanto, o mais importante dessa sentença são os argumentos de ordem jurídica e social expostos no relatório do Juiz Prolator, Dr. Grijalbo Fernandes Coutinho, ao afirmar:

“...A questão mais importante da matéria em discussão refere-se ao fato de que a precarização das relações de trabalho, sobretudo na economia globalizada e no liberalismo reinante no país, têm levado os trabalhadores à submissão de situações até então inesperadas, desde a perda contínua de conquistas sociais em nome da manutenção do emprego, até a adesão ao sistema de trabalho por meio de cooperativas, criadas tão somente para burlar as disposições mínimas da relação entre o capital e o trabalho, contempladas na Consolidação das Leis do Trabalho, em clara ofensa ao art. 9º.

Os estimuladores de plantão do fim das garantias sociais aos trabalhadores são os mesmos que criaram o sistema pre-

videnciário assecuratório da aposentadoria apenas aos que contribuem, desprezando-se, assim, o antigo regime do tempo de serviço. Ora, trabalhador desempregado, como no caso dos autos, que para ter contraprestatividade remuneratória adere a suposta cooperativa de trabalho, sem saber exatamente do que se trata, não terá na velhice ou na enfermidade qualquer renda oriunda do estado, papel que lhe cabe de forma precípua. Estes aspectos não podem ser abandonados na solução da lide.

Mas não é só isso.

Indiscutivelmente, os requisitos típicos da relação de emprego encontram-se presentes (CLT artigos 2º e 3º), eis que o



autor prestava serviços de forma não eventual (diariamente), mediante subordinação jurídica (vide depoimento da primeira testemunha) e com o pagamento de salário de acordo com a produção realizada, fato último confessado pelo preposto patronal.

Sobre a contratação realizada por cooperativa de trabalho, traz-se à tona recente reportagem publicada na revista da ANAMATRA, cujo título é “Sob a Mira do Ministério Público”. As cooperativas de trabalho, ...têm sido alvo constante do Ministério Público. André Lacerda, Procurador Chefe da 9ª região, em Curitiba, diz que a maioria das entidades criadas nos últimos anos serem de fachada para a atuação de “gatos”, sujeitos que arrebanham mão-de-obra barata para atuar principalmente na construção civil e no cam-

po – que ficam com até 30% do dinheiro arrecadado.

...Empresas (NR: picaretas) passaram a demitir seus empregados para recontratá-los por intermédio de cooperativas criadas por eles próprios e assim se livrar dos encargos sociais. Em Foz do Iguaçu, um hotel demitiu todos os seus empregados e terceirizou seus serviços para uma dessas cooperativas. O mesmo aconteceu no interior de São Paulo, onde 200 mil apanhadores de laranja perderam o vínculo empregatício. Essas pessoas continuaram executando as mesmas tarefas, nos mesmos locais, sob o mesmo comando, apenas deixaram de ter direito ao FGTS, férias, 13º, licença maternidade, entre outros.

De acordo com o Procurador Chefe da 15ª Região, em Campinas, Raimundo Simão de Melo, as investigações comprovaram que as cooperativas de apanhadores de laranja foram criadas por intermediários de serviço com o incentivo da classe patronal para diminuir o custo da mão-de-obra. (NR: em prejuízo dos direitos dos trabalhadores).

Seu colega, também procurador da 15ª Região, Ricardo Tadeu Marques da Fonseca, afirma que nesses casos permanece a relação de subordinação do empregado ao empregador, o que fere o princípio cooperativista. Criadas na Europa, por anarquistas, essas organizações têm caráter libertário, e visam o benefício do próprio trabalhador, conta Ricardo. De acordo com ele, se uma cooperativa trabalha para beneficiar terceiros perde sua principal característica e vira empresa intermediadora de mão-de-obra.

Para Ricardo Tadeu, as cooperativas de trabalho praticam dumping social ao estabelecer concorrência desleal com as empresas que pagam impostos. Ele cita o caso das criadas pelo governo do Ceará para ceder mão-de-obra para empresas, geralmente do sul e sudeste, que são atraídas por vantagens fiscais. Elas ganham anos de isenção fiscal e não pagam direitos trabalhistas, ao contrário das concorrentes regularmente estabelecidas. O prejuízo acaba sendo de toda a sociedade que deixa de receber os benefícios gerados pela coleta de impostos.”

Petrobras compra navios e contrata operadora que pretende usar tripulação croata e filipina

Odilon Braga

Representantes de sindicatos marítimos, da FNTTAA e da CONTMAFF realizaram um ato público de protesto, em 22 de junho, contra a compra, pela Petrobras, de dois navios de segunda mão no exterior – que serão gerenciados por empresas estrangeiras e tripulados por filipinos e croatas.

A resposta à manifestação dos sindicatos veio rápida: a empresa se comprometeu junto à Confederação e à Federação a trocar a tripulação por brasileiros tão logo os navios cheguem ao Brasil. Isso deve ocorrer em meados de julho.

A notícia da compra foi veiculada na edição de maio da revista Marine Log: a Petrobras estava adquirindo dois navios *Suezmax*, que pretendia transformar em aliviadores (*shuttle tankers*) para operar na Bacia de Campos. Segundo a revista, o *NT Loire* havia custado US\$ 18 milhões e o *NT Front Archer* US\$ 20 milhões – possibilitando, assim, um lucro de US\$ 38 milhões a seus antigos proprietários.

A negociação foi confirmada pela Transpetro em 17 de maio. A diretores do SINDMAR, o presidente e o superintendente da empresa disseram que o *NT Loire* seria entregue com tripulação estrangeira para “atender as exigências operacionais dos equipamentos modernos”. De acordo com a Petrobras, o *NT Loire* irá se chamar *Cartola* e o *NT Front Archer*, *Ataulfo Alves*.

O SINDMAR foi informado que o *NT Loire* docaria para receber novos equipamentos que atenderiam as novas exigências impostos pela E&P. Até isso acontecer, ele permaneceria no tráfego de longo curso, operando no transporte de óleo cru. Em 29 de maio confirmamos nossas suspeitas: o *NT Loire* não tem qualquer equipamento que justifique sua operação por estrangeiros.

Atitude como esta, decidida e articulada sem prévio conhecimento e debate, mostra o total desrespeito da Petrobras a seus marítimos. A contratação da Acomarit/V.Ships para operar os navios, feita pela Petrobras, também é um sinal de desprezo à indústria naval nacional e seus trabalhadores – não é demais lembrar que,



Promovido pelo SINDMAR, CONTTMAF e FNTTAA, ato em frente à sede da Petrobras levou ao conhecimento público a negociata promovida pela Petrobras

há pouco mais de um ano, a Petrobras/Transpetro foi parceira da mesma empresa suíça numa fracassada e espúria tentativa de terceirização de sua frota petrolífera.

Somos defensores da Petrobras e temos dado importantes contribuições ao



Jandira Feghali participa do protesto

seu desenvolvimento. Por isto, não pactuamos com procedimentos que maculem a sua imagem, que desqualifiquem seus profissionais marítimos e lancem a companhia numa aventura inaceitável e de péssima repercussão internacional.

A decisão da companhia em operar os navios com estrangeiros é inaceitável pelos seguintes motivos:

- Na ausência de razões técnicas que justifiquem o uso de estrangeiros, sua prática abre um precedente perigoso na com-

posição das tripulações da companhia.

- O marítimo brasileiro nada deve a croatas e filipinos em sua formação, qualificação e certificação para operar um navio tanque que, por enquanto, só se diferencia por ter túnel aberto para colocação de *thrusters* e propulsão controlável por passo variável (CPP), uma tecnologia já utilizada inclusive pela antiga Fronape em inúmeros navios.

- Temos e já oferecemos à companhia não uma, mas duas tripulações brasileiras, experientes e certificadas para trabalhar nestes navios – que estarão mais sujeitos a riscos operacionais com as pretendidas tripulações do que com brasileiros.

Além de protestar formalmente, as entidades representativas dos marítimos decidiram pedir um requerimento de informações, através da Câmara Federal, para dirimir dúvidas como o valor de compra dos navios e o valor de mercado; as razões que levaram a Petrobras a tomar esta decisão precipitada, desprezando propostas antigas de construção de “*shuttle tankers*” em estaleiros brasileiros; a subordinação inaceitável ao que a Accomarit entende como adequado para a operação dos navios; as razões para a “filipinização” de suas tripulações e o desprezo pela qualificação do marítimo brasileiro, entre outras. ❄️

Docenave põe navios à venda e quer repassar dívidas trabalhistas

A Docenave está vendendo seus navios e também o departamento de granéis. A informação foi confirmada pela própria empresa em reunião com diretores do SINDMAR. A Docenave pretende ainda repassar ao comprador as dívidas trabalhistas.

De acordo com o departamento jurídico do SINDMAR, os artigos 10 e 448 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) garantem os direitos individuais dos empregados. O artigo 10 diz que qualquer alteração na estrutura jurídica da empresa não afeta os direitos adquiridos por seus empregados. O artigo 448 diz que a mudança também não afeta os contratos de trabalho.

No caso de os navios da Docenave serem vendidos para a empresa estrangeira com bandeira de conveniência, os empregados da Docenave não poderão ter os contratos de trabalho sucedidos pela empresa compradora. Assim, se a Docenave não quiser manter os contratos de trabalho de seus empregados, terá obrigatoriamente de rescindí-los, já que a sucessão seria juridicamente impossível.

Diante disso, o SINDMAR está fazendo uma pesquisa com a tripulação dos navios da empresa para saber se solicita a abertura de negociação para renovação do Acordo Coletivo ou não. O sindicato também quer saber a posição dos tripulantes sobre o assunto e se as dívidas trabalhistas devem continuar ou não com a empresa.

Protestos antiglobalização marcam Dia do Trabalho no mundo

Ao contrário do que ocorreu no Brasil, em outros países o 1º de maio não foi comemorado, foi protestado. Enquanto aqui centrais sindicais faziam festas e distribuíam brindes e até carros, apoiadas por empresas sedentas de lucro, nas principais capitais mundiais o capitalismo foi alvo de irados protestos.

Em Berlim, capital da Alemanha, a esquerda foi para rua manifestar contra a globalização e entrou em confronto com a Polícia. Em Frankfurt, gás lacrimogêneo, cassetetes e canhões foram usados contra trabalhadores que protestavam contra passeata neonazista. Foi o 1º de maio mais violento na Alemanha em dez anos, de acordo com dados oficiais.

Zurique, Suíça e Oslo, Noruega, não ficaram de fora. Enquanto na primeira, cerca de 40 pessoas foram presas durante manifestação, o ministro das relações Exteriores da Noruega, Thorbjörn Jagland, recebeu torta na cara de manifestantes antiglobalização.

Na capital inglesa, os protestos começaram cedo. Pela manhã, cerca de 500 ciclistas londrinos interromperam o trânsito em frente à embaixada americana. À tarde, cinco mil manifestantes tentaram sair em passeata em *Oxford Circus*, centro comercial da cidade, mas foram impedidos pela

Polícia. Reagiram quebrando vidraças de bancos e atirando garrafas contra os policiais. Também na Austrália trabalhadores pretendiam invadir as bolsas de valores de Sydney e Melbourne. Impedidos, fecharam ruas do centro financeiro e se dirigiram às assembleias legislativas das cidades.

E em Cuba o líder comunista Fidel Castro lançou uma campanha contra a Área de Livre Comércio das Américas (Alca). Para Fidel, que discursou na Praça da Revolução para um público de um milhão de pessoas, a Alca é apenas um projeto dos Estados Unidos para recolonizar a América Latina.

Esses protestos, todos feitos por trabalhadores, mostram a dimensão da crise do capitalismo que atravessa o mundo inteiro. É a reação às ameaças a direitos históricos, conquistados ao longo dos anos e à custa de muita luta, que o capitalismo quer extinguir. No Brasil, um dos últimos bastiões de defesa dos direitos do trabalhador, estes direitos sofrem ataques constantes das forças neoliberais. E mesmo assim, em um dia em que se deveria repensar as dificuldades sofridas e intensificar a luta, o que se vê são pessoas cooptadas por instituições que acham possível a união do capital e do trabalho. ❄

Comandante culpa navio de Malta por acidente na costa do Rio Grande do Sul

O navio São Sebastião, que partira do Rio com uma carga de cinco mil toneladas de sal em 24 de abril, com destino ao Rio Grande do Sul, sofreu um acidente na manhã do dia 27 a 47 quilômetros da costa gaúcha, entre os municípios de Mostardas e Palmares do Sul. A embarcação se chocou com o graneleiro Olimpus, de bandeira de Malta, que transportava 26 mil toneladas de trigo da Argentina para Santa Catarina. O acidente, além de intrigar as autoridades marítimas, preocupou o SINDMAR. Felizmente ninguém ficou ferido.

O Olimpus sofreu um rombo no porão número um e três mil toneladas de trigo foram parar no fundo do mar. Já o São Sebastião teve uma pequena avaria – um

rasgo horizontal – e seguiu até o Rio Grande com sua tripulação de 22 pessoas. De acordo com a tripulação do São Sebastião, o Olimpus, depois do acidente, seguiu em frente sem sequer atender aos chamados pelo rádio.

Em entrevista ao UNIFICAR, o comandante Moisés Calixto da Silva, do São Sebastião, culpou o Olimpus. “Nós o avisamos a uns 400 metros, pensamos que ia desviar. Mas atravessou a boreste e bateu de bombordo”, relata Moisés. Segundo ele, todos os equipamentos do São Sebastião estavam funcionando normalmente. No momento do acidente, afirmou Calixto, não havia nenhum homem no passadiço do Olimpus e apenas um no convés. ❄

Fique Atento

Cadastre seu e-mail no Sindicato. Através dele você receberá com mais rapidez, pela Internet, informações sobre a defesa de seus direitos de trabalhador.

Curso de Auditor Interno

O SINDMAR está promovendo um novo curso de Formação de Auditor Interno ISM Code, ISO 9001, ISO 14001 E BS 8800(OHSAS 18001). O curso será ministrado no período 20 a 31 de agosto, na sede do SINDMAR, localizada na Avenida Presidente Vargas 309, 15º andar, das 17h30m às 21h30m. As inscrições podem ser feitas na secretaria do sindicato. Para mais informações, contacte o diretor de Educação, José Serra, pelo e-mail joseserra@sindmar.org.br

Mudança nos telefones

Ao ligar para o SINDMAR, não se esqueça das mudanças feitas pela Telemar: é preciso discar o 2 na frente. Desde o dia 30 de junho, o número do telefone da entidade passou a ser 2518-2164.

O SINDMAR mantém convênios com universidades e cursos para seus associados e dependentes. Aproveite: sindicalize-se e usufrua com seus dependentes dos benefícios oferecidos.

Ciaga forma nova turma de Inspetores navais

Fotos Alex Farias

Em cerimônia realizada no auditório do Ciaga no Rio de Janeiro, comandada pelo almirante Jorge Lopes, 34 marítimos se formaram no curso de Inspetor Naval. Dentre eles, oficiais de Marinha Mercante e de Guerra. A novidade é a abrangência do currículo, que contempla *Flag Station Control* (embarcações nacionais) e *Port Station Control* (embarcações estrangeiras e plataformas).

Este curso abriu o mercado de trabalho para aqueles que ainda não conseguiram uma colocação. De todos os for-



A turma que concluiu o curso de Inspetor Naval ministrado pelo Ciaga



A cerimônia de formatura foi comandada pelo almirante Jorge Lopes (ao centro)

mados apenas nove não estão empregados, – isso porque eles são do Rio, onde as vagas são escassas.

O almirante Jorge Lopes, entretanto, garantiu que a colocação não será difícil. “Eles têm agora formação completa. Quando a Marinha começar a inspecionar, as empresas vão ter que se enquadrar. Por isso, vai haver uma grande demanda dessa mão-de-obra”, afirmou. Segundo ele,

se os marítimos que moram no Rio quiserem, poderão conseguir uma colocação imediata em outro estado. O almirante agradeceu ao SINDMAR por ter enviado 11 oficiais para o curso, elogiou os que se formaram por terem concluído muito bem o curso e afirmou que eles estão prontos para a nova função. Lopes afiançou ainda que outros cursos vão ser abertos, em breve. ❄

TÁBUA DAS MARÉS

Pan Marine

Em mesa-redonda realizada em 6 de junho, o SINDMAR deu ciência à Pan Marine de que a empresa está cometendo inúmeras irregularidades, tais como o não cumprimento da Norma 31 do Conselho Nacional de Imigração, regulada pela Normativa 19 da Secretaria de Inspeção do Trabalho de 7 de setembro de 2000. Essas normas obrigam empresas de bandeira estrangeira em águas jurisdicionais brasileiras há mais de 90 dias a contratarem tripulantes brasileiros dos três níveis técnicos (oficiais, graduados e não graduados) para as atividades de navegação (convés e de máquinas). No caso da Pan, verificou-se a necessidade de se contratar de Oficiais de Máquinas e de Náutica. A empresa se mostrou aberta à negociação de Acordo Coletivo, apesar de nunca ter firmado acordos com sindicatos. Além de 20% de reajuste para os marítimos desta empresa, o SINDMAR reivindica uma redução do tempo de embarque, que atualmente é de 49 X 49, para 42 X 42 (42 dias embarcados e 42 dias de repouso).



Maré Baixa ↓

Maré Alta ↑

↓ Cinismo para inglês ver

São Miguel

A São Miguel, empresa de tráfego portuário (transporte de combustível) reduziu a soldada base de seus funcionários. O fato já foi denunciado à Unidade Especial de Transporte Aquaviário e Portuário do Ministério do Trabalho. O SINDMAR reivindica o restabelecimento da soldada e também a manutenção do regime de 14 X 14, reajuste de 20 % e assistência odontológica. Essas propostas foram apresentadas em reunião realizada em 18 de abril. A empresa ficou de retornar as negociações com o Sindicato.

Em recente entrevista à revista inglesa *Fairplay*, o empresário brasileiro Frank Wlasek contou seu sucesso à frente de suas empresas. A Metalnave – comprada na falência há 23 anos – e o estaleiro Itajaí, em Santa Catarina, comprado há cinco anos. Wlasek diz que apesar da crise em que vive o país, emprega mais de 1.500 pessoas e tem um patrimônio de US\$ 150 milhões. Entre os clientes estão a Petrobras e a Copene.

O detalhe é que a empresa de navegação Metalnave, transportadora de gases e produtos químicos, não tem Acordo de Trabalho assinado com os sindicatos. Ela é uma das que pagam os salários mais baixos do mercado. Em consequência disso tem uma enorme dificuldade de formar tripulação. A empresa, ainda por cima, adota a prática de terceirizar a contratação de pessoal para seus navios. É cinismo para inglês ver.



**A Força do Sindicato está em seus associados.
Participe das lutas de sua categoria.
Una-se a seus companheiros.**

SINDICALIZE-SE

Av. Presidente Vargas 309, 15º andar
Centro - Rio de Janeiro - RJ - Cep: 20040-010

Impresso