



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

**Todo
apoio à
Unicidade
Sindical**

**SINDMAR assina 5
acordos e mobiliza
base no Nordeste**

Páginas 18 e 19

**Defesa do estado
nacional no Dia
Marítimo Mundial**

Página 3

**Petros: assembléia
diz não à migração**

Página 9

**Assinado pacto
internacional
contra a Trico**

Página 14

**Site do SINDMAR
muda e melhora
a navegação**

Página 21

ITF comprova fraude em certificações para Oficiais Mercantes

Para comprovar uma suspeita, David Cockroft, secretário-geral da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), pagou US\$ 4,5 mil para obter um certificado de qualificação emitido pelo Panamá que o habilita, como Oficial de Náutica, a guiar tanto um transatlântico quanto um cargueiro. O Centro Internacional de Pesquisa Marítima (SIRC), vinculado à Universidade de Cardiff, Inglaterra, detectou 12.635 casos de fraudes em 40,5 mil certificados emitidos por seis países do Sul e Sudeste da Ásia e da Europa Oriental. O trabalho foi encomendado pela Organização Marítima Internacional (IMO), a agência das Nações Unidas reguladora da Marinha Mercante mundial.

Páginas 12 e 13

.....

**Em entrevista ao
Unificar, Jandira
Feghali aponta as
perdas causadas aos
trabalhadores pelo
governo FHC**



Páginas 10 e 11

Um olhar atento à nossa proa

Embora muitos não percebam, temos participado, contribuído e por vezes encabeçado vitórias históricas. É motivo para reflexão, numa época de graves perdas e danos para os trabalhadores e suas representações sindicais ao redor do mundo. Sem dúvida, para nós brasileiros, marítimos ou não, a última década e este início de novo século não deverá deixar saudades.

Consideremos, contudo, que a Marinha Mercante da América do Sul já está desnacionalizada, à exceção do Brasil. Registre-se que, em meados da década passada, não eram poucos os que apostavam que não sobreviveríamos àquela década. Ainda temos frota própria. Temos ainda – verdade que sustentada por lei ordinária – a reserva para a bandeira brasileira na nossa navegação de cabotagem, exceto em situações que já eram regra, antes da alteração constitucional. Há critérios para afretamento, constituição e manutenção de empresa de navegação mais rígidos hoje do que no passado recente. A Agência que regulamentará a atividade será exclusiva para o setor quando, inicialmente, a intenção do Governo era torná-la um apêndice do modal rodoviário.

Algumas vitórias foram marcantes, como a que abortou a tentativa da Petrobras de terceirizar seus marítimos. Fomos a única categoria profissional, entre empregados de estatais e empresas de capital aberto, a reverter um processo de terceirização. Não fôssemos nós um movimento sindical que não negocia direitos dos trabalhadores em troca de dinheiro do FAT teríamos, à época, destaque nos principais veículos de comunicação do país. São estes aspectos que diminuem a tristeza com a nossa quase exclusão da navegação de longo curso ou a demora em ver a nossa frota ampliada.

Estes e outros aspectos negativos e preocupantes necessitam ser observados com outros fatos que sugerem o crescimento de nossa força de ação sindical. Nenhuma outra categoria profissional tem conquistado a média de reposição salarial que estamos obtendo em nossos Acordos Coletivos. Nenhuma outra categoria profissional tem resistido e vencido a luta pela não entrega de direitos conquistados em negociações coletivas e greves históricas do passado. A imigração de estrangeiros para tripular embarcações nacionais, uma praga em diversos países, não é uma realidade entre nós. O mercado de trabalho está equilibrado, no limite do possível. Poucos são os desempregados – a maioria dos que assim estão é pela falta de certificação de cursos especiais. No *Offshore*, conseguimos a proeza de, em seis anos, quintuplicar a nossa participação no mercado de trabalho.

Enquanto a maioria – até por convivência com a atual política econômica, motivada principalmente pelo farto dinheiro do FAT – tem se curvado, aceitado e propalado o discurso da empregabilidade, com pouco ou nenhum respeito a direitos e legislação do trabalho, nós, sem negligenciarmos a defesa de nossos empregos, ousamos reivindicar e lutar por avanços em nossas relações de trabalho.

Diversas empresas que não possuem Acordos Coletivos

celebrados conosco ainda pagam salários aviltantes. O desequilíbrio é muito grande. Algumas chegam a pagar a seus oficiais, embarcados em navios de carga e tráfego semelhantes, duas vezes menos, ou até mais, do que outras.

Isto é inaceitável.

Enganam-se os companheiros que acreditam podermos corrigir isto não embarcando. Pensam que, desta forma, obrigarão os armadores a oferecer melhores salários. Com esta atitude, só vão é dar motivo para importarem mão-de-obra estrangeira, sob o argumento de que não há brasileiros disponíveis para o embarque. Esta é uma forma de luta totalmente equivocada.

A forma correta é ocupar seu posto de trabalho e, no exercício de sua função, demonstrar determinação para de forma coletiva e organizada conquistar melhores salários.

A não compreensão disto pode destruir tudo o que de positivo acima destacamos.

Petros: SINDMAR prepara ação para obter isenção do IR

Atenção aposentados e pensionistas da Petros! O advogado Edson Martins Areias, assessor jurídico do SINDMAR e da CONTTMAF, está preparando uma ação judicial contra a União para obter isenção do pagamento do Imposto de Renda sobre os benefícios recebidos da Petros no que tange às



Edson Areias, assessor jurídico da CONTTMAF

contribuições efetuadas pelo marítimo e pela patrocinadora. A ação também pleiteia a devolução das parcelas recolhidas de modo indevido pela Receita Federal a partir do primeiro benefício recebido após a aposentadoria.

Os companheiros que desejarem entrar com a ação devem procurar o departamento jurídico do SINDMAR no seguinte horário: terças e quintas-feiras, de 9h às 12h e de 14h às 17h.



Jornal UNIFICAR
Av. Presidente Vargas 309 / 15º andar
Candelária - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20040-010
Tel.: (21) 2518-2164 / Fax: (21) 2253-4524
Email: sindmar@sindmar.org.br
Edição: Assessoria de Imprensa do SINDMAR
Fotos: Fábio Ximenez e arquivo
Diagramação: Melanie Andrade

Defesa do estado nacional marca solenidade no Ciaga pelo Dia Marítimo Mundial

A solenidade pelo Dia Marítimo Mundial, celebrado este ano em 27 de setembro, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) – com a presença do SINDMAR – foi marcada pela defesa do estado nacional. A ênfase foi dada pelo vice-almirante Euclides Duncan Janot de Matos, diretor de Portos e Costas, no discurso dedicado ao tema Nacionalismo na Comunidade Marítima. “Apesar de toda a moda globalizante, os Estados continuam existindo e nada indica que entraram em declínio. Pelo contrário, sua vitalidade é fundamental para o sucesso da aldeia global. A ação do Estado deve servir de contrapeso à mão invisível do mercado que nem sempre se dirige à maximização da felicidade”, afirmou Janot.

A solenidade, assistida por cerca de 600 participantes, foi presidida pelo comandante da marinha, almirante-de-esquadra Sérgio Florêncio Chagasteles. Além do SINDMAR, representado pelo seu primeiro-presidente, Severino Almeida Filho, estiveram presentes diversos parlamentares, entre eles a senadora Emília Fernandes (PT-RS), a deputada fe-



deral Jandira Feghali (PC do B-RJ), o deputado estadual Edmilson Valentim (PC do B) e também o secretário estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, Wagner Victer.

Em seu discurso, o vice-almirante Euclides Janot afirmou que, no contexto do “poder marítimo”, lida-se com interesses “cujo peso pode ser esmagador se não contrabalançado por políticas nacionais claras e com o acompanhamento de ações adequadas. Não é um jogo para amadores”. Ele afirmou acreditar, contudo, “que dele temos condições de participar porque possuímos empresários arrojados e competentes, bem como técnicos, operários e marinheiros que se com-

O ponto alto da solenidade no Ciaga, que contou com a presença de autoridades e do SINDMAR (ao lado), foi o discurso do vice-almirante Euclides Janot (abaixo)



param favoravelmente aos melhores do mundo”.

Para Janot, a autoridade marítima brasileira deve exercer o papel de ator do nacionalismo. “Não daquele isolacionista e xenófobo mas sim do que procura entender e adaptar a nova realidade mundial às peculiaridades e às forças reais do nosso país. Um nacionalismo de resultados”, resumiu. ❄

SINDMAR participa de cerimônia promovida pela IMO em Londres

À convite do representante permanente do Brasil na Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), almirante Mauro César, o SINDMAR compareceu em 27 de setembro à sede da organização, em Londres, para a cerimônia especial de comemoração do Dia Marítimo Mundial. Nosso representante – e também da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) e da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) – foi o segundo-presidente do Sindicato, José Válido.

A solenidade foi aberta com a apresentação, no Rio Tâmsa, de barcos da Brigada de Combate à Incêndio de Londres, seguida de uma simulação de busca e salvamento feita pela *Royal National Lifeboat Institution* e a apresentação da

guarda de honra da Royal Navy. A apresentação foi aberta por William A. O’Neil, secretário geral da IMO. David Cockroft, secretário-geral da Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes (ITF) também esteve presente.

A inauguração de uma monumental escultura com mais de 10 toneladas de bronze, representando a proa de um navio com um marítimo laborando um cabo como se estivesse em *stand-by*, pronto para iniciar uma amarração, dá a dimensão da importância que a ONU, através da IMO – que congrega 159 estados-membros e dois membros associados – dispensa ao marítimo, que foi o homenageado no 50º aniversário da entidade. A escultura, feita em homenagem aos marítimos mortos no mar, está localizada na parte frontal da sede da IMO, que ocupa 67 metros do número 4 da Albert Embankment, em frente ao Tâmsa.



Válido com o almirante Mauro César, representante do Brasil na IMO

Além das autoridades representativas dos estados-membros, a solenidade contou com a presença de autoridades do governo britânico e com o comparecimento maciço da comunidade marítima, perfazendo cerca de mil pessoas. ❄

Aposentadoria via Previdência Social: especialista tira suas dúvidas

Previdência é um assunto de interesse de todos os marítimos que ainda não se aposentaram. Por isso, a assessora da CONTTMAF, Leny Xavier de Brito – especialista em Previdência Social – elaborou este documento, cujo objetivo é tirar suas dúvidas sobre o assunto. Veja, abaixo, suas possibilidades de chegar à aposentadoria e em qual situação você se enquadra.

Como você deve saber, a **aposentadoria por tempo de serviço** mudou em 15 de dezembro de 1998. Entre outras novidades, ela passou a se chamar **aposentadoria por tempo de contribuição**.

Tendo sempre como base a data de 15 de dezembro de 1998, veja em que situação você se enquadra depois das mudanças:

Você estava com mais de 30 anos de atividade (homem) ou mais de 25 anos de atividade (mulher) naquela data?

Se a resposta for positiva, seu direito de se aposentar pelas normas que estavam em vigor até aquela data será respeitado. Pode requerer a aposentadoria quando quiser! A desvantagem é que se, naquela data, você ainda não tinha 53 anos de idade (se homem), ou 48 anos (se mulher), o início da aposentadoria será sempre 15 de dezembro de 1998.

O tempo de trabalho posterior a esta data não será contado! (A Lei da Aposentadoria sem limite mínimo de idade acabou naquela data!)

Não é a sua situação? Então vamos ao item seguinte.

Você contava com menos de 30 anos de atividade (homem) ou menos de 25 anos de atividade (mulher) em 25 de dezembro de 1998?

Então, para chegar à aposentadoria, você terá de trabalhar um pouco mais que o planejado. A nova Lei

criou um “**pedágio**” a ser aplicado sobre o tempo que lhe resta cumprir.

Para conquistar a **Aposentadoria Proporcional**, é necessário trabalhar mais 40% sobre o tempo de que é devedor.

Para a **Aposentadoria Integral**, será preciso trabalhar mais 20% sobre o tempo que lhe faltava em 15 de dezembro de 1998 para atingir os 35 anos de contribuição, no caso dos homens, ou 30 anos de contribuição, no caso das mulheres.

Como fazer esse cálculo?

Comece por calcular seu tempo de serviço/contribuição naquela data. Tinha 23 anos de serviço, por exemplo? Pretendia requerer aposentadoria proporcional aos 30 anos de serviço? Então de 23 para 30 faltam sete anos (homem). Esses sete anos sofrerão um acréscimo de mais 40%, passando a **9 anos, 9 meses e 18 dias** – que é o tempo que passou a lhe faltar para conquistar a aposentadoria.

Mas se seu interesse é o de se aposentar com 35 anos de contribuição, o “**pedágio**” desce para 20%. Assim, de 23 para 35 faltam 12 anos que, acrescidos de 20%, passam a **14 anos 4 meses e 24 dias!**

Para uma mulher que, naquela data, estava com 21 anos de trabalho, faltariam 4 anos para chegar a 25 e portanto conquistar a aposentadoria proporcional. Acrescentando mais 40% sobre esse “**débito\tempo**”, a segurada deverá trabalhar mais **5 anos 7 meses e 6**

dias antes de conquistar a mesma aposentadoria.

Se ela quiser esperar a aposentadoria integral, o “**pedágio**” descerá para 20% e o cálculo ficará assim: $30 - 21 = 9$ anos que, acrescidos de mais 20%, passam a **10 anos 9 meses 18 dias!**

Quando terminar de pagar o “pedágio”, o candidato a “aposentado” deverá comprovar ter atingido a idade mínima exigida para a concessão da aposentadoria – 53 anos no caso dos homens e 48 anos de idade no caso da mulher?

Se ao completar o tempo de contribuição eles ainda não tiverem 48 / 53 anos de idade terão de continuar trabalhando até atingir a idade mínima, mesmo que ultrapasse o tempo limite.

Como será a aposentadoria de quem começou a trabalhar após 15 de dezembro de 1998?

A pessoa simplesmente terá de completar 35 anos de contribuição, se homem, ou 30 anos, se mulher. Não há exigência de idade mínima nem “**pedágio**”. Mas ela não terá direito à aposentadoria proporcional, que será extinta gradativamente.

APOSENTADORIA POR TEMPO DE CONTRIBUIÇÃO (com conversão de tempo especial)

O segurado poderá conseguir um acréscimo ao seu tempo de serviço convertendo para mais o tempo de exercício de atividade especial – estando incluídas entre essas atividades a de marítimo embarcado.

Apesar de o INSS vir tentando obstruir a concessão desses benefícios com a publicação da Instrução Normativa 49/2001, eles estão sendo tranquilamente concedidos em obediência à Ação Civil Pública 2000.71.030435-2, julgada pela 4ª Vara Previdenciária de Porto Alegre (RS).

Com a conversão aplicada, você po-

derá requerer sua aposentadoria integral ou proporcional a partir dos 30 anos de contribuição (homem) ou 25 anos (mulher).

O valor dessa aposentadoria será equivalente a 70% da média de contribuições efetuadas, mais 5% por ano a mais apresentado (no limite de 100%) até chegar a 30 anos de contribuição (mulher) ou 35 anos de contribuição (homem).

Naturalmente, quando a aposentadoria for requerida será exigida a apresentação de laudo e do DIRBEN 8.030 (antigo SB-40).

APOSENTADORIA ESPECIAL DO MARÍTIMO EMBARCADO

Este benefício, criado exclusivamente para a atividade de marítimo embarcado, deixou de ser concedido a partir de 28 de abril de 1995.

Todavia, vale anotar o seguinte: os marítimos que em 28 de abril de 1995 já haviam preenchido os requisitos para se aposentar, com contagem de tempo embarcado x tempo desembarcado para fazer a conversão, nos termos da lei então vigentes, podem fazer valer esse direito a qualquer tempo.

MARÍTIMOS

Os marítimos que comprovarem ter 30 anos de atividade até 15 de dezembro de 1998, com conversão de tempo de embarque e desembarque (peso 1.43) ou tempo de marítimo e tempo de atividade comum (peso 1.40) – valendo nesse caso a certidão militar como caracterização de tempo comum – poderão requerer sua aposentadoria a qualquer tempo, bastando juntar ao seu requerimento a comprovação do exercício de atividade penosa e perigosa.

No primeiro caso, o tempo de embarque é desmembrado do tempo de desembarque e multiplicado por 1.43, sendo o resultado somado ao tempo de desembarque. Exemplo:

Tempo de Embarque: 20 anos x 1.43 = 28 anos, 7 meses e 6 dias

Tempo de Desembarque: 4 anos 00 meses e 00 dias

Tempo apurado: 32 anos 07 meses e 06 dias

Obs: esse tipo de cálculo foi revogado em 28 de abril de 1995. Portanto só se pode converter o tempo anterior àquela data e, daí em diante, continuar contando como tempo comum o total encontrado até 15 de dezembro de 1998.

No segundo caso, dependendo do agente nocivo informado no DIRBEN 8.030 (antigo SB-40), a conversão poderá ser efetuada até 28 de maio de 1998. Por exemplo, se o agente for “ruído” ou

exposição a vapores de hidrocarboneto, a conversão será possível. Assim:

Tempo Especial = 20 anos x 1.40 = 28 anos

Tempo Comum: 4 anos

Total: 32 anos

Mas apresse-se: é aconselhável que o seu pedido seja feito enquanto está em vigor um documento legal intitulado Instrução Normativa 49/2001, publicada por ordem judicial (veja a íntegra no “site” do SINDMAR - Legislação) e que corre o risco de ser revogado inesperadamente.

Naturalmente, será exigida, no momento do requerimento, a apresentação de Laudo e do DIRBEN 8.030 (antigo SB-40)

APOSENTADORIA ESPECIAL

É concedida pelo INSS ao segurado que comprove haver trabalhado exclusivamente em atividade perigosa, penosa ou insalubre, pelo tempo mínimo exigido em cada caso.

Esse benefício continua existindo. Seu valor corresponde a 100% da média de todas as contribuições desde junho de 1994 e é concedido ao segurado que comprove haver trabalhado exclu-

sivamente em atividade perigosa, penosa ou insalubre pelo tempo mínimo exigido.

Essa exigência acabou definitivamente com a possibilidade de aposentadoria especial ao titular de determinada profissão, como o oficial de Marinha Mercante. Agora, é indispensável a comprovação da efetiva exposição a um pré-determinado agente agressivo.

A comprovação deve ser feita através de laudo emitido por engenheiro, médico (ambos do trabalho) ou técnico de segurança, que deverá atestar que a empresa forneceu EPIs e EPCs e mesmo assim o segurado ficou permanentemente exposto ao agente agressivo existente no seu local de trabalho.

Será exigida ainda a apresentação do DIRBEN 8.030 (antigo SB-40)!

Comitê em defesa dos participantes da Petros divulga comunicado número 3

“O plano Petrobras Vida (Misto) é o pior plano de CD apresentado a participantes patrocinados por uma estatal”

Clóvis Marcolin (atuário)

Existindo dúvidas, não migre!

O Comitê em Defesa dos Participantes da Petros divulgou o seguinte comunicado, apresentando mais algumas razões para que os participantes da Petros pensem bem antes de tomar a decisão de sair de um plano de Benefício Definido (BD), que é um plano previdenciário e solidário, para um plano de Contribuição Definida (CD), que é um plano individual e financeiro.

O Comitê, criado em 21 de maio deste ano, no Rio de Janeiro, é formado pelo SINDMAR, AEPET, FUP e AMBEP, dentre outras entidades coirmãs representativas dos trabalhadores e tem como objetivo congregar, solidariamente, todos os participantes na luta em defesa dos seus direitos individuais.

♦ A quem interessa realmente as mudanças propostas através do novo Plano Petrobras Vida? Por que a urgência apresentada e com prazo fatal, sem discussão adequada com os participantes e, portanto, sem a transparência capaz de transmitir credibilidade?

♦ A migração proposta tem como objetivo principal eliminar os compromissos assumidos pela Petrobras e demais patrocinadoras em decorrência dos termos dos contratos de adesão que assinaram com a Petros, principalmente no inciso 10 do artigo 48 do Plano de Benefícios da Petros, a seguir transcrito: “as patrocinadoras, no caso de serem insuficientes os recursos da Petros, assumirão a responsabilidade de encargos adicionais, na proporção de suas contribuições, para cobertura de quaisquer ônus decorrentes das alterações introduzidas em 23.08.84 pelo

Conselho de Administração da Petrobras, nos artigos 30 41 e 42 deste Regulamento e aprovadas pelo Secretário da Previdência Complementar do Ministério da Previdência e Assistência Social, através dos ofícios números 244/SPC – Gab. de 25.09.84 e 250/SPC – Gab. de 05.10.84”;

♦ Se você migrar, estará abdicando dos direitos adquiridos em detrimento de sua segurança futura e de seus dependentes;

♦ Se você migrar, nunca mais vai recuperar as perdas de salário ou de benefício. Você já procurou saber quanto deveria ter de correção salarial para recuperar seu poder de compra ocorrido nos últimos anos? Você ficará surpreso ao constatar as grandes perdas sofridas;

Índice acumulado em 12 meses		OBS
IGP-M (FGV)	11,19	Utilizado na maior parte dos contratos da Petrobras
IGP-DI (FGV)	10,9	Utilizado como meta atuarial e reajuste dos benefícios nas fundações de previdência mais importantes do mercado
INPC (IBGE)	7,73	Sugerido pela Petros
IPCA (IBGE)	7,04	Nova opção da Petros
IPC-DI (FGV)	5,89	Para confundir seus participantes a Petros chamou este índice de IPC do IGP-DI/FGV
Fonte: Gazeta Mercantil, 3.7.01		

♦ O plano atual é solidário e único e, se você migrar, estará colaborando para quebrar esta característica. A Petrobras e a Petros, nos bastidores, estão promovendo o desmembramento das massas e dos patrimônios, sem qualquer transparência e sem a ingerência dos donos dos recursos, que são os participantes.

♦ Os ex-empregados da Interbrás e Petromisa continuam recebendo seus benefícios. Se não existisse a solidariedade e unicidade das reservas garantidoras, como esses colegas estariam?

♦ O plano Petrobras Vida não tem

vinculação com o INSS, ou seja, os benefícios deixam de ter caráter suplementar e previdenciário e passam a ser concedidos de acordo com os valores relativos à rentabilidade financeira da conta individual a ser criada para cada participante.

♦ No Plano Petrobras Vida, o risco passa a ser todo do participante, sem qualquer responsabilidade por parte da patrocinadora.

Comportamento dúbio na ânsia de induzir o participante a tomar decisões precipitadas: a Petros, na ânsia de tentar salvar o Plano Petrobras Vida, vem apresentando um comportamento pelo menos deselegante e pouco ético, induzindo o participante ao erro “com versões mal intencionadas”, como demonstrado a seguir:

Petros fere a ética: na sequência dos fatos, o Informe número 1 do Plano Petrobras Vida, editado pela Petros, ressalta em manchete que “**Pesquisa AEPET: 55% aprovam novo Plano**”, destaque este que, além de não traduzir a verdade, se constituiu em fraude, pois a votação tinha sido adulterada, muito provavelmente por alguém interessado na matéria. Eliminada a fraude, e até o dia 11.06, quando a entidade tirou da página a enquete promovendo nova pesquisa, o resultado entre 256 votantes mostrava que **apenas 2% eram favoráveis ao novo plano.**

CONFUSÃO NA APRESENTAÇÃO DOS ÍNDICES

A afirmativa de que “**INPC foi o que apresentou o melhor desempenho acumulado nos últimos doze meses**” é tendenciosa, conforme se pode constatar na tabela ao centro da página.

Boa parte dos fundos considerados de ponta já não utilizam mais o INPC, preferindo indicadores menos afetos às influências do governo (IGP-DI, IGP-M), tanto como meta atuarial como para

(continua na página ao lado)

(continuação da página ao lado)

correção de benefícios. Nos últimos sete anos, o INPC vem gradativamente se desvalorizando perante o IGP-DI e IGP-M, acumulando perdas em torno de 29 e 35%, respectivamente.

Pare de contribuir é outra notícia tendenciosa: “O aposentado do novo plano não contribuirá mais sobre o benefício” é outra notícia enganosa. A verdade é que fundos modernos já extinguíram esta contribuição ou estão em processo de extingui-la, mas a Petros, contrariamente, não quer abrir mão deste dinheiro conforme constatado no regulamento de seu novo plano.

DÉFICIT DA GERAÇÃO FUTURA

A hipótese de geração futura foi adotada por decisão exclusiva das Patrocinadoras, e tomada muito antes da vigência da Emenda Constitucional Número 20, ou seja 15.12.98. No entanto, o comunicado “Petrobras e Petros esclarecem à sociedade”, publicado no Jornal do Brasil em 06.07.01, e em matérias do Jornal do Comércio (12.07.01) e Gazeta Mercantil (12.07.01), insiste em intimidar os participantes pois, ao falar no déficit da geração futura, afirma que quem permanecer no plano atual Petros (BD) terá que custear este déficit. A própria Petros afirma, no regulamento do novo plano (Art.11), que “a partir da data de aprovação ... não mais serão admitidas inscriçõesno Plano atual Petros, que será considerado em extinção”. Logo, se ao fechar o fundo BD, por decisão exclusiva e unilateral das Patrocinadoras, havendo déficit anteriores a Emenda Constitucional 20, você considera lógico que os participantes devam assumir tais déficits?

A Lei garante que este déficit deve ser coberto integralmente pelas patrocinadoras.

Você acha que o participante Petros merece este tipo de tratamento por parte da empresa administradora de seu Fundo de Pensão?

Você não acha que antes de fechar o plano atual deva ser feita uma auditoria adequada nas contas?

Participantes de fundos de pensão se organizam em associação nacional

Cerca de três milhões de participantes dos 360 fundos de pensão existentes no Brasil já têm como reivindicar coletivamente seus direitos relativos às suplementações de aposentadorias.

Foi criada em 26 de maio deste ano, durante o II Congresso Nacional de Participantes de Fundos de Pensão, ocorrido em Belo Horizonte, a **Associação Nacional de Participantes de Fundos de Pensão (Anapar)**.

O SINDMAR se fez presente a este Congresso e está apoiando a iniciativa. A diretoria do nosso sindicato, reunida em 16 de agosto, decidiu contribuir organizadamente para o crescimento e fortalecimento desta associação tão importante para uma quantidade cada vez maior de companheiros aposentados e da ativa, com interesses diretos na suplementação de aposentadoria.

A nossa diretoria destacou os seguintes aspectos para esta decisão:

1. É significativo o número de nossos associados participantes de fundos de pensão.

2. Muito embora hoje a quase totalidade destes companheiros encontrem-se na Petros, a possível participação de companheiros em outros planos, que inclusive possam vir a serem criados, deve ser considerado.

3. A legislação que rege estes fundos não é específica para os participantes deste ou daquele fundo de pensão e sim para todos. Como exemplo destacamos que a Petros, o segundo maior fundo de pensão do país, responde por apenas 90 mil do já citado universo de três milhões de participantes.

4. Unidos, teremos mais representa-

ção, mais recursos e, conseqüentemente, mais condições de mobilização, de pressão política e, finalmente, de assessoramento profissional por advogados, atuantes, economistas e tantos quantos necessitemos para adequadamente nos posicionarmos em todas as questões relativas a fundos de pensão.

5. Este assunto não interessa apenas ao aposentado mas também ao companheiro da ativa. Afinal, é durante o tempo que estamos ainda na ativa que procuramos planejar nossa aposentadoria.

Deste modo, estaremos estimulando a participação dos nossos companheiros na **Anapar**, seja através deste boletim, seja através de nosso site, seja através do contato direto com os nossos companheiros.

Para maiores informações e filiação à **Anapar**, contate o companheiro Braga, diretor-secretário do SINDMAR, através de nossos telefones, fax ou carta, ou ainda, se lhe for mais conveniente, através do e-mail odilonbraga@sindmar.org.br.

Finalmente, registramos que a filiação à **Anapar** não torna desnecessária a participação dos companheiros em associação específica que defenda os interesses do participante diante do fundo de pensão do qual participa diretamente. Mesmo que consigamos, através da **Anapar**, manter uma legislação adequada para nosso futuro como aposentado, nada impede que haja problemas de má administração neste ou naquele fundo de pensão. Neste caso, as atuais associações podem e devem atuar diretamente.

Nesta importante missão, contarão também, com a força de todos, unidos na **Anapar**. 



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

SINDMAR envia carta a ministro da Previdência expressando indignação no caso do Plano Petros

O SINDMAR enviou em 19 de setembro ao Ministro da Previdência e Assistência Social, Paulo Brant, a carta abaixo transcrita, assinada pelo primeiro-presidente da entidade, Severino Almeida Filho.

“Senhor Ministro,

Atuando na defesa e interesse dos nossos associados, vimos dar conhecimento à V.Excia. da nossa indignação com a falta de transparência na formatação do Plano de Previdência da PETROS, denominado PETROBRAS VIDA, para os empregados do sistema PETROBRAS.

Na qualidade de legítimos representantes dos Oficiais Mercantes empregados da citada companhia ou aposentados através da mesma, vimos solicitar à V.Excia., pelos motivos que abaixo relacionamos, a suspensão imediata da tramitação deste plano, ora na Secretaria de Previdência Complementar.

1. O plano proposto foi concebido sob a modalidade de contribuição definida e elaborado sem nenhuma negociação com os principais interessados: os participantes ativos, assistidos e pensionistas da Fundação PETROS representados por este Sindicato já fazem parte de um Plano de Previdência que é de benefício definido;

2. Os dois Conselheiros Curadores eleitos pelos participantes votaram contra a aprovação do plano PETROBRAS VIDA, pois está eivado de irregularidades, conforme registrado no Voto anexo, elaborado pelos mesmos, na reunião extraordinária do Conselho de Curadores, realizada no dia 9 de maio do corrente

ano, que aprovou o referido plano;

3. Paralelo a isso está em curso uma campanha de “migração” junto aos participantes, inclusive assistidos, sem nenhum debate, transparência e o que é mais grave, com ameaças veladas aos participantes que não migrarem. Não há qualquer previsão legal de “migração” entre planos de benefícios. Tal prática levaria à quebra da solidariedade do plano anterior, em prejuízo dos participantes e da própria patrocinadora;

4. Ainda mais grave, o novo Plano contempla a migração dos já assistidos, em atípica inovação na previdência complementar, desconhecida em todo mundo;

5. Acresça-se, ainda, que a Secretaria de Previdência Complementar, na pessoa da senhora Solange Paiva Vieira, foi notificada judicialmente da necessidade de contratação das insuficiências técnicas do atual plano de benefício da PETROS, anteriores à Emenda Constitucional nº 20, quedando-se inerte a autoridade fiscalizadora;

6. Há PROFUNDA IRREGULARIDADE na tramitação do plano: após a aprovação do novo plano pelo Conselho de Curadores, HOUVE ALTERAÇÕES em sua estrutura, provavelmente promovidas pela patrocinadora, SEM QUE O TEMA RETORNASSE AO CONSELHO. Assim, NÃO É CONHECIDO, HOJE, O CONTEÚDO DO PLANO sob apreciação da área especializada desse Ministério. Não obstante a denúncia feita ao Sr. Secretário de Previdência Complementar, até o momento desconhecemos providências quanto a tal aspecto, permanecendo os próprios Conselheiros

Curadores eleitos pelos participantes ignorando o conteúdo do plano sob apreciação desse Ministério;

7. A tramitação deste plano ocorre no momento em que ainda não estão definidos os decretos regulamentadores das leis complementares 109/01 e 108/01. Desta forma, a sua aprovação neste momento não é recomendável, pois poderá haver colisão do mesmo com os referidos normativos legais.

8. Devido à forma como está sendo conduzido este processo, caso o plano PETROBRAS VIDA seja aprovado, poderá ocorrer um grande volume de ações individuais e/ou coletivas contra o referido plano e o processo de “migração”, levando a um impasse que será indesejável para todas as partes envolvidas: os participantes, as patrocinadoras, a Fundação PETROS, este Ministério e a sua Secretaria;

9. Este Sindicato está, juntamente com as outras entidades representativas dos participantes, compondo o “Comitê em Defesa dos Participantes da PETROS”. Este Comitê, através dos informativos das entidades que o compõem, tem constantemente se manifestado publicamente, junto a todos os participantes da PETROS, contra a forma como este processo está sendo conduzido.

Confiantes na compreensão de V. Excia., aguardamos resposta com brevidade, tendo em vista a importância dessa questão.

Colocamo-nos desde já à disposição para encontrarmos uma solução negociada que contemple todas as partes envolvidas.”

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

Navegue agora:
www.sindmar.org.br



Assembléia diz não à migração para o novo plano previdenciário da Petros

Assembléia realizada em 11 de julho, na sede do SINDMAR, rejeitou por unanimidade a migração para o novo Plano Petrobras Vida, da Petros. Estiveram presentes trabalhadores da ativa e aposentados que, depois das explicações dadas pelo primeiro presidente do Sindicato, Severino Almeida Filho, pela deputada federal Jandira Feghali (PC do B-RJ) e pelo membro do Conselho Curador da Petros, Paulo César Martins, deliberaram pela não-migração. A assembléia foi presidida pelo comandante João Batista.

Antes da votação, Severino afirmou que a posição do SINDMAR perante todas as instâncias e autoridades seria aquela tomada pela assembléia. Ele advertiu que ambas as decisões – migrar ou não migrar – envolviam riscos, mas se os participantes optassem por não migrar teriam ao seu lado a ética, a moral e a coragem de defender o que contraram há 20, 30 anos – o Plano de Benefício Definido.

Jandira Feghali, que há dez anos integra a Comissão de Seguridade Social da Câmara dos Deputados, afirmou que a atitude do Governo demonstra clara intenção de fortalecer o mercado de seguro aberto. Para ela,



Antes da votação, Severino (à esquerda) afirmou que a posição do Sindicato seria aquela tomada pela assembléia



A proposta de migração para o Plano Petrobras Vida foi rejeitada por todos os participantes da assembléia

optar pela migração agora seria apostar na insegurança e no risco.

A deputada informou que está em tramitação no Congresso Nacional um decreto legislativo para anular o decreto 3721 do governo que prevê o aumento gradual do limite de idade para aposentadoria – o que é absolutamente inconstitucional, assegurou Jandira.

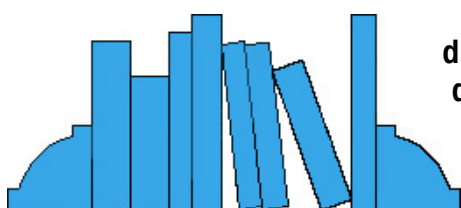
“Você não pode mudar a regra do jogo no meio de um processo em que toda sua contribuição, toda sua projeção atuarial e toda sua planificação já está estabelecida no contrato no qual você fez a adesão. É como dizer ao cidadão que já tem 25 anos de trabalho, na hora em que ele ganha o direito adquirido de se aposentar: você tem que trabalhar mais 10 ou 14 anos, pois agora tem idade mínima. Não pode!” afirmou Jandira, que fez uma advertência: estão transformando a Previdência no Brasil em capital de risco.

Paulo César Martins lembrou que as mudanças na previdência são decorrentes dos empréstimos feitos pelo governo federal junto a entidades mundiais, como o Banco Mundial, e das regras que foram impostas por estes organismos, como a de se aumentar o limite de idade.

O curador da Petros apontou como saída para o impasse a unicidade sindical.

Ele ressaltou que a resistência ao novo plano de previdência da Petros unificou as entidades representativas dos petroleiros. Pela primeira vez na história da categoria as entidades conseguem dialogar e traçar estratégias comuns.

“E isso está levando a Petros e a Petrobras a rever algumas questões”, avaliou Paulo César.



O SINDMAR tem 700 bons motivos para você dar um pulo na sede. Pode escolher com calma: esse é o número de livros à disposição dos associados em nossa biblioteca. São 500 livros de literatura geral e 200 técnicos. A biblioteca é coordenada pelo Departamento de Aposentados, que administra os empréstimos, concedidos diariamente a partir das 14h. Não perca tempo!



“Na visão desse governo, aposentado é para morrer”

Em seu quarto mandato parlamentar, a deputada federal Jandira Feghali (PCdoB-RJ) mantém a mesma clareza política de quando despontou para a vida pública como uma das candidatas mais votadas nas eleições de 86 para a Assembléia Legislativa fluminense. Crítica feroz da política social e econômica do governo FHC, que submeteu o país aos interesses do capital financeiro internacional, Jandira defende, contudo, que, no Parlamento, é muitas vezes necessário o caminho da negociação com a base governista para se conseguir a aprovação de projetos do interesse dos trabalhadores – como o que inclui o confinamento na lista de agentes nocivos para fins de aposentadoria especial. Apresentado por ela em março, o projeto irá beneficiar os marítimos. Sem acordo, diz Jandira, dificilmente este tipo de projeto consegue tramitar no Congresso.

Unificar: *Qual é a lógica da reforma previdenciária feita pelo governo?*

Jandira: FHC entrou sustentado pela mesmas forças e com o mesmo projeto do Collor, que era reduzir o papel de estado como agente público. A sustentação fundamental desse governo é a acumulação do capital financeiro. Nesses sete anos, ele deslocou 40% do orçamento público para pagamento de juros da dívida pública, interna e externa. O governo fez uma reforma na previdência, reduzindo o direito dos trabalhadores e abrindo caminho para o fortalecimento da previdência aberta. É um mercado com 200 bilhões de dólares. Há muitos bancos, que são sociedades de capital estrangeiro, esperando para abocanhar esses recursos. É o capital financeiro explícito.

Unificar: *Que perdas tiveram os trabalhadores com a reforma?*

Jandira: Inúmeras. Hoje, eles se aposentam com benefício menor do que antes. Também complicaram o acesso a aposentadoria especial, trocando o critério de categoria para o de agente nocivo. Isso deixou muita gente de fora, inclusive os marítimos.

Unificar: *O número de benefícios especiais caiu muito?*

Jandira: Assustadoramente. Eles mudam os critérios até por instrumentos administrativos, como ordem de serviço, o que é inconstitucional e ilegal. É muito desrespeitoso o que vem acontecendo na Previdência. Na visão desse governo, aposentado é para morrer, quando o raciocínio correto seria o de você

desfrutar da aposentadoria, depois de contribuir a vida inteira, quando ainda tivesse qualidade de vida.

Unificar: *Como a mudança de critérios para a aposentadoria especial atinge os marítimos?*

Jandira: O flagrante agente nocivo da categoria, que é o confinamento, não está incluído no decreto da previdência. É um absurdo que a ausência do convívio familiar e social na maior parte da vida, como no caso dos marítimos, não seja um agente nocivo à saúde física e psicológica e que isso não signifique a necessidade de você encurtar o tempo laboral.

Unificar: *Essa situação pode ser modificada?*

Jandira: Há um projeto de lei complementar, para regulamentar a aposentadoria especial. Eu entrei com um outro, acrescentando alguns agentes nocivos, entre eles o confinamento. Isso vai beneficiar os marítimos, bem como outras categorias que trabalhem em ambiente confinado, que também não conseguem acessar o benefício especial. O projeto está em tramitação na Comissão de Trabalho, cujo relator é o deputado Luiz Antonio Fleury, do PTB de São Paulo. Na Comissão de Seguridade Social, o relator é o deputado Marcondes Gadelha, do PFL da Paraíba. Já discutimos o assunto com os dois e



Jandira: “democracia não é o forte deste governo”

receptividade foi enorme. Também já apresentei o projeto ao ministro da Previdência, Roberto Brant, na busca de sensibilizá-lo. Este tipo de projeto dificilmente tem trânsito sem um acordo com o governo, pois mexe com o coração da política previdenciária. Estamos negociando um grande acordo para o projeto andar rápido e ser aprovado. Se conseguirmos ainda esse ano, será uma grande vitória.

Unificar: *A que a senhora atribui a tentativa do governo de forçar a migração nos fundos de pensão fechados, como o da Petros?*

Jandira: O governo está tentando inviabilizar os fundos de pensão fechados, e esta é a prova de que ele quer beneficiar o setor financeiro aberto. Na regulamen-

tação que está sendo discutida, eles estabeleceram idade mínima para atingir o benefício nos fundos de pensão fechados. Os fundos abertos não tem esse limite.

Unificar: *Por que os trabalhadores estão sendo pressionados a migrarem?*

Jandira: O plano de contribuição definida facilita as empresas a apresentarem, no prazo estabelecido pelo governo, um equilíbrio atuarial e financeiro. Para os trabalhadores da ativa e aposentados, o benefício vai depender da performance do fundo. Se ele estiver deficitário, o problema é seu, a patrocinadora não arca com nada. No caso do plano de benefício definido, sua contribuição é proporcional ao benefício e qualquer risco é assumido pela patrocinadora. A lei prevê estas duas modalidades, mas não autoriza a migração de uma para outra!! E muito menos o deslocamento de patrimônio ou prejuízo do usuário. É preciso suspender tudo, mas a pressão está muito grande.

Unificar: *No caso da Petros, os aposentados já decidiram pela não migração. Qual a repercussão desta decisão?*

Jandira: Na última audiência com o ministro Brant, denunciamos as pressões e o autoritarismo das diversas empresas. O ministro mostrou-se surpreso, inclusive, quanto ao fato de estarem pressionando a migração também dos aposentados. Informamos o acordo feito na Previ, do Banco do Brasil, onde os novos funcionários podem optar pelo plano de contribuição definida, mas ninguém migra de modalidades separadas, de patrimônios separados. De qualquer forma, o problema dos fundos de pensão começou na reforma da previdência. Antes, as patrocinadoras podiam contribuir com várias partes e o beneficiário com uma parte para compor o patrimônio do fundo. Depois da reforma, é um para um: as contribuições da empresa e do empregado são iguais. Ora, então a gestão tem de ser paritária. No caso da instituição da idade mínima, reafirmamos a inconstitucionalidade e o ministro reconheceu a unanimidade de todos os setores contra esta arbitrariedade. É provável que recuem.

Unificar: *A gestão paritária está definida na regulamentação?*

Jandira: Está na lei complementar, mas os fundos não estão respeitando. Na Petros, tem dois representantes dos trabalhadores e cinco da empresa. O traba-

lhador pode esperar, reclamar, virar de cabeça para baixo que não vai resolver... O fundo de pensão deve ser uma poupança nacional, como em outros países. O que o governo fez, no entanto, foi prejudicar os trabalhadores. E manipular os fundos. Manipularam e instrumentalizaram as privatizações, a partir de empresas públicas. O governo estabeleceu parcerias dos fundos com as empresas que desejava privilegiar. E por aí foi. Essa manobra favoreceu, inclusive, empresas estrangeiras. Em vez de ser uma poupança nacional, serviu para desnacionalizar as empresas brasileiras.

Unificar: *Qual sua avaliação sobre o processo de criação da Antaq?*

Jandira: O substitutivo que apresentei para a criação de uma agência para o transporte aquaviário foi originalmente



do SINDMAR. O projeto do governo criava uma agência única de transporte com predominância de 95 % para o transporte terrestre. O aquaviário era um apêndice. No final do processo, o governo vetou algumas emendas por nós apresentadas. Foi o caso do limite de afretamento – só seria permitido ao armador afretar o dobro de sua tonelagem – para estimular a construção naval e abrir o mercado para o marítimo. Também não conseguimos trazer o escritório central para o Rio, como a ANP, que tem sede em Brasília. Todas as empresas estão aqui, o petróleo está aqui, ninguém vai levar o mar para Brasília. Nosso medo é de que haja uma indicação puramente partidária para a direção da Antaq. Queremos que a Antaq seja um órgão de fiscalização e de segurança, que subsidie a formulação de políticas para o setor. Então tem que ter gente especializada. Outra derrota foi o veto do governo à criação de conselho de gestão, com mem-

bros do governo, das empresas, dos trabalhadores e dos usuários. Democracia não é o forte desse governo. Foram três derrotas, mas a criação da Antaq já é uma vitória.

Unificar: *O trabalho da comissão parlamentar que investiga o incidente com a P-36 já está concluído?*

Jandira: A comissão foi criada para investigar o acidente com a P-36, mas demos a ela uma abrangência maior. Ela vai continuar os trabalhos após o relatório. Vamos continuar avaliando as condições de segurança operacional da Petrobras. E nisso entra com força a área de apoio marítimo da plataforma, as FPSO.

Unificar: *Por que o governo quer mudar a legislação trabalhista?*

Jandira: A implantação de um projeto de sustentação do capital financeiro acaba por estrangular os direitos sociais. Isso aconteceu no mundo inteiro. A Argentina está falida, outros países da América Latina e da Ásia estão em enormes dificuldades. Esse é o pilar de sustentação da chamada flexibilização dos direitos. O governo vem tentando alterar a legislação. Mudar a CLT. Um absurdo!!! Nós, que estamos dentro do Congresso, sabemos como é que a coisa vai se dar. Se não houver grande pressão social, os trabalhadores vão perder mais direitos.

Unificar: *De que forma a reforma vai atingir os sindicatos?*

Jandira: Eles estão tentando quebrar as resistências no movimento sindical pulverizando a representação sindical. A questão da **Unicidade**, para os trabalhadores, é uma bandeira estratégica. A quebra da unicidade sindical é tudo o que o elite quer, é tudo o que o capital financeiro quer: acabar com a estrutura única e, com isso, fragilizar os sindicatos como instrumento de luta e conquistas. É essa ótica democrática que precisa ser realçada: eles tentam atingir a democracia via partidos populares, tentando eliminá-los do cenário através de uma reforma política que cria cláusulas de barreira e uma série de obstruções, e via sindicatos. Esses são os dois pilares de resistência da luta política social. Como parlamentar de esquerda, vinculada à luta popular, eu queria dar esse alerta. ✨



ITF comprova fraude em certificações para oficiais de marinha envolvendo o Panamá

David Cockroft recebeu recentemente seu certificado para comandar desde um grande transatlântico a um cargueiro. Oficiais do mundo todo se esforçam durante anos para obter o certificado de qualificação, mas Cockroft, secretário-geral da *International Transport Workers' Federation* (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes - ITF), jamais teria tempo para cursar o colégio náutico, fazer os exames ou cumprir qualquer exigência de prática marinha.

O que ele fez? Apenas deu seu nome, endereço, data de nascimento e uma foto para o passaporte – além de entregar a razoável quantia de US\$ 4,5 mil a um intermediário – para se tornar um Oficial Marítimo panamenho. O certificado, exibido por Cockroft na foto, chegou a tempo e a hora.

Sua história, que ilustra reportagem denunciando o escândalo das certificações falsificadas, publicada em abril pela “*Seafarers Bulletin*”, da ITF, é parecida com a de milhares de candidatos que não têm tempo, dinheiro, oportunidade ou aptidão para o treinamento mas que encontram meios de obter um certificado através de meios corruptos. Como Cockroft, que evidentemente não vai usar seu certificado, eles também descobriram que inexperiência não é problema: hoje, no moderno setor de transportes, tudo o que se precisa é de dinheiro para azeitá-los alguns esquemas.

Há cerca de seis mil embarcações navegando atualmente sob a bandeira do Panamá – uma bandeira que, como muitas outras de conveniência, registra embarcações estrangeiras só pelo lucro, sem qualquer preocupação com a segurança ou responsabilidade pela embarcação. A assustadora questão sobre estes navios, que podem estar carregando produtos químicos ou trafegando na mesma rota de um superpetroleiro, é saber quantos esta-

riam sendo comandadas por tripulações desqualificadas. A outra questão, naturalmente, é saber quantos desses certificados fraudados estão sendo emitidos.

A Autoridade Marítima do Panamá abriu investigação sobre o vexame do certificado de Cockroft, enquanto se defende de uma série de outras denúncias sobre sua prática de licenciamento. Nas Filipinas, por exemplo, funcionários do con-



David Cockroft exibe o certificado falso, emitido pelo Panamá

certificados de navegação marítima. O Panamá é um dos 71 países endossados pela lista.

Um trabalho sobre fraudes em certificados de competência, encomendado pela própria IMO à Universidade de Cardif, da Inglaterra, e ao Centro Internacional de Pesquisa Marítima (SIRC), vinculado àquela Universidade, revelou que o número de casos de fraudes detectados e reportados tem aumentado

assustadoramente – e não apenas no Panamá, onde novas revelações sugerem abuso sistemático no processo de certificação, mas em outros países.

Novas regras para a Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviços de Quarto para Marítimos (*STCW*), acordadas em 95, devem ser reforçadas em fevereiro de 2002. Ironicamente, isto provocou uma corrida para a obtenção de certificações.

O *STCW* estabelece um acurado treinamento e educação, mas não garante igualdade na formação dos marítimos ao redor do mundo, que passou a ser fragmentada. A fraude em certificações está se tornando um grande problema, que atinge todas as funções a bordo e põe em risco a navegação no planeta. ☹

Os certificados de navegação marítima são emitidos por autoridades marítimas de vários países. O Panamá é um dos países que emite muitos certificados falsos. A fraude em certificações é um problema sério que coloca em risco a navegação no planeta.

Universidade inglesa detecta fraude em 32,5% de um total de 40,5 mil certificados analisados

O trabalho do Centro Internacional de Pesquisa Marítima (SIRC) envolveu entrevistas com 1.105 marítimos e 35 empregadores de seis países do Sul e Sudeste da Ásia e da Europa Oriental, escolhidos pelo seu histórico de certificar sem rigidez. De um total de 40,5 mil certificados analisados, 12.635 eram fraudados – o equivalente a 32,5% do total. Além disso, foram encontrados inúmeros casos de uso de documentos falsos para obter qualificações legais de autoridades que não conferiram os originais.

O SIRC avaliou 54 administrações marítimas. Em 39% delas foram descobertos certificados forjados. Algumas administrações verificam não mais que 5% dos certificados emitidos para o Ultramar – mas, na maioria das vezes, elas não sabem ao certo que sinais de autenticidade procurar. Outras ignoram o problema completamente. Nove por cento dos marítimos entrevistados admitiram estar usando certificados fraudulentos. E cerca de 85% dos empregadores haviam descoberto fraudes nos últimos cinco anos.

Na avaliação do professor T. Lane, coordenador do SIRC, o trabalho da Co-

missão Marítima Paritária da Organização Internacional do Trabalho (OIT) tem contribuído para que a indústria marítima inclua o problema em sua agenda de preocupações. Para ele, a implementação do Código ISM pode representar um avanço no padrão de treinamento dos marítimos. No entanto, diz o professor, o equilíbrio do mercado de trabalho e a mudança de comportamento dos gerentes, deixando de buscar mão-de-obra barata, seriam mais eficientes. É evidente, porém, que estas duas possibilidades estão mais para o terreno dos sonhos do que para um fundeio na realidade. O SINDMAR acredita que o caminho está numa forte campanha contra quem utiliza profissionais com certificado fraudado e numa legislação fortemente punitiva para quem desafiar a segurança das vidas a bordo, utilizando tripulante sem formação e treinamento adequados.

De todo modo, ressalta Antonio Rodrigues Fritz, secretário-geral da ITF para as Américas, a compra do certificado feita por Cockcroft teve um grande mérito: “David Cockcroft conseguiu finalmente por em evidência uma situação que há muito era de conhecimento não ape-

Antonio Rodrigues Fritz, secretário-geral da ITF para as Américas



nas de diversas instituições como também dos próprios marítimos. A venda dos certificados para oficiais, que sempre foi negada pelos registros marítimos dos países mais conhecidos por Bandeiras de Conveniência, fica agora exposta e com provas. A certificação concedida a Cockcroft é um documento legal do ponto de vista de sua autenticidade, mas é também inconcebível quando se leva em conta que qualquer um, sem conhecimentos marítimos, pode obtê-la, colocando em risco assim, um navio, a vida do pessoal de bordo e ainda podendo produzir uma catástrofe ecológica no litoral do país onde a embarcação porventura se encontrar”. ❄

SIRC recomenda mais investimentos na formação dos marítimos

Em seu relatório, o SIRC recomenda a adoção de técnicas anti-fraude mais rigorosas, além de mais investimentos no treinamento e formação profissional dos marítimos. Mas quem investirá em treinamento ou segurança num setor desprotegido e que se serve da corrupção para usar mão-de-obra barata e ter altas margens de lucro? O IMO é a única autoridade reguladora internacional do setor.

Os críticos dizem que suas mãos estão amarradas por um sistema de financiamento no qual 159 estados-membros pagam uma cota que varia conforme o tamanho de suas frotas. Com a maior frota do mundo, o Panamá é responsável por 15% do orçamento anual do IMO.

Fraudes em certificações não são um fenômeno novo. Até os anos 70, estes do-

cumentos eram concedidos principalmente a marítimos oriundos de países de tradição marinheira, com bons profissionais. As fraudes eram raras.

A crise na indústria de navegação levou à formação de uma mão-de-obra globalizada, e a queda dos salários daí decorrente fez o setor usar tripulações inexperientes e de competência questionável, oriundas de países sem tradição marinheira. Nos últimos anos, cinco das vinte maiores frotas mercantes do mundo estiveram envolvidas em episódios de certificação fraudulenta.

Marítimos apanhados na trapaça eram vítimas e, por vezes, co-autores. Eram levados a esta situação muitas vezes pela pobreza – o caminho da fraude era também uma opção de sobrevivência. De acordo com o SIRC, as falsificações pa-

recem prevalecer entre oficiais de vigília e que fazem serviço de quarto, mas as razões de seu uso são variadas.

Há marítimos ansiosos para ganhar dinheiro no mar sem se submeter a treinamento, outros que anseiam por uma promoção rápida e há quem queira omitir dados que poderiam comprometer suas chances no mercado de trabalho.

Por outro lado, muitos governos viram na aceleração do processo de certificação uma alternativa de emprego de seus nacionais.

Os maiores problemas, contudo, estão na existência de instituições privadas de treinamento e educação consentidas pelos governos. Dados mostram que as fraudes são menos frequentes onde o governo controla a formação e a certificação. A Índia foi um bom exemplo. ❄

Sindicatos brasileiros e americanos assinam Pacto para apoiar marítimos da Trico Marine

Representantes de sindicatos marítimos americanos e brasileiros assinaram no dia 22 de agosto em Nova Orleans, na Louisiana, Estados Unidos, um Pacto Bilateral de Solidariedade em favor dos trabalhadores da Trico Marine que trabalham no Golfo do México.

Na conferência realizada para a assinatura do pacto, a CONTTMAF, o SINDMAR e demais organizações sindicais marítimas brasileiras foram representados por Ricardo Ponzi, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA).

Os sindicatos americanos foram representados pela *American Maritime Officers* (AMO), *Internacional Organization of Masters, Mates & Pilots* (MM&P), *Marine Enginners' Beneficial Association* (MEBA), *National Maritime Union* (NMU), e, ainda, pela *Seafarers Internacional Union* (SIU). A anfitriã das entidades foi a federação que congrega os cinco sindicatos, a *Offshore Mariners United* (OMU).

Na conferência, os sindicalistas americanos criticaram os baixos salários e a péssima qualidade dos planos de saúde e aposentadoria oferecidos pela Trico a seus empregados. Além disso, exigiram o fim da propaganda anti-sindicalização feita por representantes da empresa em seus navios.

A Trico é conhecida pelo desrespeito aos direitos dos trabalhadores que operam em seus navios em águas americanas do Golfo do México. Os marítimos que buscam representação sindical são sumariamente demitidos. Como se não bastasse esse comportamento, que infringe a legislação trabalhista, a empresa também usa táticas de discriminação e ameaças para frustrar os objetivos de sindicalização de seus marítimos. Nos últimos oito meses, foram registradas mais de 60 prisões de líderes sindicais que procuravam mobilizar os marítimos da Trico nas docas da companhia.

Ricardo Ponzi, presidente da FNTTAA, assina o pacto de solidariedade durante a conferência realizada em Nova Orleans, EUA



A equipe da Offshore Mariners United (OMU) recebe o presidente da FNTTAA em sua sede em Houma, Louisiana, EUA

A posição do SINDMAR é clara: as agressões da Trico contra seus marítimos devem ser combatidas em todos os aspectos. Não podemos permitir que este tipo de comportamento seja reproduzido em outros países. Vale lembrar que, além do Golfo do México, as embarcações da Trico operam no Mar do Norte, no Brasil e na costa de Trinidad.

Nessas regiões, os marítimos da Trico são representados por seus sindicatos e gozam da proteção de Acordos Coletivos. O temor, contudo, é de que a Trico, futuramente, *exporte* sua política de discriminações, baixos salários e atividades anti-sindicais por todo mundo. Temos que estar atentos à esta ameaça.

A assinatura do Pacto Bilateral representa a inserção do movimento sindical marítimo brasileiro no cenário de uma economia cada vez mais globalizada, onde a troca de informações e cooperação intersindical se torna imprescindível para garantir os direitos dos trabalhadores.

Pelo Pacto Bilateral de Solidariedade, ficou acordado que os sindicatos marítimos brasileiros e americanos irão, de forma pacífica, proclamar aos clientes da Trico Marine que não assinem contratos com a empresa até que esta cesse suas ações anti-sindicais e negocie acordos coletivos que assegurem realmente aos seus trabalhadores o direito à proteção sindical.

Outra decisão importante definida no Pacto é a de que os sindicatos americanos e brasileiros irão se reunir periodicamente para discutir ajuda mútua na campanha para apoiar os marítimos da Trico, sempre buscando a proteção dos direitos humanos e trabalhistas dos companheiros. ❄

Empresa é responsável pela prisão de 60 líderes sindicais nos últimos oito meses

Brasil integra grupo da OIT que vai revisar convenções marítimas

A Comissão Marítima Paritária da Organização Internacional do Trabalho (OIT) aprovou, em reunião realizada em janeiro deste ano, em Genebra, a constituição de um grupo de trabalho tripartite para revisar e sistematizar todos os instrumentos daquele órgão internacional relativo ao trabalho marítimo.

O grupo será constituído por doze representantes de governos, trabalhadores e empresários do setor. Recentemente o Brasil foi referendado como um dos países participantes. A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), em reunião do seu Comitê da Seção de Marítimos, aprovou os nomes dos representantes dos trabalhadores.

Severino Almeida Filho, presidente da CONTTMAF e do SINDMAR e diretor de Relações Internacionais da Federação dos Marítimos, foi escolhido para representar os trabalhadores da América do Sul e Caribe no grupo. Pela complexidade do tema, interesses envolvidos e liturgia da análise e aprovação dos trabalhos, própria de uma entidade como a OIT, acredita-se que a conclusão da revisão e sistematização das convenções e recomendações não se dê em prazo inferior a quatro anos.

Desde já estamos abertos para receber propostas e discuti-las. 

Confederação participa de teleconferência sobre inspeção do trabalho aquaviário e portuário

Com a participação do presidente da CONTTMAF, Severino Almeida Filho, o Ministério do Trabalho e Emprego promoveu no dia 9 de agosto, a partir do auditório de sua sede, em Brasília, uma teleconferência sobre inspeção do trabalho aquaviário e portuário para todas as delegacias regionais e departamentos do órgão em 60 cidades brasileiras. Na ocasião, a secretária de inspeção do trabalho, Vera Olímpia Gonçalves, reconheceu a importância da contribuição que os trabalhadores aquaviários e portuários têm dado à secretaria através da CONTTMAF.

Além de Severino, participaram da conferência, como expositores, o diretor de Portos e Costas da Marinha, vice-almirante Euclides Janot; a representante da Unidade Especial do Trabalho Marítimo e Portuário, Vera Albuquerque; o representante do Ministério do Trabalho no Grupo Executivo de Modernização dos Portos (Gempo), Clóvis Curado; o representante da Procuradoria do Trabalho no Gempo, Cristiano Paixão; o auditor fiscal do trabalho, Emílio Magro; e o secretário executivo do Gempo, almirante José Ribamar.

Na sua exposição, Severino ressaltou aspectos importantes das inspeções feitas pela Secretaria de Inspeção do Trabalho, que antes eram realizadas pelas extintas Delegacias do Trabalho Marítimo

(DTMs), e a contribuição no combate aos navios *substandard*. Para Severino, o trabalho da secretaria é um instrumento de combate à competição predatória entre embarcações de diversas bandeiras.

O presidente da CONTTMAF enfatizou a seriedade dos membros do Ministério envolvidos na atividade de inspeção marítima e portuária e salientou a importância do intercâmbio entre o órgão e a Marinha do Brasil, que vem contribuindo para o serviço de inspeção, e da atenção que o MTE tem dado à atividade marítima.

Por outro lado, Severino apontou algumas deficiências que precisam ser corrigidas. Como, por exemplo, o número insuficiente de inspetores dedicados à inspeção de trabalho marítimo e portuário; a demora na efetivação da Norma Reguladora Marinha; a deficiência de se comunicar em inglês; e a necessidade de maior intercâmbio com a realidade do trabalho marítimo e portuário das nações referências nesta atividade.

No entendimento dos trabalhadores, disse Severino, a prioridade nas inspeções deve ser dada à fiscalização das cooperativas, que tanto vem prejudicando os marítimos embarcados. Além disso, ressaltou ele, é preciso dar mais ênfase à fiscalização dos trabalhadores estrangeiros, especialmente à forma como lhes são concedidas as autorizações de trabalho. 

ITF cria Força Tarefa para formular política de cabotagem

O Comitê da Seção de Marítimos da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) aprovou a criação de uma Força Tarefa para elaborar uma proposta de política para cabotagem. As linhas gerais dessa política foram aprovados no último congresso da entidade, realizado em 1998 em Nova Deli, Índia.

Entre elas está a defesa do mercado para as embarcações e tripulantes de nacionalidade da bandeira do país onde se dá a navegação de cabotagem. A proposta será analisada e discutida no comitê antes de ser encaminhada à aprovação do Congresso da ITF, em 2002. O grupo será formado por representantes de vários países como o

Japão, Noruega, Inglaterra, USA, Itália, Grécia e Brasil. Severino Almeida Filho, presidente da CONTTMAF, teve seu nome indicado pelo coordenador do grupo, Ages Tselentis, e já confirmou sua participação. A política aprovada deverá ser seguida pelos mais de cinco mil sindicatos filiados à ITF no mundo. 

Transpetro diz que há déficit de oficiais e SINDMAR contesta: baixos salários afugentam profissionais

A Transpetro não se emenda. Depois de anunciar, em seminário realizado no dia 27 de agosto em sua sede, no Rio, a incorporação de 37 navios à sua frota — o que seria uma notícia auspiciosa, visto que significa ampliação do mercado de trabalho para os marítimos — a própria empresa se encarregou de jogar um balde de água fria em qualquer expectativa otimista. Seu superintendente, Celso Luiz Pereira de Souza, afirmou existir um déficit de oficiais de Marinha Mercante no Brasil e, em razão disso, defendeu o investimento em cursos intensivos para oficiais de Máquinas e de Náutica e o resgate dos profissionais mais experientes que abandonaram a carreira.

Convidado a participar do evento, o primeiro-presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, contestou os argumentos de Celso Luiz. A dificuldade encontrada pela Transpetro para contratar oficiais para seu quadro funcional não está na carência de profissionais, ressaltou Severino, e sim nos baixos salários pagos pela estatal. Ele lembrou que os salários sofreram redução de até 40% nos últimos anos e a perda do poder aquisitivo fez com que muitos marítimos procurassem trabalho em terra.

que cada vez mais vem atraindo a mão-de-obra com salários razoáveis.

O presidente do SINDMAR não acredita na eficácia das soluções apontadas pelo superintendente da Transpetro. O profissional que se manteve afastado por muitos anos do mar, por exemplo, terá sérias dificuldades de readaptação. “A vida a bordo cobra muito da pessoa”, ressaltou Severino. Esta também é uma das razões que condenam ao fracasso a formação de oficiais através de cursos intensivos. Dificilmente, disse ele, o oficial formado desta maneira estará preparado para a vida marítima, na qual terá de se submeter a uma rígida hierarquia e a um modo de vida que exige sacrifícios.



Severino: salários baixos afastam oficiais da vida no mar



Wagner Victor entre Severino e o deputado Márcio Fortes: em defesa da indústria naval

O superintendente da Transpetro rebateu dizendo que a empresa tem o cuidado de contratar cooperativas regulares, o que lhe valeu uma crítica de Severino: a de que não existe e nem vai existir cooperativas “regulares”, já que elas criam vínculos empregatícios sem garantir os direitos trabalhistas do cooperado.

Das 37 novas embarcações, 29 serão feitas por estaleiros nacionais — 18 até 2006 e os demais até 2010. A empresa, contudo, foi criticada por sua decisão de encomendar quatro navios aliviadores no exterior — por se tratar, segundo Celso Luiz Pereira de Souza, de embarcações com tecnologia avançada, que exigiriam mão-de-obra especializada.

O secretário estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, Wagner Victor, presente ao seminário, defendeu a competência da indústria naval brasileira. De acordo com o secretário, o que a Transpetro vai comprar são navios comuns adaptados para serem aliviadores, conversão que os estaleiros nacionais fazem “com os pés nas costas”, como definiu ele.

Também participaram do seminário promovido pela Transpetro o diretor de Portos e Costas da Marinha, vice-almirante Euclides Janot, a deputada Jandira Feghali (PC do B—RJ) e o deputado Márcio Fortes (PSDB—RJ).



A platéia assiste ao seminário em que a Transpetro anuncia a compra de 37 navios nos próximos anos

Além disso, afirmou Severino, os salários não acompanham o aumento das cobranças feitas aos marítimos na medida que as embarcações se tornaram mais modernas. Outro dado importante é a crescente expansão do setor de *offshore*,

Outro ponto polêmico, durante o seminário, girou em torno da contratação de cooperativas, classificadas pelo vereador carioca Ricardo Maranhão (PSB), também presente ao seminário, de “arapucas para sublevar os direitos trabalhistas”. Ele lembrou que, à época em que era encarregado da Petrobras, não se pagava uma fatura se a prestadora de ser-

viço não mostrasse o comprovante de recolhimento do INSS. Hoje, essa exigência não é feita às cooperativas, o que permite que elas, mesmo em situação irregular junto à Previdência, continuem prestando serviços à Petrobras.

Pretensão de formar oficiais em 1 e 2 anos toma corpo no Ciaga e é criticada pelo Sindicato

A Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC) e o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) lançaram edital para os cursos de Adaptação para segundo-oficial de Náutica (Ason) e segundo-oficial de Máquinas da Marinha Mercante (Asom). Quem já tem formação de nível superior pode fazer o curso em dois anos para receber o certificado de segundo-oficial de Náutica ou em um ano para receber o certificado de segundo-oficial de Máquinas. O curso regular tem a duração de quatro anos.

Nos primeiros seis meses, os alunos do Ason terão aulas teóricas no Ciaga, seguidas de um período de seis meses de estágio, embarcados. Após isso, terão mais seis meses de aula teórica. O semestre final será novamente de estágio, embarcados. Já o Asom terá o primeiro semestre no Ciaga e o último de estágio embarcado.

De acordo com o edital, os candida-

tos à Náutica devem ser formados em Engenharia, Astronomia, Oceanografia, Meteorologia, Física, Matemática, Química, Biologia, Administração ou Economia. No caso de Máquinas, em Engenharia Naval, Mecânica, Elétrica, de Automação ou Engenharia de Produção Industrial. O número de candidatos inscritos foi 136 – só serão aprovados 24 para cada habilitação, no total de 48.

SINDMAR discorda da mudança

O oficial da Marinha Mercante brasileira, seja ele de Máquinas ou de Náutica, é uma figura de destaque no setor aquaviário nacional. É um profissional de extrema responsabilidade, respondendo, se for formado em Náutica, pela navegação da embarcação. O oficial de Máquinas, por sua vez, responde pela operação e manutenção das máquinas do navio.

O mercado não necessita de mão-de-obra adicional – na verdade, as dificuldades de se contratar pessoal, quando exis-

tem, são decorrentes dos baixos salários oferecidos pela maioria das empresas, que não compensam a dedicação à vida no mar.

O artifício de reduzir as exigências para a formação de oficiais já foi utilizado em 1972 e 1973 – e redundou em absoluto fracasso. Entre as causas do malogro estava o fato de os candidatos não se dedicarem, no início de suas carreiras, ao trabalho no mar. Hoje, os candidatos estão entrando no curso certamente por falta de maiores oportunidades em suas carreiras originais.

Estas pessoas trazem hábitos enraizados e próprios do trabalho em terra. Outro fator de forte influência na vida profissional é o familiar – é preciso ter uma estrutura sólida para enfrentar as exigências da vida marítima. As inevitáveis cobranças da família não podem ser satisfeitas. Como não estão ingressando na vida de bordo em idade tenra, dificilmente os candidatos se adaptarão à hierarquia e à rotina próprias do setor. ⚓

Marinha Mercante brasileira ganha 50 novos oficiais

Sob um céu azul e sobre a grama verde do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, se formou, no dia 27 de julho, a turma Capitão de Longo Curso Ruy de Lourdes da Cunha e Menezes da Escola de Formação de Ofici-

ais da Marinha Mercante (Efomm-RJ). Esta turma trouxe um charme a mais para os mares do Brasil – e do mundo: dos 57 formandos, quatro são mulheres.

As primeiras oficiais formadas pelo Ciaga foram Izis dos Santos, Renata Silva, Gabriela Lima e Flávia de Aguiar. Os oficiais Elvis Moreira e Alexander Ribeiro foram os primeiros colocados da turma. O segundo-presidente do SINDMAR, José Válido, e o diretor de educação, José Serra, estiveram presentes ao evento. A solenidade contou também com a presença



A turma Capitão Ruy de Lourdes da Cunha e Menezes festeja a conclusão do curso



As primeiras oficiais a concluírem o curso do Ciaga com o vice-almirante Euclides Janot

do comandante da Marinha do Brasil, almirante-de-esquadra Sérgio Florêncio Chagasteles; do diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil, vice-almirante Euclides Janot, do diretor do Ciaga, capitão-de-mar-e-guerra Sergio Antonio Freitas e de representantes da comunidade marítima. ⚓

Aliança poderá antecipar data-base e Norsul dá reajuste médio de 12%

Duas das cinco empresas a assinarem acordo com o SINDMAR foram a Aliança e a Norsul. O acordo com a Norsul – o terceiro firmado com a empresa – foi assinado em 31 de agosto e garante, entre outros benefícios, um reajuste que varia de 11% a 13%, conforme a categoria, e o pagamento do plano de previdência privada nas férias. O acordo tem vigência



Em primeiro plano, na assinatura do acordo com a Aliança, o segundo-presidente do SINDMAR, José Válido

de 1º de agosto de 2001 até 31 de julho de 2002.

Na solenidade de assinatura, estiveram presentes marítimos da empresa, como o comandante do navio *Norsul Camocim*, Ademir Ferreira, que classificou a assinatura do acordo como uma grande vitória. “O pontapé inicial foi dado”, sintetizou o comandante. O segundo-presidente do SINDMAR, José Válido, enfatizou o diálogo franco da Norsul com os sindicatos e reivindicou ao presidente da empresa, Hugo Figueiredo, melhoria na comunicação com os navios: a Norsul tem um sistema de comunicação, via correio eletrônico fechado, que dificulta a comunicação com os sindicatos.

O acordo com a Aliança, assinado em 18 de julho, garante reajuste de 7,14% e o compromisso de se antecipar a data-base, no próximo acordo, de junho para maio. A companhia tem em seu quadro cerca de



Assinatura do acordo com a Norsul: reajuste médio de 12%

170 marítimos, dos quais 60 são oficiais representados pelo SINDMAR – entre eles Vitória Régia, a primeira mulher a se tornar oficial da Marinha Mercante brasileira. O acordo tem vigência de 1º de junho de 2001 a 31 de maio de 2002. Na assinatura do acordo, a Aliança foi representada pelo seu gerente técnico, Luis Fernando Pereira. Também assinaram os acordos com a Norsul e a Aliança a FNTTAA, representada por seu presidente, Ricardo Ponzi, e demais sindicatos marítimos. ❄

Mantenha seu cadastro atualizado. A comunicação entre o Sindicato e você é fundamental para a permanente mobilização de nossa categoria

Sindicato mobiliza base no Nordeste

Nos últimos dois meses, o diretor do SINDMAR, Jailson Bispo esteve viajando pelo Nordeste para fazer contato com os representados do Sindicato – entre eles os que trabalham para empresas ligadas à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), informando como estavam as negociações do acordo coletivo com o Sindicato, a exemplo do que já estava sendo feito na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro.

Em Salvador, Jailson Bispo se encontrou com oficiais que trabalham para a Comab – Transportes Marítimos da Bahia Ltda, empresa baiana que faz o transporte de automóveis e passageiros entre a ilha de Itaparica e Salvador. Os oficiais da Comab pediram a gestão do SINDMAR junto à empresa para regularizar sua situação, visto que estão sem Acordo Coletivo de Trabalho.



Em Salvador, Jailson (ao centro, de camisa branca) e oficiais do Ferry Boat da Comab

Em Guimarães, Rio Grande do Norte, o companheiro Bispo manteve contato com as embarcações que estavam na região e visitou os oficiais da embarcação *RB Altaneira*, da empresa Naveriver, onde

constatou uma série de irregularidades.

Bispo também manteve contato com o capitão-de-manobra de Guamaré, o companheiro Carvalho, que o pôs a par dos avanços e dificuldades do trabalho de capitão-de-manobra naquela área.

Já em Paracuru, Ceará, Jailson esteve a bordo da embarcação *RB Astro Dourado*, onde conversou com os tripulantes e oficiais a respeito das dificuldades então existentes para assinar o Acordo Coletivo de Trabalho com a Abeam. Além dessas cidades, Jailson Bispo esteve também em Aracaju, onde manteve contato com as embarcações *RB Seamar III* e *RB Mage*.

A viagem feita por Jailson Bispo mostra o esforço do SINDMAR em contactar e levar informação à sua base em todo o território nacional. ❄

Abeam: após ameaça de greve, acordo põe um ponto final em uma longa e difícil negociação

A mobilização e conscientização dos marítimos embarcados nos navios das empresas filiadas à Associação Brasileira de Apoio Marítimo (Abeam) deu resultado: o SINDMAR e a Abeam assinaram, em 26 de setembro, o Acordo Coletivo de Trabalho. Foi uma das mais longas negociações encaminhadas pelo Sindicato que, nos últimos três meses, visitou inúmeros rebocadores com o objetivo de mobilizar a categoria e discutir com as tripulações suas condições de trabalho.

Numa mostra de sua disposição de luta, os marítimos das empresas filiadas à Abeam chegaram a aprovar, numa assembléia realizada em 7 de maio, a proposta de paralisação caso a Abeam continuasse protelando as negociações, como vinha fazendo. A paralisação não chegou a ocorrer, mas o recado dado ao patronato se fez ouvir – e certamente se fará mais adiante, já que o Sindicato já está preparando uma nova pauta de reivindicações, para a campanha de 2002 – e, para qual, desde já está aceitando a contribuição dos



Ao lado, a assinatura do acordo com a Abeam. Abaixo, Jailson Bispo, Severino Almeida, o almirante Janot (DPC) e o presidente da Abeam, Ronaldo Lima.

companheiros marítimos.

O acordo, com vigência no período de 1º de fevereiro de 2001 a 31 de janeiro de 2002, traz importantes conquistas, entre elas a inclusão de plano de assistência odontológica e uma gratificação adicional para oficiais que tripulam rebocadores acima de 1800 AB. A íntegra do documento está disponível no site do SINDMAR (www.sindmar.org.br).

A assinatura do acordo foi realizada na Diretoria de Portos e Costas, com a presença do vice-almirante Euclides Janot. Representando os marítimos, estiveram presentes o primeiro-presidente do



SINDMAR, Severino Almeida Filho, o diretor financeiro, Jailson Bispo, e o presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), Ricardo Ponzi, e demais representantes das entidades coirmãs. Pela Abeam assinaram o acordo seu presidente, Ronaldo Lima, e demais diretores das empresas que também firmaram o acordo.



Maersk: gratificação para imediato e subchefe de Máquinas

O SINDMAR obteve mais uma conquista na luta por melhores salários e condições de trabalho de seus associados com a assinatura, no último dia 18 de setembro, do Acordo Coletivo de Trabalho com a Maersk Brasil Ltda (Brasmar). O acor-



No SINDMAR, Jailson Bispo, Severino Almeida, Viggo Andersen e João Pinto

do, que vigora de 1º de fevereiro de 2001 a 31 de janeiro de 2002, garantiu assistência odontológica integral, paga pela empresa, e gratificação para as funções de imediato e subchefe de Máquinas. Na assinatura do ACT, realizada na sede do SINDMAR, estiveram presentes, pelo Sindicato, o primeiro-presidente, Severino Almeida Filho, e o diretor financeiro, Jailson Bispo. A empresa foi representada pelo diretor-gerente, Viggo Andersen, e pelo coordenador João V. F. Pinto.



Docenave: disposição de luta na conquista do acordo

Fruto da efetiva interação entre o SINDMAR e o pessoal embarcado, foi assinado no dia 27 de setembro último o Acordo Coletivo de Trabalho com a Docenave. Um almoço no Clube Naval, que contou com a presença do presidente da empresa, Álvaro Oliveira Júnior, e representantes da comunidade marítima, selou a assinatura do acordo, que terá vigência de 1º de maio de 2001 a 30 de abril de 2002.

O acordo com a Docenave encerra um período difícil de negociação, durante o qual houve intensa troca de comunicação entre o Sindicato e navios. Só se conseguiu algum avanço devido à disposição de luta e mobilização demonstrada pelos companheiros embarcados e seu apoio e confiança nas indicações do SINDMAR.



Ao centro, o diretor-procurador do SINDMAR, Enilson Pires, assina o acordo com a Docenave

Comissão parlamentar: terceirização é o terror na Petrobras

A comissão da Câmara dos Deputados que investiga as causas do acidente com a plataforma P-36 se reuniu em 2 de julho na sede do SINDMAR durante a sessão, foram ouvidos os mergulhadores que ficaram de serviço horas depois do acidente.

Também foram ouvidos um oficial de Náutica e um técnico de segurança da plataforma P-37 onde, em janeiro último, dois trabalhadores morreram num acidente envolvendo o gás sulfídrico altamente tóxico. A comissão condenou a prática de terceirização adotada pela Petrobras.

Para o deputado Luciano Zica (PT-SP), a terceirização é o terror na empresa estatal. Em seus depoimentos, o oficial de náutica Sílvio Sarmiento e o técnico de segurança Ricardo contaram que até o curso de combate a incêndio e salvatagem, antes oferecido pela empresa, agora é terceirizado. Custa R\$ 700 e é pago pelo próprio funcionário. Além dis-

so, é ministrado por cooperativa terceirizada e tem a duração de apenas dois dias. O deputado Luiz Sérgio afirmou ser insuficiente um curso com essa duração.

Além de Luciano Zica, que é o relator da comissão, estiveram presentes à sessão os deputados Jandira Feghali (PC do B-RJ), Luiz Sérgio (PT-RJ), Salatiel Carvalho (PMDB-PE), Antonio Fleury Filho (PTB-SP), que preside a comissão, e Dr. Heleno (PSDB-RJ).

A deputada Jandira Feghali, que também condenou a prática de terceirização feita pela Petrobras, atribuiu o acidente com a P-36 a erro de projeto. Ela ficou impressionada quando soube que a carga horária de um oficial de Náutica é de qua-



Na reunião da Comissão, realizada no SINDMAR, Salatiel, Severino, Jandira, Fleury e Luiz Sérgio

se 24 horas e que 70% do quadro de pessoal da P-36 era terceirizado.

De acordo com Luciano Zica, a Petrobras está pondo em prática uma política de redução de custos onde não deve. O deputado afirmou que a prática de terceirização, acentuada no governo FHC, é um crime premeditado, inadmissível numa empresa que é o orgulho do Brasil.



Técnicos da Fundacentro apresentam relatório sobre vistorias em navios da Transpetro e Aliança

Os membros da comissão tripartite que faz parte do projeto de estudos das condições de saúde e segurança do trabalhador a bordo de embarcações se reuniram no SINDMAR, em 12 de julho, com o objetivo de dar informações sobre os trabalhos já realizados pela equipe técnica da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Medicina e Segurança no Trabalho (Fundacentro). Esta é a terceira reunião do grupo e a segunda realizada no Sindicato.

Os técnicos da Fundacentro estiveram a bordo de três navios (dois da Transpetro e um da empresa Aliança) onde acompanharam o dia-a-dia dos tripulantes em suas diversas atividades. Na reunião, apresentaram o relatório técnico de dados coletados através de sofisticados instrumentos verificadores de ruído e vibração, dentre outros.



Na reunião (da esquerda para direita), o comandante José Roberto, Mônica Abreu, Odilon Braga, Enilson Pires, Antonio Carlos Garcia e Maria Muccillo

A comissão definiu que as próximas pesquisas serão realizadas a bordo de navios químicos e nas embarcações do apoio marítimo e fluvial. Ficou acertada também que um psiquiatra irá a bordo se reunir com a tripulação e apresentar um questionário a ser preenchido pelos tripulantes para posterior avaliação.

Da reunião participaram, pelo SINDMAR, os diretores Odilon Braga e

Enilson Pires; pela Fundacentro-RS, Maria Muccillo (coordenadora) e Luiz Renato; pela Fundacentro-ES, Antonio Carlos Garcia; pelo Syndarma, o almirante Armando Vidigal; pela Transpetro, Marco Antonio Silva; pela Federação dos Marítimos, Alberto Negrão; pela DPC, o comandante José Roberto; e pelo Ministério do Trabalho e Emprego, Mônica Abreu. 

Aos 98 anos, seu Antônio é um dos marítimos mais idosos do Rio de Janeiro

As mãos calejadas e o dourado da pele não negam a origem sertaneja. Foi no município de Estância, em Sergipe, que nasceu, no dia 5 de setembro de 1903, o decano dos marítimos do Rio de Janeiro, Antônio Gentil Vianna. Com 98 anos recém completados, seu Antônio ainda guarda na memória os tempos idos e vividos de quem passou décadas navegando por este mundão afora. Sua história, contada

para o “Unificar”, é um pouco da história de milhares de jovens que saíram do sertão nordestino para ganhar a vida a bordo de um navio.

Quando saiu de Estância, seu Antônio tinha apenas 16 anos. Seu primeiro emprego, de mecânico numa fábrica de tecidos chamada Staner – onde ficou por cerca de um ano – o habilitou para embarcar como praticante no navio *Ilhéus*, da Companhia Baiana, em 1920. O primeiro embarque, porém, não durou muito, pois estava com documentação irregular. “O comandante César da Costa Brava me mandou resolver essa questão em terra. Foi o comandante quem me fez. Se hoje sou oficial aposentado, é graças a ele”, lembrou o oficial Vianna.

Depois de quatro meses em terra, na Bahia, resolvendo as pendências legais,



Com 98 anos completados no dia 5 de setembro, seu Antônio Vianna, oficial de Máquinas, é o marítimo mais idoso do Rio

seu Antônio novamente embarcou em outro navio, o *Filadélfia*, no qual trabalhou como sub-ajudante. Mas o grumete logo percebeu que, para progredir na carreira, era preciso se especializar.

Na primeira oportunidade, desembarcou em Pernambuco e tratou de estudar. “Logo passei a ser o terceiro-maquinista do navio *Filadélfia*, com o soldo de 110 mil réis por mês”, relembra. Em 1921, o oficial Vianna se sindicalizou. “Eu me associei logo ao sindicato, afinal eu sou um trabalhador e trabalhador se une a trabalhador”, diz seu Antônio, orgulhoso.

Orgulho igual ao que sentiu ao voltar à Estância para rever a mãe, dona Maria Joaquina, três anos depois de ter saído para ganhar o mundo. Para ele, o retorno tinha o gosto da vitória por ter conseguido

do uma boa profissão em tão pouco tempo; para ela, tinha a alegria de reencontrar o filho e o prazer de vê-lo vencedor.

Anos depois, o oficial Vianna ingressou no Lloyd. A bordo dos navios da empresa, conheceu quase o mundo inteiro. “Eu já trabalhei em tudo quanto é navio, todos eles, ou quase todos. No período em que estive na ativa, sempre fiquei viajando. Foi numa dessas viagens que conheceu a mulher, Joana Koter Viana. Casou-se com ela na Alemanha. Do

matrimônio, nasceram duas filhas, Dorothea Koter Vianna e Madalena Koter Vianna, que lhe deram netos, bisnetos e tetranetos.

Do primeiro embarque até à aposentadoria, foram 33 anos navegando. Em 1953, seu Antônio encerrou a carreira, para nunca mais sair de terra.

“Fui convidado muitas vezes para voltar. A Petrobras e outras empresas me chamaram, mas não eu quis. Embarquei em navios de passageiros, em cargueiros, fiz de tudo o que se pode fazer na minha profissão. Mas, apesar de ter sido bastante feliz na Marinha, não quis voltar. Trabalhei duro para poder me aposentar. Não ia trocar a minha liberdade por dinheiro nenhum. O meu já era certo no fim do mês, não tinha cabimento me submeter mais a tanto sacrifício”, conclui, resolutamente, o velho marinheiro.

Departamento de aposentados faz palestra sobre longevidade

O Departamento de Aposentados realizou palestra com o tema “Como emplacar cem anos”, no dia 8 de agosto no auditório da sede social do SINDMAR. O evento aconteceu durante a reunião mensal do departamento, sob o comando do diretor Idair Mamede, e teve a casa cheia. O palestrante foi o professor Júlio Camargo, biólogo e autor do livro “Da Juventude à

Longevidade”, que deu dicas de saúde para os presentes. No início da reunião foi feito um minuto de silêncio em memória do oficial Jorge Eggs, falecido no dia 2 de agosto e do escritor Jorge Amado. Caminhada, alimentação na hora certa e evitar excessos foram as dicas que o professor deu ao presentes para que alcancem uma vida longa e saudável. ❄️

SINDMAR assina convênio com o curso Wizard

O SINDMAR assinou convênio com o curso de idiomas Wizard. Agora o associado e dependentes têm descontos de 20% nas mensalidades dos cursos de Inglês e Espanhol. Entre em contato conosco pelo telefone 2518-2164 ou pelo e-mail joseserra@sindmar.org.br e veja os locais onde Wizard tem convênio com SINDMAR.

Plano de Saúde com carência reduzida

O SINDMAR e a operadora de planos de saúde *Silver Life* oferecem ao associado, a seus dependentes, agregados e familiares um serviço de assistência médico-hospitalar sem carência – exceto para doenças pre-existentes e partos – e sem limites de idade. Garantindo cobertura para consultas, exames, internações, cirurgias, transplantes de rins e córnea, a *Silver Life* possui ampla rede credenciada de médicos, clínicas e hospitais. O convênio inclui cobertura da nova legislação (lei 9656/98).

Para atender aos interessados, o SINDMAR organizou um plantão em sua sede às quintas-feiras, das 14h às 17h, com a senhora Luzia. O prazo é até o final de outubro.

Convênios

Convênio Odontológico

O SINDMAR assinou convênio, em âmbito nacional, com a *Odonto-Empresa*, beneficiando associados, seus dependentes, familiares e agregados. O convênio oferece serviços de diagnósticos, obturações, prevenção, periodontia, endodontia, odontopediatria, cirurgia, radiologia e ortodontia. O aparelho é grátis e dependentes com menos de 4 anos não pagam. Uma representante da empresa estará às terças e quintas-feiras no SINDMAR para detalhar o plano.

Universidade Estácio de Sá

Cerca de duzentos associados já se beneficiaram do convênio firmado entre o SINDMAR e a Universidade Estácio de Sá. A procura não pára de crescer. Agora ficou mais fácil realizar o sonho de cursar uma universidade. Pelo convênio, estão disponíveis para os associados diversos cursos de graduação, politécnico, pós-graduação (*Latu senso*), mestrado e doutorado, todos com desconto garantido.

Universidade Veiga de Almeida

O convênio assinado entre o SINDMAR e a Universidade Veiga de Almeida beneficia todos os alunos afiliados ao Sindicato – inclusive aqueles que já estavam estudando antes do acordo. O convênio prevê desconto de 20% na mensalidade dos cursos de graduação, com exceção de Medicina e Odontologia, e 40% para quem tem diploma de nível superior. Se você está estudando na UVA e é nosso associado, não perca tempo: beneficie-se do convênio.

Centro Educacional Santa Mônica

Com descontos que variam de 20% a 40% nas mensalidades – dependendo do *campus* e do turno – o convênio entre SINDMAR e o Centro Educacional Santa Mônica vem atraindo um bom número de dependentes de associados. E você também pode ter 50% de desconto no gasto com transporte até o Centro Educacional.

Instituto de Ciências Náuticas

Visite o site do Instituto de Ciências Náuticas (www.cienciasnauticas.gov.br) e veja a lista de cursos que a instituição oferece, em parceria com o Sindicato.

Mais uma opção: Inglês e Espanhol Made in USA

Aproveite o convênio entre o SINDMAR e o centro de idiomas *Made in USA*. Os associados e seus dependentes poderão aprender inglês e espanhol através do método americano E.S.L (*English a Second Language*). O curso apresenta técnicas modernas de ensino e combina aulas com professores ao longo de 18 meses (nos *Learning Centers*, dentro do SINDMAR) com professor eletrônico. Após quatro estágios (*Freshman, Sophomore, Junior e Sênior*) e 144 horas/aulas em até 18 meses, a pessoa terá adquirido as quatro habilidades no aprendizado dos dois idiomas: ler, escrever, falar e entender.

A matrícula custa R\$ 60,00, incluindo o material, e a mensalidade é de apenas R\$ 50,00 por aluno. Venha logo buscar seu benefício.

CEPE: lazer para o associado do SINDMAR

O Clube de Empregados da Petrobras – Barra está aberto a todos os associados do SINDMAR, independentemente da empresa a que esteja vinculado. As vagas são limitadas. O CEPE oferece todas as vantagens de um grande clube: piscina, área para esportes etc., por R\$ 30,00 mensais. Aproveite e venha correndo, não perca esta chance! Mais informações na secretaria do Sindicato.

TÁBUA DAS MARÉS

Pan Marine

A Pan Marine continua relutante em aceitar os termos da proposta de Acordo Coletivo de Trabalho feita pelo SINDMAR. Entre outras discordâncias, ela insiste em manter um regime de 45 dias embarcados e 45 de descanso, enquanto o Sindicato reclama 42 X 42. O SINDMAR já está preparando uma série de denúncias de irregularidades para ser enviada às autoridades marítimas. ❄

Palestras

Foi ótima a repercussão das palestras sobre Sindicalismo, no Campus Méier da Universidade Estácio de Sá, proferidas pelo presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida Filho e pelo OSM, advogado, professor universitário e consultor jurídico da CONTTMAF, Edson Martins Areias, marcando a estréia do sindicalismo marítimo e divulgando nossa atividade no circuito acadêmico nacional. ❄

Maré Alta



Maré Baixa

Brasil na IMO

O trabalho desenvolvido pela RPBIMO - Representação Permanente do Brasil na IMO (International Maritime Organization), baseada em Londres e capitaneada pelo almirante Mauro César – que, com o auxílio de uma equipe técnica especializada vem apresentando pareceres fundamentados em estudos científicos – tem sido reconhecido e muito bem aceito nas reuniões realizadas neste importante fórum internacional. ❄

Sem Acordo

Maré baixa nas empresas de navegação como a Transroll, Metalnave, Frota Oceânica, Libra, Seapar, Neptunia, H.Dantas e outras que insistem em manter seus marítimos sem o amparo do Acordo Coletivo de Trabalho. ❄

Transroll

A Transroll tem quatro navios contêineres afretados à Aliança por cerca de 10 mil dólares/dia cada um e quer assinar ACT pagando salários da tabela de granel sólidos, ao invés de usar como referência a tabela praticada pela empresa que afretou seus navios. ❄

BOS

O SINDMAR está na iminência de fechar acordo com a BOS. O ACT, nos mesmos termos do que foi negociado com a Maersk, já foi aceito pela empresa. ❄

Atenção associado: se você quiser consultar a assessoria jurídica do SINDMAR sobre processos trabalhistas ou tirar dúvidas sobre Previdência, envie um e-mail (sindmar@sindmar.org.br) ou fax (0XX-21-2253-4524) para o Sindicato

