Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR • Nº 42 • Novembro de 2015

Unificar

ESPECIAL DP BRASIL 2015

TRANSPETRO SOB ATAQUE

Soberania brasileira no transporte de Petróleo e derivados e milhares de empregos estão ameaçados

E MAIS: Promef – Do futuro promissor à promessa não cumprida

Todo apoio à unicidade sindical

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

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante

SINDMAR®

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

Investindo em pessoas

www.sindmar.org.br

Filiado a

CONTTMAF

FNTTAA

CTB

SINDMAR

Sumário

CAPA
Sem sinalizar uma mudança de rumo, Sistema Petrobras põe em xeque sua posição estratégica e ameaça milhares de postos de trabalho brasileiros. E o Promef, Programa de Modernização e Expansão da Frota, lançado com pompa pelo Governo Federal, ficou só na promessa. (Português/Inglês).....22

Editorial
A aposta no midiota 4

Eleição no SINDMAR
Diretoria para o quadriênio 2016-2020 é confirmada, por unanimidade, em Assembleia de Aclamação. 9

A importância da Resolução Normativa 72
A RN-72 é um instrumento vital na defesa dos nossos homens e mulheres do mar.....14

Assédio Moral é crime
Marítima brasileira foi vítima de assédio moral. O SINDMAR acompanhou o caso e cobrou providências.....46

Construindo caminhos éticos
O Delegado do SINDMAR em Vitória (ES) Ariel Montero fala da Ética na vida e no trabalho. 48

Especial DPBRASIL 2015
Conferência Brasileira de Posicionamento Dinâmico discutiu os principais temas e tendências do DP, reunindo especialistas, profissionais do setor e estudantes. (Português/Inglês) 50

Canal do Panamá
FHM fará estudo de segurança para avaliar as características e capacidade de manobra nas novas comportas do Canal do Panamá.....72

Primeira turma de VTS do Brasil
A FHM formou a primeira turma de Operadores de Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS, do inglês Vessel Traffic Service) do País. 74

Conscientização sobre Proteção de Navio
A certificação é obrigatória para viagens internacionais.....76

FHM já qualificou 431 marítimos em 2015
Cursos da FHM, reconhecidos por sua excelência, atraem alunos de todo o País e do exterior.. 78

Carreiras marítimas
O perfil do Oficial Mercante evoluiu e, hoje, uma boa qualificação profissional é o passaporte para uma carreira de sucesso. 80

Dia Internacional do Marítimo e o Dia Marítimo Mundial
Em 2015, o tema da IMO para marcar as datas foi "Educação e Formação Marítimas" 84

De pai para filho
Algumas vezes a vocação marítima vai além de um indivíduo e atravessa gerações.....86

Investindo no Futuro – CTTL Teresópolis
Obras do novo Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer do SINDMAR devem ser concluídas em 2017.....88

Sindicato para quê?
Colaborar com o sindicato que defende a categoria vai muito além de destinar uma contribuição mensal para a entidade.....96

Posse na DPC e novo Secretário Geral da IMO
O Vice-Almirante Lima Filho é o novo Diretor de Portos e Costas. E o novo Secretário-Geral da IMO é o sul-coreano Ki-tack Lim.. 103

Navios que fizeram História
O SINDMAR e o Centro dos Capitães da Marinha Mercante realizaram mostra de fotos e palestras sobre fatos históricos da Marinha Mercante. 104

Kern, Russi e o navio olímpico
Crônica de Edson Areias 107

Última Página
As vantagens da Democracia, artigo do economista Mauro Osorio.....110

Seções:

Cartas.....8

Tábua das Marés.....7

Acordos Coletivos de Trabalho 10

Aviso aos Navegantes 77

Quem faz o SINDMAR.....92

Diário de bordo & Visitas a bordo 99

Editorial

A aposta no midiota

A sociedade brasileira enfrenta o drama cada vez maior de se informar sob uma avassaladora pressão manipuladora

Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

É óbvio que aqueles que possuem conhecimentos históricos e políticos limitados aos adquiridos nos *facebooks* da vida terão dificuldade para compreender o drama em que mergulhamos. Mas, aqueles que sabem o que foi um partido como a UDN na política nacional, formalmente existente entre 1945 e 1964, percebem bem o casuísmo da utilização da indignação com a corrupção como bandeira. Mas, não seria próprio a este editorial aprofundar o tema nem fazer elucubrações sobre os filhotes da UDN.

O fato é que neste casuísmo mora o perigo!

É inegável que houve em nosso país, ao longo da primeira década deste século e nos primeiros anos desta década, uma melhor redistribuição de renda e uma efetiva valorização dos salários que permitiram a milhões de brasileiros consumir o que jamais tinham consumido. Não há regime de Casa Grande e Senzala que se sustente em tal cenário. Riqueza não é gerada por geração espontânea e aos senhores e senhoras da Casa Grande não importa quanta farinha se possa produzir: o pirão deles está sempre em primeiro lugar.

Sob domínio de meia dezena de ilustres famílias da Casa Grande, a mídia nacional, com missões de difícil percepção ao cidadão comum, tem tratado a população como um conjunto de elementos idiotas e manipuláveis. Rádios, revistas, jornais e televisões não nos dão oportunidades de conhecer e discutir os reais abismos para os quais empurram nossa sociedade. Limitam-se a promover todo tipo de denúncias, convenientemente centradas ou relacionadas às principais figuras do Poder Executivo do mencionado período, o ex-presidente Lula e a atual Presidente Dilma.

Para temperar o molho da indignação, ao longo do processo de geração da idiotia coletiva, também serve qualquer entidade de caráter associativo mais esclarecida, que possa e queira defender o que não interesse à Casa Grande. É óbvio que os sindicatos, por seu próprio perfil, servem como tal tempero.

Neste afã, comportamentos criticáveis de dirigentes sindicais são divulgados à exaustão, como se não fosse razoável esperar que, entre milhares de sindicatos, categorias e dirigentes sindicais, não ocorressem abusos, desmandos e corrupção. Contudo, nunca se estimula a reflexão sobre os artifícios do sistema capitalista na cooptação de maus sindicalistas. Comparando, seria como incentivar uma hipotética eliminação da fé católica e a crucificação do Papa Francisco porque há quem abuse de crianças na estrutura da Igreja Católica!

Aposta a mídia na capacidade humana de se entregar à idiotia coletiva, crendo que ninguém é melhor do que o idiota para navegar em um mar de lama casuístico. Chega a ser ofensiva a forma como a nossa inteligência é tratada. A tecnologia, escudada pelas chamadas redes sociais, ou bestiais, como preferem alguns, tem se mostrado instrumento imprescindível para a geração deste novo espécime humano, o midiota. Os barões da mídia exultam e creem-se capazes de os formarem aos milhões.

Ao midiota, por exemplo, não são oferecidas a indignação e as lembranças de processos escandalosos das privatizações já realizadas, ocasiões em que se subtraíram bilhões de nossa moeda e riqueza para proveito de poucos. Tais absurdos não mereceram tratamento à altura do que hoje se costuma dar a assaltos nos galinheiros alheios, promovidos por políticos de partidos que deveriam repudiar práticas udenistas e, não, desenvolvê-las. Infelizmente a corrupção maltrata o Brasil há

A mídia nacional tem se especializado em condicionar a divulgação de notícias a um processo de formação de opinião favorável aos interesses das ditas classes dominantes, também chamadas, no criativo linguajar de Gilberto Freire, de moradores da Casa Grande. Aos pobres integrantes da Senzala resta o papel de se convencerem de que vivem em um mar de lama, criado especialmente pelo atual governo, em uma evidente reedição casuística de campanhas do século passado. Processo que faz as delícias de quem foi formado nos gramados da União Democrática Nacional – UDN. O objetivo do jogo é impedir mudanças no ambiente de "Casa Grande e Senzala" instalado em nosso país desde as capitanias hereditárias. Seus utilizadores têm pedigree. Lembrem-se ou, se não conhecem, conheçam o cenário vivido por Getúlio Vargas, para ficarmos neste exemplo e não avançarmos no jogo dramático vivenciado na década seguinte, nos tempos de Jango.

séculos e é lícito que cobremos a sua eliminação. Neste ponto, a mídia pode e deve contribuir. No entanto, o mar de lama casuístico – levantado sempre que políticas de distribuição de renda, ampliação de direitos e promoção de justiça social tentam reduzir a distância entre a Casa Grande e a Senzala – deve receber, de todos nós, o necessário e indispensável repúdio.

Neste teatro geral de massacre midiático, os trabalhadores e as trabalhadoras do setor marítimo não são moradores de uma ilha isenta de arrebentações provocadas por tal mar de lama e pela ausência na mídia da discussão das graves questões que afetam a vida de todos nós. Basta o exemplo da Petrobras, sem nos limitarmos aos escombros revolvidos pela operação denominada Lava-Jato.

A Petrobras está se apequenando. Corre o risco de ser fatiada com graves consequências para a vida de milhões de brasileiros, entre estes milhares de marítimos, em um processo consequente à miopia intencional midiática, que não se dedica em absoluto a cobrar compromissos sociais em uma empresa que deve ser olhada como expressão de um Brasil grande. De um Brasil que promova sua capacidade produtiva. Impressiona a escassez de pautas na mídia nacional que promovam a discussão sobre saídas possíveis para as dificuldades temporárias desta joia da coroa brasileira que é a Petrobras. Só há espaço para a lama!

O anunciado "desinvestimento" pela nova direção da Petrobras; a falta de interlocução com o setor; e a ausência de diretores da empresa com sensibilidade social e que conheçam a área estão rapidamente tornando o nosso mar grosso e destruindo uma dúzia de anos de avanços significativos. Não nos interessam políticas tão ao gosto de partidos que, ao longo de seus governos, não nos possibilitaram sequer resquícios de soerguimento da construção naval e legislação voltada à geração e à defesa de nossos empregos.

Talvez resida aí o interesse pelo midiota. No nosso setor, por exemplo, só um idiota formado pela mídia no Brasil pode sentir falta do caos que nós, marítimos, enfrentamos do meio da década de 80 ao início do novo milênio. Para alguém fora do setor, tal erro de avaliação pode ser consequência de desconhecimento, mas, para um marítimo, tal erro é imperdoável. Nós vivemos e sofremos naqueles anos!

A democracia é tão curiosa quanto valiosa. Nela, aqueles que integram a Casa Grande têm todo o direito de defender seus interesses. Têm direito à manutenção da concentração do capital, da exploração de trabalhadores e trabalhadoras, da manutenção da injustiça social, por exemplo. Por mais imoral e perverso que isto possa ser! Até mesmo mais imoral e perverso do que os atos desonestos de políticos bandidos. A Casa Grande tem o direito até de tentar produzir midiotas.

Mas, a democracia é também valiosa porque, por maior paradoxo que isto possa parecer, o mesmo sistema que permite tal manipulação para proveito de poucos, também nos permite reagir. E precisamos reagir com a razão e com disposição de luta. De ir à rua, de protestar, de demonstrar que midiotas não seremos.

Para o bem de trabalhadores e trabalhadoras, estejam no mar, em terra ou no ar, a aposta na "midiotização" de nossa sociedade não pode vingar!

Que venham os ventos fortes! Neles fomos formados! ■

Severino Almeida Filho

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

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®

DIRETORIA DO SINDMAR

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

Delegacia Regional de Aracaju
Avenida Rio Branco, 186, salas 1009 e 1010
(Edifício Oviêdo Teixeira)
Centro, Aracaju, SE
CEP: 49018-900
Tel.: (79) 3025-0556
E-mail: secretariase@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Belém
Avenida Governador José Malcher, 168,
salas 201, 218 e 219
(Centro Empresarial Bolonha)
Nazaré, Belém, PA
CEP: 66035-100
Tel.: (91) 3345-3460 e (91) 3345-3461
Fax: (91) 3345-3459
E-mail: secretariapa@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Cabedelo
Praça Getulio Vargas, 79
Centro, Cabedelo, PB
CEP: 58310-000
Tel.: (83) 3228-2600
Fax: (83) 3228-2921
E-mail: secretariapb@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Fortaleza
Rua Oswaldo Cruz, 1, salas 1601 e 1602
Meireles, Fortaleza, CE
CEP: 60125-150
Tel.: (85) 3242-5951
E-mail: delegadoce@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Macaé
Avenida Elias Agostinho, 340, salas 805 e 806
(Edifício Petroffice)
Imbetiba, Macaé, RJ
CEP: 27913-350
Tel.: (22) 3311-6645
E-mail: secretariamc@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Paranaguá
Rua Rodrigues Alves, 800, sala 402
Costeira, Paranaguá, PR
CEP: 83203-170
Tel.: (41) 3422-0703
E-mail: delegadopr@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Pernambuco
Avenida Barão de Souza Leão, 425, sala 906
Boa Viagem, Recife, PE
(Empresarial Pontes Corporate Center)
CEP: 51030-300
Tel.: (81) 3877-2871
E-mail: secretariape@sindmar.org.br

Delegacia Regional do Rio Grande
Rua Conde de Porto Alegre, 107
Rio Grande, RS
CEP: 96200-330
Tel.: (53) 3231-8185
E-mail: secretariars@sindmar.org.br

Delegacia Regional de Santos
Avenida Ana Costa, 79, conjunto 62
Gonzaga, Santos, SP
CEP: 11060-001
Tel.: (13) 3232-2373
E-mail: delegadosp@sindmar.org.br

Delegacia Regional de São Luís
Rua Saavedra, 183
Centro, MA
CEP: 65000-001

Delegacia Regional de Vitória
Rua Professor Almeida Cousin, 125,
salas 401, 402 e 422
Enseada do Suá, Vitória, ES
CEP: 29050-565
Tel.: (27) 3327-6688
E-mail: secretariaes@sindmar.org.br

FILIADO À

EXPEDIENTE
Assessora de Comunicação e Jornalista Responsável: Andréa Mury (MTB n° 23.787)
Redação final e Edição: Andréa Mury • **Reportagem e Redação:** Glauce Tolomei • **Revisão:** Simone Motta • **Fotos:** SINDMAR, CSA, Cia da Foto, Acervo Edson Lucas e Divulgação (Agência Petrobras, Transpetro e Roberto Stuckert Filho/Presidência da República) • **Edição de arte e diagramação:** Sylvio Tiriba • **Arte da capa:** Cláudio Duarte • **Tradução**: Jeferson Novais • **Impressão:** Gráfica e Editora Cruzado • Tiragem de 13 mil exemplares • Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores.

Tábua das Marés

MARÉ ALTA

Qualidade de vida

Para os marítimos das empresas Flumar, Log-in, Mercosul Line e Elcano, que nos últimos dois anos passaram a adotar o regime de trabalho 1x1, ou seja, um dia de repouso/folga para cada dia de trabalho embarcado.

Fortalecimento da liberdade de atuação sindical

Para o Ministério Público do Trabalho, representado pelos Procuradores Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho, Coordenador Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa), João Carlos Teixeira, Coordenador Nacional de Promoção da Liberdade Sindical (Conalis), e Júnia Bonfante Raymundo. Eles estiveram reunidos com as lideranças sindicais marítimas na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTA), para discutir ações que possam contribuir para o fortalecimento da liberdade de atuação sindical e do respeito aos direitos conquistados.

Atuação destacada

Para o Capitão de Longo Curso e Comandante Raildo Viana, representante dos empregados no Conselho de Administração da Transpetro, pelas referências elogiosas à sua atuação que têm chegado ao conhecimento do SINDMAR.

MARÉ BAIXA

Sem compromisso com o futuro

Para a direção da Transpetro, pela distância entre a prática e o discurso no que se refere ao futuro da empresa (leia matéria nesta edição).

Desrespeito

Para a tripulação do navio LNG FRSU Experience, da empresa norte-americana Excelerate, pelo ofensivo comportamento a bordo com uma Oficial brasileira (leia matéria nesta edição).

Jogando com a verdade

Para a empresa Camorim, cujo rebocador Mercúrio del Golfo naufragou, estando o casco a mais de 1.500m de profundidade, causando o desaparecimento de um tripulante. Questionada pelas entidades sindicais, a empresa respondeu com evasivas.

Vidas em risco

Para a CCR Barcas, que solicitou e obteve da autoridade competente a retirada dos oficiais do comando e da chefia de seus modernos catamarãs.

Cartas

CIPA Galáxia Marítima

Prezados Companheiros do SINDMAR,

O motivo desta é agradecer publicamente a divulgação e o acompanhamento pelo SINDMAR da eleição para a CIPA na Galáxia Marítima. E, também, agradecer a confiança e os votos dos companheiros embarcados.

Aproveito para ressaltar a importância da CIPA em empresas que operam embarcações estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras, devido às diferenças culturais e de interesses. Ocorre que, nessas embarcações, estamos geralmente subordinados a Oficiais seniores oriundos de países com alto índice de distanciamento entre os níveis hierárquicos (PDI – Power Distance Index, como é conhecido um dos índices de avaliação do Fator Humano). Coincidentemente são países muito procurados por agências atravessadoras de mão de obra barata.

Em uma cultura com alto PDI (por exemplo, Filipinas 94, Ucrânia 92 e Romênia 90), um subordinado tende fortemente a obedecer uma ordem superior sem questionar se é ilegal, insegura ou abusiva. Da mesma forma, um superior hierárquico espera ser obedecido sem contestação e, por sua vez, cumpre as determinações do "cliente" sem maiores compromissos com o futuro, até porque geralmente não há continuidade nos contratos feitos por meio de agências recrutadoras internacionais.

Nessas condições, nota-se que o direito de comunicar acidentes, incidentes, condições inseguras e sugestões de melhoria não é devidamente exercido. É comum os tripulantes que ousam formalizar registros terem suas comunicações "filtradas" e não respondidas. Também é notável a produção de documentos atestando eventos que de fato não aconteceram (reuniões de segurança, treinamentos, diálogos diários de segurança, testes e verificações diversas), além de controles de horas de trabalho e de repouso não verdadeiros.
Então resta aos tripulantes brasileiros a CIPA, como recurso para comunicar e corrigir condições indesejáveis que ainda não tenham sido devidamente tratadas, visando a garantir a melhoria contínua dos aspectos de segurança, saúde e bem-estar a bordo.

Finalizando, agradeço mais uma vez a todos e cito o Preâmbulo 6 do Código ISM:
"O fundamento de um bom gerenciamento de segurança é o compromisso a partir de cima. Em matéria de segurança e prevenção da poluição, são as atitudes, o compromisso, a competência, e a motivação dos indivíduos, em todos os níveis, que determinam o resultado final."

Muito Grato.
OSM Pedro Severino de Lima Filho
Titular da CIPA da Galáxia Marítima
Por e-mail, em 23/10/2015

Eleições sindicais

Ilmo. Sr. Primeiro Presidente Severino Almeida Filho,

Sempre soube da sinceridade, da luta por nós, marítimos, e outras virtudes que o meio marítimo conhece sobre vocês da atual diretoria. E, como sempre digo para muitos que me conhecem, sempre enalteci e temos muito orgulho e gratidão por tudo que a atual diretoria conquistou para a comunidade marítima.

Eu, Paulo Cesar Simões da Silva, agradeço a sua honestidade, sinceridade e brilhante conhecimento de causas sindicais. Sou um postulante em assuntos deste gênero e contigo aprendi e continuo aprendendo sobre esta difícil tarefa que é ser líder sindical. Meus parabéns para todos que, de uma forma ou de outra, contribuíram para que o SINDMAR seja, hoje, uma das mais completas entidades sindicais. Mais uma vez meus parabéns pelo brilhante desempenho de todos e é com orgulho próprio que sempre apoiei e continuarei tentando ajudar e enaltecer vocês. Muito obrigado pelas dicas.

Se for possível, gostaria que estes agradecimentos e elogios que faço ao SINDMAR e a todos que fazem parte desta entidade, fossem publicados no próximo número da revista UNIFICAR.

Saudações Marinheiras,

Paulo Cesar Simões da Silva - CLC
Por e-mail, em 16/09/2015

Dia do Marítimo

25/06 - via Facebook

Só vi esta postagem de vocês e de nenhum outro sindicato do ramo.
Parabéns para nós!
Itamar Santos Chaves

Eu amo minha profissão e me sinto responsável por esse desenvolvimento.
Parabéns a todos os marítimos!
José Carlos Roberto Pereira

Escreva para o SINDMAR!
Envie sua mensagem para o e-mail: imprensa@sindmar.org.br

Eleição no SINDMAR

Encerrando o processo eleitoral do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, foi realizada, na sede da entidade, no último dia 5 de outubro, a Assembleia de Aclamação para referendar os nomes que vão compor a Diretoria Executiva e seus suplentes para o quadriênio 2016-2020. A única chapa inscrita foi aclamada por unanimidade.

O processo teve início em agosto, quando foi divulgado o edital de convocação de eleições do SINDMAR. Após os prazos previstos para a inscrição de chapas e eventual impugnação, em 14 e 25 de setembro passados, respectivamente, como houve apenas uma chapa inscrita, foi convocada a Assembleia de Aclamação, conforme as normas estabelecidas pelo estatuto e pelo regimento eleitoral da entidade.

Criado em 16 de março de 2000, a partir da fusão do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e Práticos de Portos da Marinha Mercante com o Sindicato Nacional de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, e, posteriormente, em 2004, unindo-se também ao Sindicato Nacional dos Eletricistas da Marinha Mercante, o SINDMAR completou 15 anos de existência como uma das mais representativas entidades sindicais do setor marítimo. Reconhecido tanto no Brasil como no exterior pela sua forte atuação, o SINDMAR tem obtido importantes conquistas em prol dos interesses e dos direitos dos seus representados e representadas.

E não será diferente na próxima gestão, que se iniciará em março de 2016. Diante do atual cenário de incertezas na política e na economia, o SINDMAR atuará com mais firmeza ainda, no sentido de assegurar os postos de trabalho para seus associados e associadas, assim como na defesa dos direitos já conquistados, buscando

Avançar sempre!

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR®

A Diretoria Executiva eleita para o quadriênio 2016-2020 é a seguinte:

Primeiro Presidente
Severino Almeida Filho

Segundo Presidente
José Válido Azevedo da Conceição

Diretor-Secretário
Odilon dos Santos Braga

Primeiro Diretor Financeiro:
Nilson José Lima

Segundo Diretor Financeiro
Jailson Bispo Ferreira

Diretor-Procurador
Marco Aurélio Lucas da Silva

Diretor de Comunicação
Paulo Rosa da Silva

Diretor de Educação e Formação Profissional
José Nilson Silva Serra

Diretor de Relações Internacionais
Carlos Augusto Müller

Diretor de Previdência Social
Nelson Nunes

Conselho Fiscal
Darlei Santos Pinheiro, Ivaldo Odir de Morais Mamede e Ricardo Cerdeira de Lemos

Delegados na Federação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA:
Severino Almeida Filho e José Válido Azevedo da Conceição

Acordos Coletivos

Sempre na linha de frente e atento às necessidades de seus associados e associadas, o SINDMAR tem sido incansável na luta pela manutenção e criação de postos de trabalho e na defesa de benefícios e direitos de seus Oficiais e Eletricistas Mercantes. Cada negociação de Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) é cuidadosamente avaliada, discutida e colocada em votação perante os nossos representados, visando à participação efetiva de todos. Contemplando as principais reivindicações de nossos marítimos, as propostas são, então, apresentadas às empresas. Por isso, a mobilização e a participação de todos nos processos de negociação são tão importantes.

O SINDMAR tem obtido relevantes conquistas, como a implantação do regime de embarque e repouso de 1 por 1, em quase todas as empresas, e reajustes salariais acima da inflação, com ganho real. O Sindicato também atua na negociação de aditivos que estabelecem Participação nos Lucros e Resultados (PLR).

Os últimos ACTs e PRs fechados, entre abril e julho de 2015, com os seus respectivos destaques, foram os seguintes:

V.SHIPS - ACT 2014/2016 (NAVIOS GASEIROS)

- Regime de trabalho com relação de embarque e repouso de 1 por 1;
- Vigência de 2 anos, com correção das remunerações e valores do ACT no segundo ano, com percentual resultante da soma da inflação acumulada no período, mais ganho real;
- Vale-alimentação;
- Vale-alimentação pago em dobro no mês de dezembro;
- Ajuda de custo (auxílio-transporte para embarque/desembarque);
- Previsão de remuneração para a marítima gestante; Previsão de valores de ajuda de custo para viagens ao exterior;
- Custeio de benefícios como assistência médica, assistência odontológica, seguro de vida, auxílio-funeral e translado, e indenização em caso de sinistro.

V.SHIPS - ACT 2014/2016 (SHUTTLE TANKERS)

- Regime de trabalho com relação de embarque e repouso de 1 por 1;
- Vigência de 2 anos, com correção das remunerações e valores do ACT no segundo ano, com percentual resultante da soma da inflação acumulada no período, mais ganho real;
- Vale-alimentação;
- Vale-alimentação pago em dobro no mês de dezembro;
- Ajuda de custo (auxílio-transporte para embarque/desembarque);
- Previsão de remuneração para a marítima gestante;
- Previsão de valores de ajuda de custo para viagens ao exterior;
- Custeio de benefícios como assistência médica, assistência odontológica, seguro de vida, auxílio-funeral e translado, e indenização em caso de sinistro.

GOLAR - ACT 2014/2015

◗ Reajuste salarial fixado no percentual resultante da soma da inflação acumulada no período, mais ganho real para o período de 2014;
◗ Reajuste salarial com a aplicação do percentual resultante da soma da inflação acumulada no período, mais ganho real para o período de 2015;
◗ Implementação de pagamento de Bônus por tempo de empresa;
◗ Reajuste do valor pago a título de ajuda de custo para despesas de viagens;
◗ Reajuste no vale-alimentação;
◗ Incorporação da Etapa, Adicional de navio gaseiro e do Bônus operacional à remuneração;
◗ Previsão de pagamento integral à marítima gestante.

TEEKAY - ACT 2015/2017

◗ Reajuste salarial fixado no percentual resultante da soma da inflação acumulada no período mais ganho real.
◗ Reajuste salarial para o segundo ano de vigência do ACT fixado no percentual resultante da soma da inflação acumulada no período mais ganho real.
◗ Reajuste no valor pago a título de "auxílio-docagem";
◗ Reajuste do valor pago a título de ajuda de custo para despesas de viagens;
◗ Reajuste no vale-alimentação;
◗ Previsão do pagamento de dobra, caso seja ultrapassado o período máximo de embarque;
◗ Previsão de indenização das folgas não gozadas;
◗ Registro em ACT da desvinculação das férias do período de repouso.

JAN DE NUL - ACT 2014/2016

◗ Mudança da data-base para 1º de março, a partir de 2015;
◗ Reajuste em 1º/12/2014 (atual data-base) e reajuste salarial em 1º/03/2015 (nova data-base);
◗ Reajuste no vale-alimentação;
◗ Incorporação do valor da Etapa nas verbas que compõem a remuneração.

Continua na próxima página

NAVEGUE CONOSCO
Visite o nosso site: www.sindmar.org.br
SINDMAR

Acordos Coletivos

PETROBRAS PR 2014
TRANSPETRO PR 2014

- Pagamento da Participação nos Lucros e Resultados, referente ao período de 2014, com fundamentação e atendendo ao disposto no Acordo Coletivo de Trabalho de PLR.
- Metodologia para definição e pagamento de PLR, de acordo com o parágrafo quarto da cláusula terceira do acordo: "O valor a ser pago individualmente de PLR, caso a empresa não tenha lucro e todas as metas sejam alcançadas, será de metade da remuneração do empregado acrescido da metade do menor valor pago da PLR no exercício anterior".
- Na Petrobras, para efeito de pagamento da PR 2014, foi considerado o nível salarial do empregado vigente em 31/12/2014, assim como a sua remuneração, entendida como a soma da Remuneração Mínima por Nível e Regime (RMNR) com o Adicional por Tempo de Serviço (ATS) ou como a Remuneração Mínima de Função Gratificada ou como a Remuneração Global (RG), o que for maior.
- Já na Transpetro, para efeito de pagamento da PR 2014, foi considerado o salário do empregado vigente em 31/12/2014, assim como a sua remuneração, entendida como a soma da Remuneração Mínima por Regime (RMR) com o Adicional por Tempo de Serviço (ATS) ou como a Remuneração Mínima de Função Gratificada ou como a Remuneração Global (RG), o que for maior.

DRAGABRAS - ACT 2015/2017

- Reajuste salarial com aplicação do percentual resultante da soma da inflação acumulada no período, acrescido de ganho real;
- Vigência de dois anos, com correção das remunerações e valores do ACT, na data base do segundo ano, com aplicação do percentual resultante da soma da inflação acumulada no período, mais ganho real;
- Reajuste no vale-alimentação;
- Vale-alimentação extra a ser creditado no mês de dezembro de cada ano, no dobro do valor estipulado na Cláusula do Vale-alimentação;
- Reajuste na ajuda de custo (auxílio-transporte para embarque/desembarque).

OSM ACT 2015/2016

(Exclusivo para os navios-tanques)

- Regime de trabalho na proporção de 1 por 1;
- Remuneração específica para os navios-tanques;
- Bônus por tempo de empresa e abono pecuniário;
- Previsão para pagamento de dobras e de folgas não gozadas;
- Previdência privada;
- Complemento salarial;
- Definição de remuneração para a trabalhadora aquaviária gestante;
- Vale-alimentação;
- Custeio de passagens e previsão de pagamento de ajuda de custo para cada embarque e cada desembarque.

O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

A CONTTMAF – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos, integra-se à organização internacional dos trabalhadores através de sua filiação à ITF (International Transport Workers' Federation). Contribui no cenário nacional e internacional, para a promoção da solidariedade e da defesa dos interesses comuns aos trabalhadores, independente de nacionalidade, raça, sexo ou religião. Prioriza ainda, a defesa do interesse do trabalhador brasileiro, seja na cabotagem, seja na atividade pesqueira, ambos setores fortemente afetados pela participação do armador e trabalhador estrangeiros.

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegáveis para o escoamento de nossa produção, indiscutivelmente a opção mais eficaz e econômica de transporte, além de ser a menos agressiva ao meio ambiente.

Cobrando os necessários investimentos para uma verdadeira modernização portuária, resistindo ao desmonte das organizações dos trabalhadores nos portos e o aviltamento de suas relações de trabalho, combatendo o trabalho inseguro e denunciando a exploração do homem pelo homem, inclusive pela utilização das cooperativas de mão-de-obra, que desempregam e aviltam as condições de trabalho, a CONTTMAF é o porto seguro e a interlocutora indispensável dos trabalhadores do setor e seus representantes.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AÉREOS, NA PESCA E NOS PORTOS

CONTTMAF

filiada à

ITF

Em defesa do marítimo brasileiro

A queda da atividade econômica em todo o País, somada à atual instabilidade política,começa a mostrar o seu lado mais perverso: o do desemprego, que já atinge diversos setores. Se o comércio não vende, a indústria não produz, os navios não transportam. Diante deste cenário de incertezas, a atuação do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) na defesa dos interesses de seus representados e representadas tem sido cada vez mais assertiva, visando à manutenção dos postos

SINDMAR luta pelo cumprimento da Resolução Normativa nº 72

de trabalho e de direitos já conquistados, para que os marítimos mercantes brasileiros e suas famílias possam superar este momento de turbulência política e econômica que o País atravessa.

RN-72

O Procurador do Ministério Público do Trabalho Mauricio Coentro de Melo afirma que a RN-72 é uma norma boa para o País e a empresa precisa entender sua importância

O Diretor-Secretário do SINDMAR Odilon Braga ressalta que uma das prioridades da entidade é assegurar o cumprimento da Resolução Normativa nº 72 (RN-72), do Conselho Nacional de Imigração (CNIg) do Ministério do Trabalho e Previdência Social (MTPS), que disciplina a utilização de mão de obra brasileira a bordo de embarcações estrangeiras que permaneçam no País por mais de 90 dias consecutivos. Braga explicou que o SINDMAR tem levado várias denúncias sobre o descumprimento da RN-72 ao Ministério do Trabalho e Previdência Social, e acompanhado atentamente todas as ações que envolvem a questão, inclusive perante o Ministério Público do Trabalho, lembrando que a mobilização e a participação dos marítimos têm sido fundamentais neste processo de luta permanente.

Procedimento Especial de Fiscalização

No final de 2014, com base principalmente em denúncias feitas pelo SINDMAR, o Ministério do Trabalho e Previdência Social verificou que vários navios estrangeiros que operam na cabotagem brasileira não estavam contratando o número de marítimos nacionais previsto em lei, no caso, pela RN-72. Diante desta situação, a seção de Fiscalização do Trabalho do MTPS, no Rio de Janeiro, decidiu abrir um Procedimento Especial de Fiscalização (PEF), que criou uma Mesa de Entendimento reunindo os representantes das diversas empresas que atuam no setor. "A prioridade do Ministério do Trabalho, com este tipo de fiscalização, não é a mera autuação, mas, sim, garantir o cumprimento das regras e a consequente contratação de brasileiros", explicou Rinaldo Almeida, Auditor-Fiscal do Trabalho no Rio de Janeiro.

Após uma série de reuniões, às quais o SINDMAR esteve presente, foram assinados, em abril passado, Termos de Compromisso com 24 navios estrangeiros.Já as embarcações que não estavam cumprindo a RN-72 e não quiseram assinar o documento, foram autuadas e os processos encaminhados ao Ministério Público do Trabalho (MPT). Nos Termos foi incluído um cronograma de implementação gradativa da RN-72 até seu cumprimento integral, que estabeleceu como prazo máximo o último dia 13 de agosto, para que as embarcações se adequassem à norma. A partir de agora, cabe ao MPT fiscalizar as empresas que não assinaram o documento e, em relação às signatárias, verificar se cumpriram o compromisso dentro do

prazo. Com este objetivo, foi aberto um Procedimento Promocional (Promo) para angariar provas e obter um cenário da situação.

A iniciativa foi elogiada pelo Procurador do Ministério Público do Trabalho Mauricio Coentro de Melo. "A fiscalização do MTPS, de forma muito inteligente, tentou convencer as empresas a cumprirem a RN-72 e fez várias reuniões dentro deste procedimento especial, do qual o Ministério Público do Trabalho também participou.Trata-se de um rito conciliador: não é para coagir a empresa, mas para que ela perceba que é bom para o País que a norma seja cumprida", disse o Procurador.

"Muitos armadores alegam que não gostam de trabalhar com brasileiros porque estes têm muitos direitos. Daí criam mecanismos, às vezes não legítimos, para não serem obrigados a observar a RN-72. Há casos de navios que vão até o Uruguai, sob o pretexto de passarem por serviços de manutenção, apenas para não se enquadrarem nos 90 dias de permanência em águas jurisdicionais brasileiras. A partir da abertura deste procedimento, estamos chamando as empresas de acordo com a quantidade de provas que indicam que a mesma está na ilicitude. Já chamamos, por exemplo, uma armadora e uma agência marítima, que estão claramente desobedecendo a norma, para prestar esclarecimentos. Nós vamos conversar, saber o que está havendo e qual é a argumentação da empresa", explicou Mauricio Coentro de Melo.

Continua na próxima página

O Segundo Presidente do SINDMAR José Válido e o Diretor-Secretário Odilon Braga (à direita) com Rinaldo Almeida, Auditor-Fiscal do Trabalho no Rio de Janeiro, reunidos na sede da entidade para tratar das ações para obrigar o cumprimento da RN-72.

Mauro Cavalcante, Auditor-Fiscal do Trabalho que também trabalha na apuração das denúncias, comenta outro argumento usado pelas empresas estrangeiras na tentativa de burlar a RN-72, o de que não haveria oficiais brasileiros em número suficiente. Cavalcante destaca que estudos já apresentados pela Marinha do Brasil comprovam justamente o contrário. "Considerando o equívoco desta argumentação, percebemos que a preferência por marítimos de outras nacionalidades se dá por motivos puramente econômicos, já que outros países não exercem controle efetivo sobre as condições de trabalho a bordo, bem como em relação a uma remuneração condigna com as especificidades da profissão", disse o auditor.

Questionado sobre sua percepção quanto a mais este argumento equivocado, o Procurador Mauricio Coentro de Melo destacou a atuação do SINDMAR: "de forma inteligente, o Sindicato vem quebrando esses argumentos das empresas. Por exemplo, diante da alegação de 'apagão marítimo', de que nós não temos mão de obra, o SINDMAR foi diligente perante a Marinha para que fosse feito o levantamento que confirmou a existência, sim, de mão de obra qualificada, inclusive, ociosa. O SINDMAR conhece bem a sua categoria", elogiou Melo.

TAC x Ação Civil Pública

Com a instalação do Procedimento Promocional, o MPT poderá entrar com uma Ação Civil Pública perante o Poder Judiciário ou optar por um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), no qual a empresa se compromete a se adequar, dentro de um prazo estipulado, aos requerimentos previstos na RN-72. A segunda hipótese, segundo o procurador, é a mais provável no momento."O TAC é menos burocrático, mais objetivo e não tem a participação do Poder Judiciário. Caso a empresa não cumpra, eu vou ao Judiciário e executo direto. Não tem toda aquela fase do conhecimento da Ação Civil Pública, das provas. Você já executa direto, solicitando que o Judiciário determine a observância da RN-72. Isso é o ideal porque, se for para o Judiciário, vai ter que entrar com ação, vai ter audiência, vai ter acordo, vai ter outra audiência, não vai ter acordo, vai ouvir testemunha, vai ter sentença, depois vai ter recurso, vai ter PST (prestadores de serviço temporário), vai ter intercessão do tribunal, depois vai ter o reembarque...pode levar anos, inclusive podendo não se ganhar no final, porque assim é o Direito.

No caso do navio que apresenta o maior número de ilicitudes, vamos até as últimas instâncias, ao Judiciário. Não sabemos se a empresa vai ceder, mas, de qualquer forma, vamos colocar também a Petrobras (que arrenda os navios) como responsável no processo. A Petrobras tem o dever de observar o cumprimento da RN-72, então, deveria rescindir os contratos com as empresas que não a cumprem. Não vamos ouvir a Petrobras agora, mas, se entrarmos com a ação, ela certamente será responsável solidária", afirmou ele.

As denúncias vão continuar

O Procurador Mauricio Coentro de Melo ressaltou, também, que a melhor forma de efetuar uma denúncia é por meio do sindicato da categoria."A denúncia é essencial e muito mais efetiva se parte do sindicato. Se o trabalhador denuncia na página do MPT na internet, nós investigamos da mesma forma, mas o sindicato tem elementos, tem condições de apresentar uma denúncia muito mais consubstanciada, com provas, e é o que o SINDMAR faz", disse Melo.

Segundo dados da própria Petrobras, em setembro de 2014 existiam cerca de 95 marítimos brasileiros nos dez navios estrangeiros de Posicionamento Dinâmico (DP) e nos sete navios estrangeiros que transportam gás. Este número teria chegado, no dia

19 de maio passado, a 261 tripulantes brasileiros a bordo, sendo 66 oficiais mercantes, 180 praças e 18 praticantes, todos atuando em navios estrangeiros na cabotagem brasileira. Em outra planilha apresentada pela empresa, em junho deste ano, a informação é que existiriam, naquela data, 437 marítimos brasileiros, dentre eles 129 oficiais, trabalhando em 70 navios estrangeiros: 355 a bordo e 82 em terra.

Apesar de a RN-72 ainda não estar sendo cumprida integralmente pelos navios de bandeira estrangeira, é inegável que a ação conjunta entre o SINDMAR, o Ministério do Trabalho e Previdência Social, e o Ministério Público do Trabalho tem contribuído para a geração de vagas para os marítimos brasileiros, em especial, os Oficiais e Eletricistas mercantes.

Lembrando que o SINDMAR também atua em outras frentes, para defender os direitos e interesses dos seus associados e associadas, o Diretor-Secretário da entidade, Odilon Braga, frisou que, para que esta ação se fortaleça e seja bem-sucedida, é importante ter a união e a participação ativa de todos, denunciando as irregularidades ao SINDMAR, que trabalhará para comprová-las e não permitir que voltem a ocorrer.

Continua na próxima página

Em sentido horário, o Diretor do SINDMAR, Odilon Braga; o Chefe da Seção de Fiscalização e o Auditor-fiscal do MTPS, Augusto Lemos de Lima e Rinaldo Almeida; e representante das empresas reunidos no Ministério

A importância da RN-72

Enfrentar as ameaças e tentativas de ataques aos mecanismos de proteção aos postos de trabalho para Oficiais e Eletricistas mercantes brasileiros é uma das principais lutas do SINDMAR, que atua permanentemente na cobrança do cumprimento da Resolução Normativa nº 72 (RN-72). E nesta luta é fundamental que todos os nossos representados conheçam a RN-72 e participem ativamente das negociações, acompanhando as ações do SINDMAR.

Em vigor desde 13 de outubro de 2006, a Resolução Normativa nº 72, do Conselho Nacional de Imigração (CNIg), é um dos mais importantes mecanismos de inserção de marítimos brasileiros em navios estrangeiros afretados por empresas brasileiras que operam no *offshore* e na cabotagem.

Quem está neste mercado de trabalho há mais tempo lembra que, na década de 1990, os nossos marítimos não contavam com uma legislação que garantisse a reserva, para brasileiros, de postos de trabalho nas embarcações estrangeiras afretadas e operando em águas jurisdicionais brasileiras. Mas a ação firme do SINDMAR mudou este cenário, com avanços progressivos na regulamentação.

Nos meados dos anos 90, o Sindicato empreendeu ações que culminaram, primeiro na RN-31 (CNIg), em 1998, que já começava a proteger os interesses do trabalhador brasileiro. Cinco anos depois, em 2003, entrou em vigor a RN-58 que, além de tornar obrigatória a contratação de brasileiros em diversos níveis técnicos e atividades pelas empresas afretadoras de embarcações estrangeiras, que operassem em águas jurisdicionais brasileiras por um período superior a 90 dias contínuos, também definia a proporcionalidade de tripulantes brasileiros.E o SINDMAR continuou a lutar por mais avanços na proteção dos direitos trabalhistas dos nossos representados.

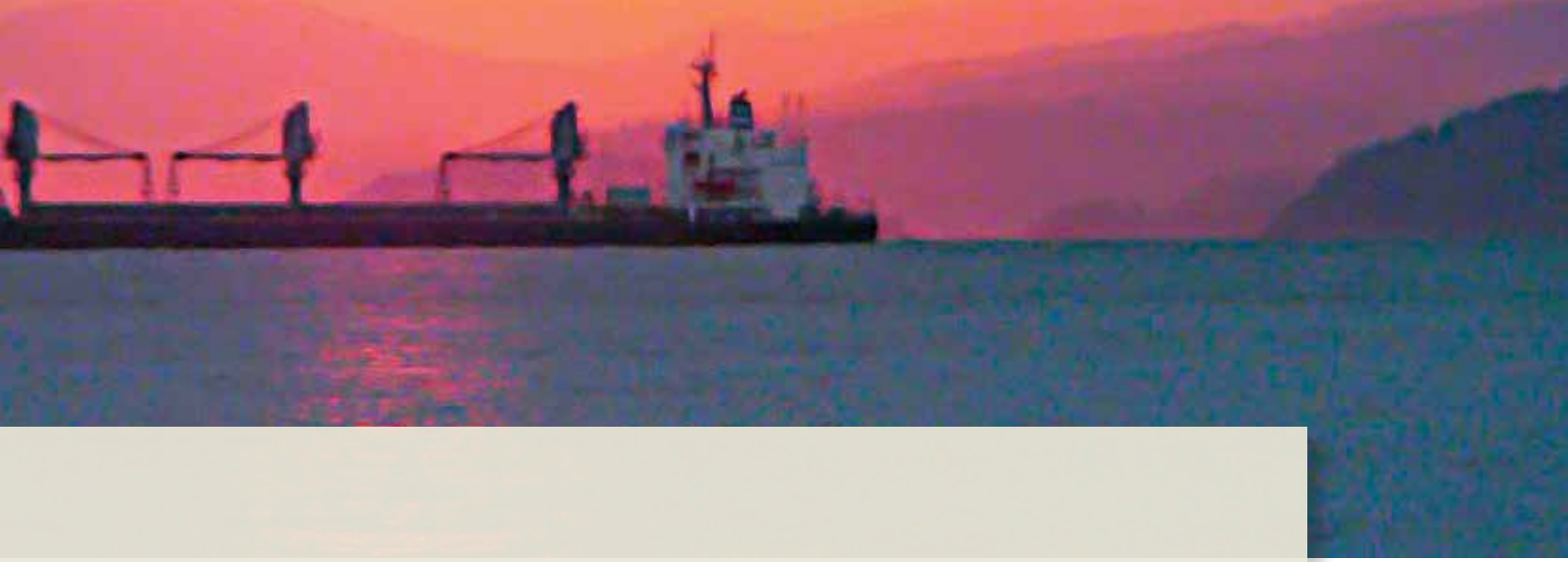
Após intensos debates entre o SINDMAR e a presidência do CNIg, foi formalizada uma proposta, apresentada posteriormente aos conselheiros do órgão (representantes do governo, dos trabalhadores e dos empregadores).Esta proposta resultou na RN-72, que obriga a utilização progressiva de brasileiros no setor marítimo após noventa dias de permanência das embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras, tanto nas que operam na cabotagem quanto no *offshore*.

Quando a Resolução Normativa nº 72 entrou em vigor, em 2006, finalmente os nossos marítimos passaram a contar com uma legislação mais rígida para protegê-los, decisiva para incluí-los nas embarcações e plataformas, envolvidas em inúmeras operações, de pesquisa à exploração de petróleo.

Mesmo com a RN-72, o SINDMAR se mantém em alerta constante para denunciar as tentativas de descumprimento da lei, pois não são poucas as nefastas investidas dos armadores para flexibilizar e até mesmo tentar derrubar esta legislação que, sem sombra de dúvidas, é a grande garantia de que as vagas, de acordo com o que determina a Resolução, sejam destinadas exclusivamente a brasileiros. Neste sentido, tem sido fundamental a atuação das delegacias do SINDMAR, situadas nas principais cidades portuárias brasileiras, além da sede do Rio de Janeiro.

Por tudo isso, é imprescindível ampliar o conhecimento e o entendimento sobre a importância da RN-72 entre os nossos marítimos, incentivando-os a se engajarem nesta luta incessante.

Confira, na próxima página, o Artigo 3º da RN-72 que trata, especificamente dos postos de trabalho para os marítimos brasileiros:



Art. 3º- Quando embarcações ou plataformas estrangeiras operarem em águas jurisdicionais brasileiras por prazo superior a noventa dias contínuos, deverão ser admitidos marítimos e outros profissionais brasileiros, nas mesmas proporções, observadas as seguintes condições:

I - Para embarcações utilizadas na navegação de apoio marítimo, assim definida aquela realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos:

a) A partir de noventa dias de operação, deverá contar com um terço de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo;

b) A partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um meio de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo; e

c) A partir de trezentos e sessenta dias de operação, deverá contar com dois terços de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo.

II - Para embarcações de exploração ou prospecção, assim como plataformas, definidas as instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo:

a) A partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um quinto de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo;

b) A partir de trezentos e sessenta dias de operação, deverá contar com um terço de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo; e

c) A partir de setecentos e vinte dias de operação, deverá contar com dois terços de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo.

III – para embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, definida como aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores:

a) A partir de noventa dias de operação, deverá contar com um quinto de marítimos brasileiros, arredondando-se para o inteiro subsequente, em caso de fração igual ou maior que cinco décimos, em cada nível técnico (oficiais, graduados e não graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo; e

b) A partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um terço de marítimos brasileiros, arredondando-se para o inteiro subsequente, em caso de fração igual ou maior que cinco décimos, em cada nível técnico (oficiais, graduados e não graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo.

Parágrafo Único – O Ministério do Trabalho e Previdência Social regulamentará procedimento para análise de solicitação justificada de prorrogação dos prazos previstos neste artigo, incluída consulta ao sindicato representativo da categoria. ■

English version on page 36

Acervo Edson Lucas

Aproveitando-se da crise instalada em distintas instâncias, os setores mais conservadores e retrógrados do País estimulam o "quanto pior, melhor", tentando criar condições para retomar as piores políticas do modelo neoliberal - privatização, abertura comercial e financeira, ajuste fiscal e a flexibilização das leis trabalhistas – leia-se: precarização das relações de trabalho e desemprego

TRANSPETRO sob ataque

Redução da frota nacional no Sistema Petrobras ameaça milhares de trabalhadores brasileiros e posição estratégica no cenário mundial

– visando a atender a interesses pouco nobres. Com ações sorrateiras ou escandalosas, ameaçam importantes avanços e direitos conquistados pelos trabalhadores e trabalhadoras brasileiros nesta última década. E ninguém está imune à tempestade que vem se desenhando no horizonte. O momento pede muita atenção. É hora de participação, mobilização e luta.

TRANSPETRO sob ataque

Neste contexto, as perspectivas para o setor marítimo, em particular para a Marinha Mercante brasileira, são preocupantes. A crise econômica é conjuntural e atinge o mundo inteiro. Aqui, os desdobramentos da Operação Lava-Jato têm provocado sérios danos à saúde financeira da Petrobras e de sua subsidiária Transpetro. Mas nada que justifique os argumentos daqueles que tentam enfraquecer a empresa mais importante do País – e vital para a soberania nacional – e dividir o butim. Em meio ao turbilhão em que se encontra, o Governo Federal parece não se dar conta de que o remédio que pretende adotar, supostamente para sanar a situação, mais se assemelha a uma dose de derradeiro veneno.

Fatos e informações sobre a venda de navios da Petrobras e a possível privatização da Transpetro; o aumento contínuo da frota estrangeira; o cancelamento da aquisição de navios pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef); e a inexistência de um plano eficaz para a renovação da frota brasileira estão provocando forte apreensão ao setor marítimo nacional, pois tudo leva a crer que a bandeira brasileira no Sistema Petrobras caminha para a extinção e, com ela, milhares de postos de trabalho.

Há muito tempo o SINDMAR questiona o fato de a Transpetro se limitar à armação de navios petroleiros e gaseiros, quando deveria participar mais ativamente nos negócios da Petrobras, com embarcações FPSO e de apoio marítimo. Ou seja, diversificando sua atuação em segmentos que oferecem melhor retorno financeiro, a exemplo do que outros grandes armadores internacionais de navios petroleiros obtiveram em contratos com a própria Petrobras. Apesar de a Petrobras ter mantido contratos com cerca de 600 embarcações de apoio marítimo em média nos últimos anos, a Transpetro só foi autorizada a operar uma dessas embarcações, um rebocador: com 39 anos de idade, o Tangará, que se encontra parado na Baía de Guanabara fora de serviço, com problemas de máquinas que inviabilizam sua operação. É com essa embarcação que a Petrobras garante a outorga da ANP para operar as demais embarcações de apoio marítimo afretadas perante outros armadores. Com essa ação, a Petrobras impede que a Transpetro aumente o seu faturamento e rentabilidade, ao mesmo tempo que obriga suas subsidiárias a cortar custos, apontando como solução gerencial desejada a precarização das relações trabalhistas em todo o Sistema Petrobras.

A evolução da Marinha Mercante brasileira passa por soluções urgentes e vai além do fomento à indústria naval. Ações de amplo espectro, efetivas, devem ser desencadeadas para aumentar a competitividade dos portos, para que as empresas de navegação encontrem viabilidade econômica em manter navios na bandeira brasileira, e para avançar na conquista de direitos e melhores condições de trabalho, para que os novos profissionais mercantes considerem atraente a carreira a bordo dos navios, sob pena de vermos naufragar todos os esforços feitos nos últimos anos para revitalizar nossa indústria marítima.

Acompanhando atentamente o que vem acontecendo no Sistema Petrobras, o SINDMAR tem alertado para a crescente necessidade de mobilização a fim de evitar tanto o desmonte da Marinha Mercante brasileira, como o da Petrobras e sua subsidiária de logística, Transpetro, de vital importância estratégica para o País. O sindicato tem se reunido com seus representados a bordo das embarcações dos navios e nas delegacias regionais, realizando palestras e debates, com o objetivo de ampliar o envolvimento de todos neste processo, principalmente daqueles que atuam no Sistema Petrobras. Para o SINDMAR é imperativo que a negociação em curso do Acordo de Trabalho Coletivo (ACT) com a Petrobras e Transpetro, para 2015-2016, contemple a manutenção da frota e o emprego da mão de obra brasileira nas embarcações.

O SINDMAR tem denunciado que a operação de navios-tanques de bandeira de conveniência, com tripulação estrangeira, pela Petrobras e pela Transpetro, com contratos firmados fora do Brasil, representa uma forma de terceirização para o trabalhador marítimo brasileiro, pois favorece o *dumping* social. O SINDMAR defende que esses empregos sejam ocupados por trabalhadores contratados no Brasil, sob a lei brasileira.

Outra prioridade é a adoção pela Transpetro do regime de trabalho x repouso de 1 por 1 – para cada dia de trabalho, um de descanso – pois a companhia resiste a ele, já adotado pela maioria das empresas.

Ao longo dos últimos anos, a Petrobras manteve contratos de afretamento com cerca de 300 navios. Em 2015, a participação brasileira, que em 2004 era de 25%, com 46 navios, caiu para cerca de 12% (34 navios). A curva de participação da bandeira brasileira se mantém em queda nos últimos 10 anos e não há sinalização de que isso será alterado pela Petrobras. Estima-se que o desembolso do Sistema Petrobras com o afretamento de navios estrangeiros poderá ser superior

Henrique Dias e Dragão do Mar, navios entregues pelo Promef

a R$ 12 bilhões, até o fim de 2015. Apenas para ilustrar a grandeza deste valor, registramos que esse desembolso anual da Petrobras com afretamentos é superior ao montante dos financiamentos que seriam necessários para construir todos os 49 navios do Promef anunciados há cerca de 10 anos.

"A alta densidade energética do petróleo, que excede a de todas as outras fontes disponíveis, faz com que ele continue a ser uma mercadoria de enorme valor estratégico. O Pré-Sal interessa, sim, ao capital monopolista, controlado pelas oligarquias financeiras, bem como as demais reservas distribuídas desigualmente pelo mundo", afirmou o Presidente da Associação de Engenheiros da Petrobras (Aepet), Felipe Coutinho, em palestra recente. É, portanto, de uma grande incoerência estratégica priorizar o afretamento de navios em bandeira estrangeira em detrimento de uma frota própria. Ainda mais considerando que o Pré-Sal – descoberto em 2006, em uma área de pouco mais de 140 mil quilômetros quadrados entre os litorais do Espírito Santo e de Santa Catarina – fornece, atualmente, um terço da produção da Petrobras e é um dos mais bem-sucedidos casos de exploração das últimas décadas em novas fronteiras. Em 8 de julho passado, a estatal anunciou um recorde de produção na região: 865 mil barris por dia, marca atingida em menos de uma década. O foco da Petrobras se concentrará nessa nova fronteira, a maior descoberta da indústria no Hemisfério Ocidental em 40 anos. E só fortalecida, a Marinha Mercante brasileira estará apta a fazer frente aos desafios que se impõem.

Uma breve história da Transpetro e da evolução de sua Frota

Para entender, refletir e agir em relação ao que está acontecendo no Sistema Petrobras, em particular na Transpetro, onde atua a maioria dos marítimos brasileiros na cabotagem, é importante fazer uma breve retrospectiva da situação do Transporte Marítimo do Sistema Petrobras.

Quem nos ajuda a compreender um pouco esta história é o Capitão de Longo Curso (CLC), Comandante Carlos Augusto Müller, que foi o primeiro representante dos empregados no Conselho de Administração (CA) da Transpetro, de 2013 a 2015, quando passou, recentemente, o bastão ao também CLC e Comandante Raildo Viana. Vale destacar que, desde 2013, quando finalmente o Conselho de Administração da Transpetro passou a incluir um representante dos empregados, este posto vem sendo ocupado por um marítimo, apoiado pelo SINDMAR e eleito pelos trabalhadores de mar e de terra da empresa.

O ponto de partida desta história é o ano de 1997, quando foi criada a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a Petrobras deixou de ser a única empresa autorizada a explorar o óleo em

Continua na próxima página

TRANSPETRO sob ataque

território nacional, em decorrência da Lei 9.478/97 (Lei do Petróleo), criada dentro do Programa Nacional de Desestatização do Governo Federal.

Nessa época, o governo falava em privatizar a Petrobras no prazo de dois a três anos. A Lei do Petróleo permitia transformar cada unidade de negócio da Petrobras em uma subsidiária e depois privatizá-las, e isso chegou a ser iniciado com a Refinaria do Rio Grande do Sul (REFAP). O artigo 65 da mesma lei determinava que a Petrobras deveria constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, ficando facultado a essa subsidiária associar-se, majoritária ou minoritariamente, a outras empresas.

É importante registrar que, entre 1997 e 2011, a Petrobras não adquiriu nem construiu, seja no Brasil ou no exterior, qualquer navio-tanque, petroleiro ou gaseiro, para renovação da frota própria registrada em bandeira brasileira. O último navio recebido pela Frota Nacional de Petroleiros foi o Livramento, em 1998.

A opção escolhida pela Petrobras para executar seus planos de negócio, nesse período, foi por meio do afretamento de navios registrados em bandeira de conveniência, alguns afretados a casco nu (BCP) e operados pela Transpetro, mas a maioria foi afretada diretamente pela Petrobras holding em contratos por tempo determinado (TCP), perante armadores estrangeiros e registrados em bandeiras de conveniência.

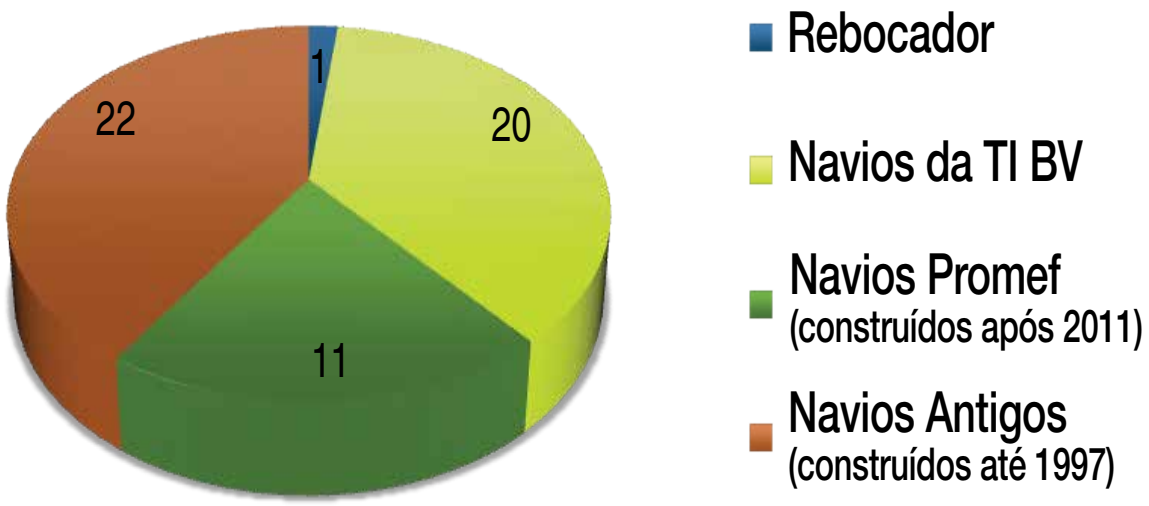
A Transpetro foi criada em 1998, quando havia 68 navios em bandeira brasileira. No período que se sucedeu, da criação da Transpetro até a virada do milênio, os marítimos brasileiros empregados pelo Sistema Petrobras vivenciaram momentos de grande incerteza quanto ao futuro dos seus postos de trabalho. O plano do governo de fatiar em subsidiárias e vender a Petrobras – que agora volta a assombrar – estava em curso.

Em 1999, ocorreram importantes episódios da luta para manter os postos de trabalho marítimos no Sistema Petrobras. Em meados daquele ano, como Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF, Severino Almeida Filho, denunciou a intenção da Petrobras de substituir brasileiros por filipinos e indianos em seus navios e mostrou que menos de 10% dos marítimos empregados pela empresa tinham aceitado as regras para desligamento voluntário oferecidas.

Livramento, último navio recebido pela FRONAPE no século XX

A Frota Atual da Transpetro

Frota da Transpetro em setembro/2015: 54 embarcações



Para efetivar a intenção da Petrobras, foi criada, então, uma empresa chamada Gestão Empresarial de Navios (GEN), numa *joint venture* entre a Transpetro e a Acomarit, uma operadora internacional de mão de obra marítima. A GEN, única privatização dentro do Sistema Petrobras, foi revertida com a interveniência dos sindicatos marítimos.

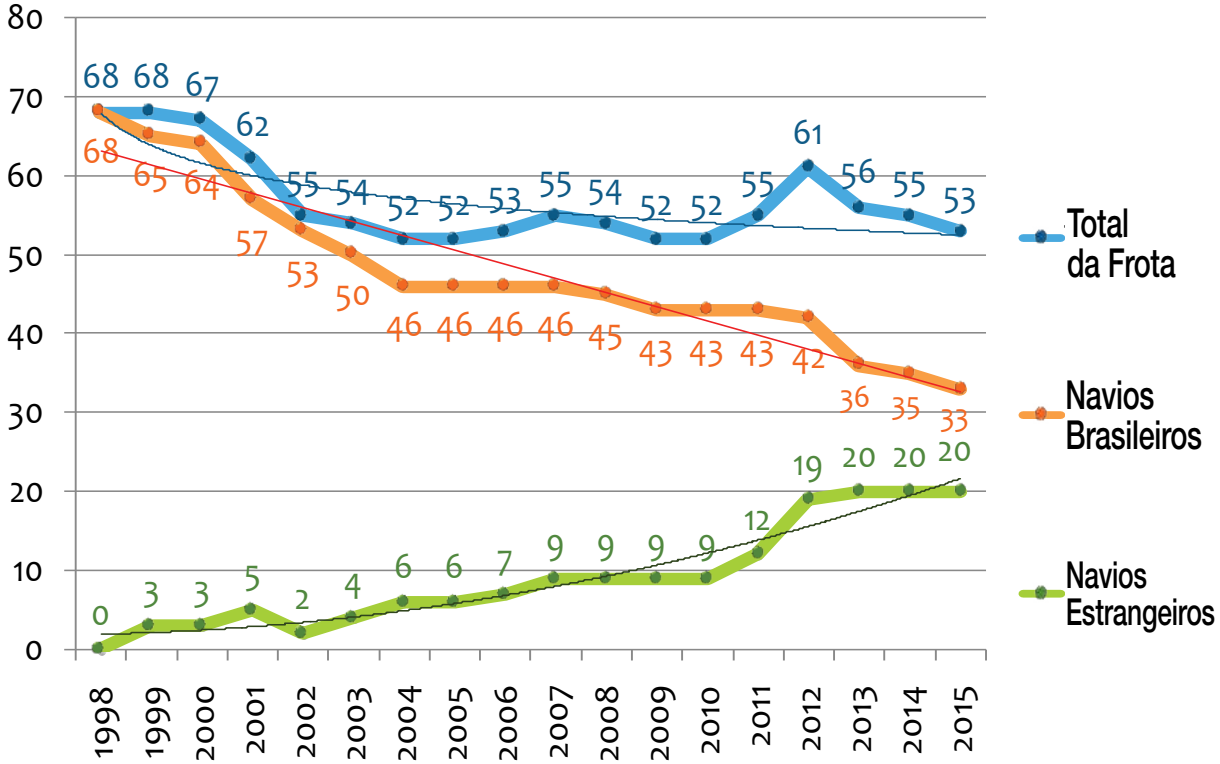
Em 2000, no dia 16 de março, foi formalmente criado o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, com a fusão entre o Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante e o Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante. No fim do mesmo ano, foi lançado pelo Governo Federal o programa Navega Brasil, que chegou a licitar a construção de dois navios Suezmax e de dois Panamax. A licitação teve como vencedor o Estaleiro Ilha S.A.– Eisa e previa a incorporação dos navios em 2004, o que nunca aconteceu.

Em 2001, em decorrência da resistência do SINDMAR e demais sindicatos marítimos contra os planos da Petrobras que poderiam ter resultado na completa aniquilação dos postos de trabalho para marítimos brasileiros dentro do Sistema Petrobras, o transporte marítimo foi finalmente operacionalizado dentro da estrutura da Transpetro. A Transpetro contava, então, com 62 embarcações com Porte Bruto combinado de 3,87 milhões de toneladas. No entanto, nesse mesmo ano, teve início um processo lento e contínuo de afretamento de navios em bandeira de conveniência. Por meio de uma complexa estruturação financeira envolvendo a venda e afretamento de navios (operação conhecida como "Sale and Lease Back"), a Fronape International Company (FIC), empresa registrada nas Ilhas Cayman, em contrato tipo BCP, adquiriu, em junho e julho de 2001, no mercado

Continua na próxima página

TRANSPETRO sob ataque

A evolução da frota da Transpetro

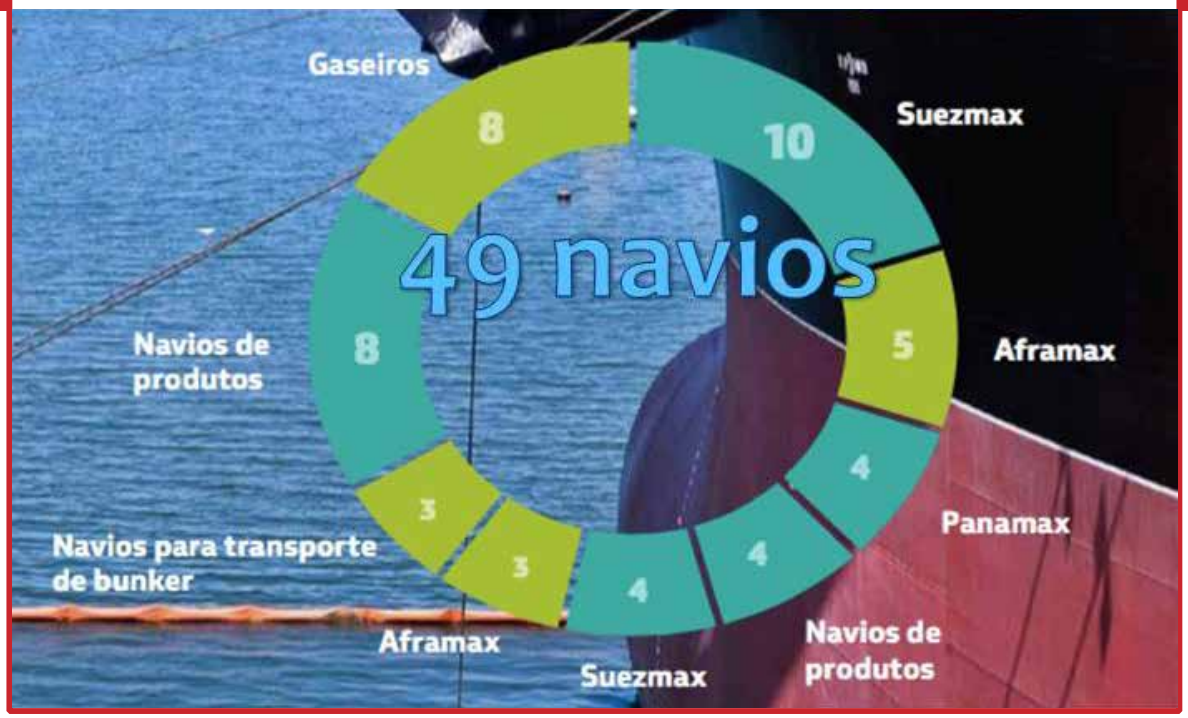


internacional, dois navios-tanque do tipo Suezmax, o Cartola e o Ataulfo Alves, registrados em bandeira de conveniência. Ainda em 2001, os navios de bandeira brasileira Irati e Bauru foram alienados e os três navios químicos Quixadá, Quinca e Quintino, que já haviam sido vendidos anteriormente para a Brasoil, eram operados em bandeira de conveniência, afretados pela FIC.

Em 2002, a Transpetro divulgava a informação de que iria construir 22 navios no Brasil, ressaltando que cada navio novo incorporado à frota própria significaria uma redução média de US$ 7 milhões/ano na remessa de divisas para fora do País, sob a forma de pagamento de afretamentos de navios estrangeiros. Era a semente do projeto que, mais à frente, viria a ser o Programa de Renovação e Modernização da Frota (Promef). Mas, agora, passados 13 anos, vemos que isso também nunca chegou a ocorrer de fato. Ainda nesse ano, outros dois navios do tipo Suezmax tiveram seus contratos de afretamento a casco nu (BCP) assinados pela FIC e pela Transpetro. Os navios Nordic Spirit e Stena Spirit, da Ugland Nordic Shipping AS, que seriam convertidos para shuttle tankers e registrados em bandeira de conveniência, antes de entrar em operação no Sistema Petrobras no ano seguinte, pela primeira vez não empregavam nenhum marítimo brasileiro a bordo, sendo operado por poloneses. E a venda de navios próprios continuou, com a alienação do Joinville, Japurá e José do Patrocínio, além da transferência para a área de Exploração e Produção da Petrobras do navio Felipe Camarão, para ser convertido em FPSO para a Bacia de Campos. Desta forma, a Transpetro chegava ao final do ano de 2002.

Em junho de 2003, assumiu a presidência da Transpetro

Os navios do Promef



o Senador Sérgio Machado. Em agosto desse ano, foram afretados a casco nu mais dois navios aliviadores Suezmax, o Nordic Rio e o Nordic Brasília, que se encontravam em fase final de construção na Coreia e entrariam em operação no ano seguinte. Também em 2003, ocorreu a conversão do rebocador oceânico Tangará em embarcação de apoio *offshore*, garantindo à Petrobras a outorga para o afretamento de dezenas de embarcações estrangeiras para atuação no apoio marítimo *offshore*. Ao longo de 2003, foram alienados os navios Maraú, Aracaju e Mafra, todos com idade acima de 20 anos. O VLCC Barão de Mauá encerrou suas operações, transferido à Petrobras para ser convertido na FPSO P-54. No fim de 2003, a Transpetro contava, então, com uma frota de 54 navios.

Em 2004, foi lançado o Programa de Modernização e Expansão da Frota, o Promef, que previa a construção de 49 navios no Brasil. Enquanto isso, a Transpetro fechava o ano com uma frota de 52 navios, com um porte bruto total de 2,5 milhões de toneladas. Foram alienados os navios Maracá, Maruim, Bagé e Muriaé e entraram em operação o Nordic Rio e o Nordic Brasília.

No fim de 2005, eram seis os navios em bandeira de conveniência: Ataulfo Alves, Cartola, Stena Spirit, Nordic Spirit, Nordic Rio e Nordic Brasília. Entre os navios que arvoravam a bandeira brasileira havia um rebocador e um FPSO. O Jurupema foi desativado e permaneceu ainda alguns anos em *lay-up* (desativado aguardando alienação). Em 2005, a Petrobras teve em contrato 185 navios, sendo 139 em bandeira de conveniência e só 46 em bandeira brasileira. A Transpetro lançou os primeiros editais para compra de navios do Promef.

No fim de 2006, a frota contava com 53 embarcações. Sete navios afretados de armadores estrangeiros eram registrados em bandeira de conveniência, na Libéria e nas Bahamas. O navio Suezmax Navion Stavanger entrou em operação, em agosto de 2006, na Bacia de Campos, registrado em bandeira de conveniência, mas com tripulação brasileira.

Ao longo de 2007, entraram em operação mais dois navios afretados em bandeira de conveniência: o Navion Bergen e o Navion Gothenburg, ambos com tripulação brasileira. No fim deste ano, a frota era composta por 55 embarcações.

Em 2008, a Transpetro fechou o ano com 54 navios na frota. A venda do navio Poti à Petrobras Energia S.A. – PESA foi efetivada nesse ano. A Transpetro contava com 45 navios na bandeira brasileira e nove em bandeiras estrangeiras.

No fim de 2009, a frota da Transpetro era composta

Continua na próxima página

TRANSPETRO sob ataque

Navios da TI-BV

SUEZMAX:
Sestrea, 2009
Storviken, 2006
Navion Gothenburg, 2004
Nordic Rio, 2003
Navion Stavanger, 2003
Nordic Brasília, 2003
Nordic Spirit, 2001
Stena Spirit, 2001
Ataulfo Alves, 2000
Cartola, 2000

AFRAMAX:
São Luiz, 2013
Angra dos Reis, 2012
Madre de Deus, 2012
Rio Grande, 2012
São Sebastião, 2012
Fortaleza Knutsen, 2011
Recife Knutsen, 2011
Navion Bergen, 2000

PANAMAX:
Dan Cisne, 2011
Dan Sabiá, 2010

TOTAL: 20 navios em 2015

Proprietários dos Navios da TI-BV

Sestrea Special Maritime Enterprises
Viken Fleet I AS
Navion Gothenburg LLC
Nordic Rio LLC
Navion Stavanger LLC
Navion Bergen LLC
Stena Spirit LLC
Teekay Navion Offshore Loading Pte. Ltd. (2 navios)
Transpetro International BV - (2 navios)
Viken Shuttle AS - (5 navios)
Knutsen Shuttle Tankers XII - (2 navios)
Lauritzen Shuttletankers - (2 navios)

Operadores dos Navios da TI-BV

Transpetro.....(7 navios)
V.Ships Brasil S.A..... (5 navios)
Teekay Shipping Norway AS (2 navios)
KNOT Management AS.....(2 navios)
Lauritzen Offshore .....(2 navios)
Chandris (Hellas) Inc.....(1 navio)
Wallem Shipmanagement ltd.(1 navio)

por 52 embarcações. Os navios Jurupema e Camocim foram alienados em 2009 e entraram em *lay-up* os navios Carioca, Caravelas e Candiota, desativados na Baía de Guanabara. Era divulgado o início da construção dos primeiros navios do Promef. O número de navios com bandeira brasileira não deixou de cair desde a criação da Transpetro em 1998. A possibilidade da entrada em operação de novos navios construídos pelo Promef trouxe, 10 anos após a criação da subsidiária da Petrobras, a esperança de que a curva da morte em que se encontrava a frota em bandeira brasileira poderia ser vencida com esse plano.

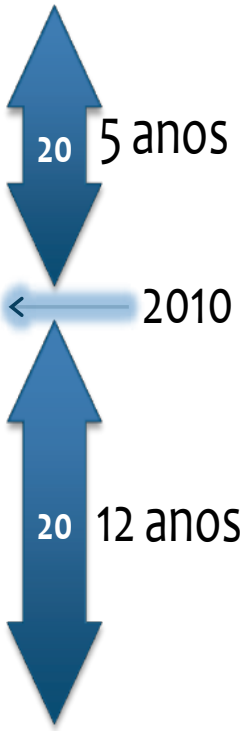
Em 2010, a Transpetro contava com 52 embarcações. A empresa encerrou o ano sem alienar, mas manteve quatro navios desativados na Baía de Guanabara, aguardando a venda, em *lay-up*: Brotas, Carioca, Caravelas e Candiota. Tinha nove navios afretados em bandeira de conveniência e mais quatro encomendados para este fim. Já o Promef, efetivamente, até o fim de 2010, havia lançado apenas o primeiro navio: o João Cândido.

Em 2011, entraram em operação os navios aliviadores de Posicionamento Dinâmico (DP) Dan Cisne, Fortaleza Knutsen e Recife Knutsen, afretados em bandeira de conveniência, e foi

Navios Vendidos entre 1998 e 2015

40 Navios alienados entre 1998 e 2015

Ano	Navios Alienados	Total
2015	Lambari, Lages e Lavras (a caminho)	3
2014	Itamonte, Avaré, Itaituba, Guará e Piquete	5
2013	Brotas, Bicas, Carangola, Cantagalo, Itabuna, Londrina, Itajubá e Rodeio	8
2012	Candiota, Caravelas e Rebouças	3
2011	Carioca	1
2009	Jurupema e Camocim	2
2008	Poti	1
2004	Maracá, Maruim, Bagé e Muriaé	4
2003	Maraú, Aracaju, Mafra e Barão de Mauá	4
2002	Joinville, Japurá e José do Patrocínio e Felipe Camarão	4
2001	Irati e Bauru	2
1999	Quixadá, Quixadá, Quinca	3



entregue o primeiro navio construído pelo Promef: o Celso Furtado. A Transpetro alienou o Carioca, enquanto os navios Brotas, Caravelas e Candiota continuaram em *lay-up*, dando a falsa sensação de que a frota teria um número maior de navios, mas, na verdade, estes já não podiam operar no transporte de carga.

Em 2012, entraram em operação os navios João Cândido e Sérgio Buarque de Holanda, construídos pelo Promef. Em contrapartida, e sem fazer nenhuma publicidade para o fato, no mesmo ano, a Transpetro realizou o maior afretamento de navios em bandeira de conveniência de toda a sua história, com os petroleiros Suezmax convencionais Sestrea e Storviken e os navios aliviadores de Posicionamento Dinâmico (DP) Dan Sabiá, Angra dos Reis, Madre de Deus, Rio Grande e São Sebastião, totalizando sete navios com tripulação 100% estrangeira e operados pelas empresas VShips do Brasil, Lauritzen Offshore, Chandris e Wallem. Foram alienados os navios que se encontravam em *lay-up* Candiota, Caravelas e Rebouças. A frota contava, então, com 58 navios, sendo 19 afretados em bandeira de conveniência. Apenas 39 navios eram de bandeira brasileira.

Em 2013, a Transpetro realizou a maior alienação de navios próprios da sua história, com a venda de oito navios em um único ano: Brotas, Bicas, Carangola, Cantagalo, Itabuna, Londrina, Itajubá e Rodeio. Foi afretado o navio aliviador São Luiz em bandeira de conveniência, mais um operado pela empresa VShips, e foram entregues pelo Promef os navios Zumbi dos Palmares e Rômulo de Almeida.

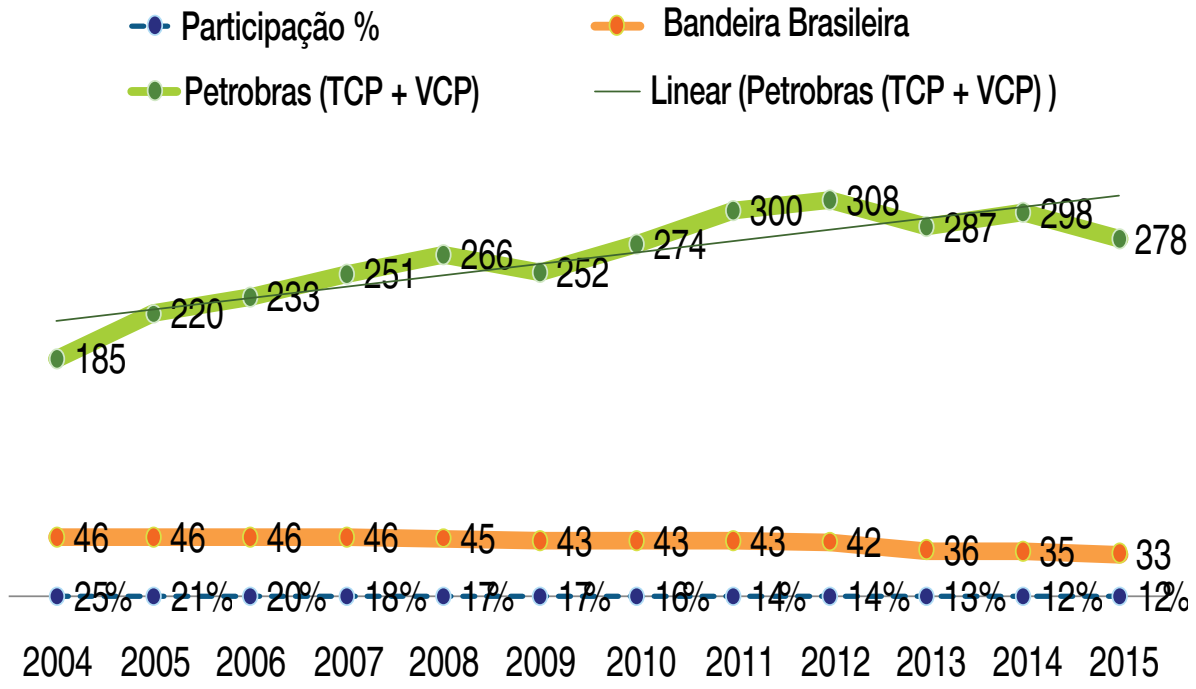
Ao longo de 2014, a estatal alienou os navios Itamonte, Avaré, Itaituba, Guará e Piquete e o Promef entregou os navios José Alencar, Dragão do Mar, Henrique Dias e Anita Garibaldi. A curva da morte continua mais viva do que nunca, o número de navios na frota da Transpetro em bandeira brasileira, o que poderia garantir empregos para brasileiros, não para de cair desde a criação da Transpetro.

Agora, em 2015, a Petrobras iniciou um processo de venda de ativos que abrange todo o Sistema Petrobras e sinaliza fortemente para a privatização parcial

Continua na próxima página

TRANSPETRO sob ataque

Participação da Bandeira Brasileira na Frota a Serviço da Petrobras



ou total da Transpetro, incluindo a venda dos navios brasileiros. A Transpetro conta, hoje, com 54 embarcações com um Porte Bruto Combinado de 3,79 milhões de toneladas. São 20 navios em bandeira de conveniência afretados ou de propriedade da TI-BV (Transpetro International BV, na Holanda). A Petrobras sinaliza que pretende continuar com sua política de afretamentos e, também, que deseja transferir a TI-BV para a holding Petrobras, como uma subsidiária, esvaziando ainda mais a Transpetro. Tudo isso apesar dos crimes de corrupção investigados pela operação Lava-Jato.

Passados 10 anos desde o seu lançamento, o Promef entregou apenas 12 navios. Neste ano, já foram cancelados os contratos de compra de três navios de *bunker* e de oito navios petroleiros. O Estaleiro Eisa Petro Um encerrou suas atividades, em julho passado, sem ter concluído outros três navios petroleiros Panamax. O número de navios do Promef cancelados já supera o número de navios entregues. Desde a sua criação, a Transpetro já vendeu 40 navios e não há sinais que indiquem para a reversão deste quadro. Em breve, o número de navios com bandeira brasileira não será mais suficiente para garantir os postos de trabalho dos empregados marítimos que se encontram nos quadros da empresa e pode-se imaginar o destino que a Transpetro dará ao excedente de pessoal. Pelas informações divulgadas pela própria Transpetro, alertamos que nos próximos cinco anos, até 2020, mais 14 navios tem previsão de sair de operação na frota.

Questões que precisam de respostas

Hoje, a Transpetro tem cerca de sete mil empregados. Desses, 2.451 são marítimos: 2.259 estão embarcados e 192, em terra. Há 71 marítimos cedidos pela Petrobras e 529 trabalham em regime temporário. Com base nestes dados, existem as seguintes questões, cujas respostas urgem:

Mantendo-se o aumento absurdo de navios afretados, com a frota própria encolhendo em ritmo assustador, que destino terá o excedente do corpo de empregados marítimos da Transpetro?

Que tamanho terá a frota da Transpetro em um futuro próximo? Existe algum plano para reverter o encolhimento que está ocorrendo?

Por que será que, mesmo com a revelação dos casos de corrupção, os administradores de Abastecimento da Petrobras e de sua subsidiária Transpetro defendem o afretamento de navios no exterior, em detrimento da frota própria?

Por que a logística de pessoal marítimo da Transpetro é realizada pela empresa V.Ships e quanto custa este serviço?

Por que a Transpetro é impedida pela Petrobras de atuar (operar/tripular) no segmento de apoio marítimo com embarcações mais lucrativas tipo PSV, AHTS, OSRV, FSO, FPSO, plataformas e outras?

Mudança de rumo é vital

O SINDMAR alerta para a gravidade do momento, lembrando que a permanência e a sobrevivência no Sistema Petrobras dependerão da determinação e da disposição de luta de todo o corpo funcional marítimo. Dependerão do envolvimento e participação de todos. Diante de todo o exposto até aqui, o SINDMAR tem atuado em várias frentes, defendendo que a Petrobras e a Transpetro devem assegurar o seguinte:

A manutenção dos empregos do corpo funcional marítimo representados pelos Sindicatos acordantes no Sistema, com preservação dos postos de trabalho existentes nas embarcações e nos demais segmentos da empresa;

Tripulação 100% brasileira a bordo das embarcações sob controle da empresa;

Estabelecimento de políticas efetivas de modernização e expansão da frota com bandeira brasileira;

Alteração do atual regime trabalho/repouso para 1 x 1, ou seja, cada dia embarcado correspondendo a um dia de folga, em todas as embarcações da empresa.

Diante deste quadro, no qual a Petrobras demonstra publicamente seu esforço em fazer caixa para atravessar este momento difícil, muito mais decorrente dos interesses daqueles que a pretendem frágil e destrutível, enquanto estatal, do que propriamente da ação de corruptos e corruptores que deve ser firmemente coibida, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, reforça a importância da atuação sindical na defesa da Petrobras e da Transpetro e dos postos de trabalho:

"Se decidirem por nosso desemprego, é melhor ser desempregado lutando, do que aguardar, passivamente, pelo pior. Daremos a máxima atenção na manutenção e na ampliação das cláusulas sociais, por ocasião das negociações coletivas deste semestre. A redução da frota é um fato inexorável e a empresa não manterá em casa dezenas, quiçá centenas de marítimos desocupados. Ressalte-se que é um absurdo que a Transpetro seja a última das empresas a conceder o regime de 1x1 a seus marítimos embarcados", concluiu o dirigente sindical.

Continua na próxima página

TRANSPETRO sob ataque

O que foi feito do Promef

Lançado em 2004 pelo Governo Federal, como a grande promessa para impulsionar o renascimento da indústria naval brasileira, com investimento inicial previsto de R$ 11,2 bilhões na encomenda de 49 navios e 20 comboios hidroviários construídos no Brasil, o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) está indo a pique, embora a Transpetro tente afirmar o contrário.

Sem realizar uma cerimônia condizente com a sua importância, a Transpetro recebeu a 12ª embarcação do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), o navio tipo Suezmax Marcílio Dias, na quinta-feira, 24 de setembro. Em uma reunião reservada apenas à tripulação e aos gerentes da Transpetro, realizada no Estaleiro Atlântico Sul (EAS), responsável pela construção do navio, no Complexo de Suape (PE), o Presidente da empresa, Antônio Rubens Silva Silvino (Foto 1 da pág. seguinte), anunciou a viagem inaugural do Marcílio Dias para a Bacia de Campos, onde fará sua primeira operação de carregamento.

A falta de um evento à altura do fato contrasta com as cerimônias de entrega dos navios do Promef realizadas nos últimos anos, que chegaram a reunir mais de duas mil pessoas. Isto só revela o sombrio fim do programa lançado pelo Governo Federal em 2004, como a grande promessa para a revitalização de nossa indústria naval e o fortalecimento de nossa Marinha Mercante.

Em um momento que a Petrobras e a própria Transpetro estão sob forte ataque, a entrega de mais um petroleiro do porte do Marcílio Dias – cuja capacidade de transporte de carga é de cerca de 1 milhão de barris de petróleo, o equivalente a quase metade da produção brasileira diária – deveria ter merecido toda a pompa que a situação exige, com ampla divulgação perante a sociedade e a presença de autoridades governamentais e lideranças do setor.

O anúncio envergonhado da viagem inaugural do novo Suezmax causou espanto e apreensão. Abrangendo a construção de 49 novos petroleiros, com investimento na ordem de R$ 11,2 bilhões, o Promef vem sofrendo sucessivos atrasos e cancelamentos, o que levanta o questionamento sobre sua realização.

Desde o início do Promef, já foram canceladas as aquisições de 14 embarcações: três navios para abastecimento de combustível (*bunker*), cuja licitação sequer chegou a ser concluída; três do tipo Panamax, que se encontravam em fase final de construção no estaleiro EISA Petro Um; além de outras oito embarcações para produtos, cuja construção foi recentemente cancelada pela Transpetro.

Vale ressaltar que o número de navios do Promef já cancelados supera o de embarcações entregues.

Com apenas 12 embarcações entregues até agora, o programa contrasta com a venda de quase duas dezenas de navios nos últimos três anos e a opção preferencial da Transpetro por tripular os navios DP com marítimos estrangeiros.

Além do Marcílio Dias, os outros navios do Promef que já estão operando são os seguintes: o gaseiro Oscar Niemeyer; os Suezmax André Rebouças, Henrique Dias, Dragão do Mar, Zumbi dos Palmares e João Cândido; o Panamax Anita Garibaldi e os navios de produtos José Alencar, Rômulo Almeida, Sérgio Buarque de Holanda e Celso Furtado.

O Promef foi elaborado tendo como premissa a construção de navios no Brasil, com a garantia de estaleiros modernos e competitivos em nível internacional. As embarcações também deveriam conter um índice de nacionalização superior a 65%.

Diante do que foi feito com o Promef, fica a pergunta: que futuro queremos para a Marinha Mercante brasileira? ■

SINDMAR

Fotos de divulgação/Agência Petrobras e Roberto Stuckert Filho/Presidência da República

Ao contrário da entrega do Marcílio Dias, cerimônias do Promef reuniram até 2 mil pessoas

English version

TRANSPETRO under attack

Reduction of the Petrobras System national fleet threatens thousands of Brazilian workers and strategic position within worldwide scenario

Taking advantage of the crisis settled in different areas, the most conservative and retrograde sectors in Brazil encourage "the worse, the better", as an attempt to raise conditions in order to resume the worst policies of the neoliberal model – privatization, financial and trade openness, fiscal adjustment and loosening in labor laws – read: deregulation of labor relations and unemployment – aiming to comply with inglorious interests. By means of sneaky or outrageous actions, they threat important upgrades and the rights achieved by Brazilian workers in the past decade. And no one is safe from the impending storm ahead of us. The moment requires all attention. Now it is time to participate, mobilize and struggle.

The expectations for the maritime sector, especially for the Brazilian Merchant Marine inside this context, are disturbing. The economic crisis is conjunctural, affecting the entire world. Here, the unfolding of the Lava-Jato operation has caused serious damages to the financial health of Petrobras and its subsidiary Transpetro. But nothing justifies the arguments of those who try to undermine the most important Brazilian company – hence vital for national sovereignty – and share the booty. From inside the turmoil the government seems not to realize that the medicine intended for use, supposedly to solve the situation, appears more like a portion of ultimate poison.

Facts and information about the sale of Petrobras ships and the likely privatization of Transpetro; the continued increase of international fleet; the cancellation of procurement of ships by means of the Fleet Modernization and Expansion Program (Promef); and the absence of an effective renewal plan of the Brazilian fleet are causing strong apprehension in the national maritime sector, for it looks like the Brazilian flag is about to be ripped off the Petrobras system, and, with it, thousands of work posts.

For a long time SINDMAR has questioned the fact that Transpetro is limited to be the owner of oil tankers and gas carriers, when it should be more participative within Petrobras' businesses, with FPSO and maritime support vessels. In other words, diversifying its performance in segments that offer better financial return, as other great international oil tanker owners obtained in contracts with Petrobrasitself. Although Petrobras has kept contracts with about 600 maritime support vessels for the last years, Transpetro was authorized to operate only one of these vessels, a 39 year old tugboat named Tangará, which is out of service now, stuck in Guanabara Bay with engine problems that makeit impossible to operate. Such a vessel grants the bestowal of ANP to operate other offshore support vessels chartered from other owners. With this action Petrobras hinders Transpetro from increasing its income and profitability and, at the same time,demands its subsidiaries to cut off costs, pointing

Acervo Edson Lucas

out as a desired managerial solution the deregulation of labor relations within the entire Petrobras System.

The development of Brazilian Merchant Marine goes through urgent solutions and goes far beyond promoting the shipping industry. Effective and broad range actions must be unleashed in order to increase competitiveness among ports, so that shipping companies find economic feasibility to keep vessels under the Brazilian flag, and to advance towards the achievement of rights and better working conditions, so that new merchant professionals find careers on boardattractive, lest we see all efforts ofthe last few years to renew our industry to vanish.

Carefully watching what was going on in the Petrobras system, SINDMAR has been alerting to the growing need for mobilization to avoid the ruin of both Brazilian Merchant Marineand Petrobras' logistics subsidiary Transpetro, so strategicallyimportant for the country. The trade union has been gathering with the professionals it represents aboard ships and at the regional agencies, performing lectures and debates, with the purpose of broadening the engagement from everyone in this process, mainly those workers of Petrobras System.For SINDMAR it is mandatory that the ongoing ACT (Collective Labor Agreement) negotiation with Petrobras and Transpetro – from 2015 to 2016 – envisages the fleet maintenance and the employment of Brazilian workforce on vessels.

SINDMAR has reported that the operation of convenience flagtankers crewed with foreign seafarers by Petrobras and Transpetro,holding contracts signed outside Brazil, represents another way of outsourcing for the Brazilian maritime worker,as it favors social dumping. SINDMAR defends that these jobs should be occupied by workers hired in Brazil, under Brazilian laws.

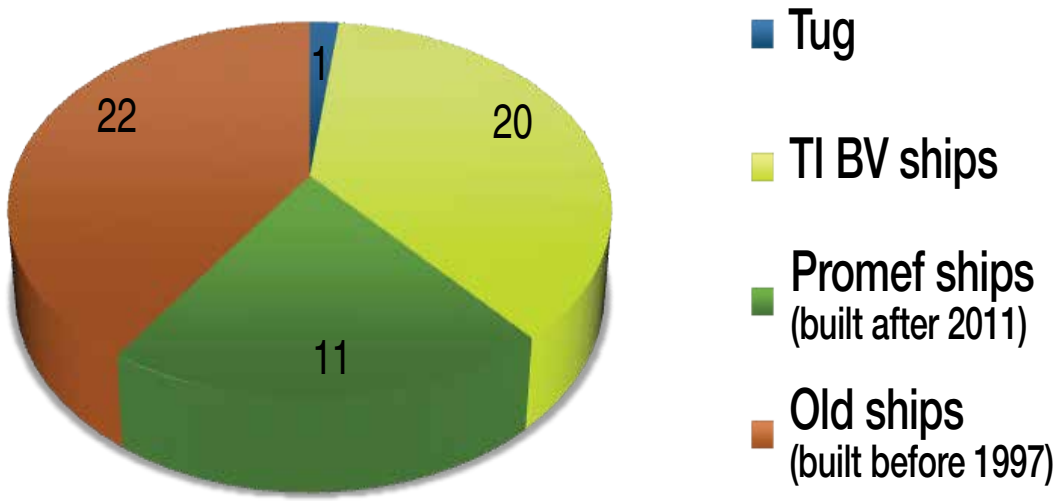
Another priority is the adoption of the work relief system one by one by Transpetro – for each working day, one day off – since the company withstands this, whereas most companies already adopted that.

Over the last years, Petrobras maintained affreightment contracts with approximately 300 ships. The Brazilian participation – which in 2004 was 25% (46 ships) – has fallen in 2015 to around 12% (approximately 34 ships). The Brazilian flag participation curve has kept its downfall for the last 10 years and there are no signs that suchsituation will be changed by Petrobras. It is estimated that the disbursement of the Petrobras system may be – with the affreightment of foreign ships – over R$ 12 billion until the end of 2015. Just to illustrate the greatness of this amount, we registered that this annual disbursement from Petrobras with affreightments exceeds the amount necessary to build all 49 ships from Promef announced circa 10 years ago.

"The high energetic density of oil, which exceeds the rate of all the other sources available, keeps it as commodity with tremendous strategic value. Pre-Salt indeed interests the monopolist capital controlled by financial oligarchies, as well as the other supplies unequally distributed around the globe", has recently stated Felipe Coutinho, President of AEPET (Petrobras' Engineers Association) during alecture. Therefore, it is a big strategic incoherence to prioritize the affreightment of ships flying foreign flags in detriment of a fleet of its own. Even more considering that the Pre-Salt – discovered in 2006 in an area slightly larger than 140.000km² between the coast of Espírito Santo and Santa Catarina – provides nowadays one third of the production of Petrobras, and it is one of the most successful exploration cases ofthe last decades in new frontiers. Last July 8th the state company announced an output regional record: 865.000 a day, mark reached in less than 10 years. Petrobras will focus on this new frontier, the greatest discovery of the industry in the Western Hemisphere in 40 years. And only being strengthened will the Brazilian Merchant Marine be able to tackle the challenges to come.

Transpetro current fleet

Transpetro fleet in September/2015: 54 vessels



A brief history of Transpetro and the evolution of its fleet

In order to understand, reflect and act in relation to what is going on within Petrobras System, especially with Transpetro, where most of brazilian cabotage seafarers engage, it is important to make a brief review upon the situation of the Petrobras Maritime Transportation System.

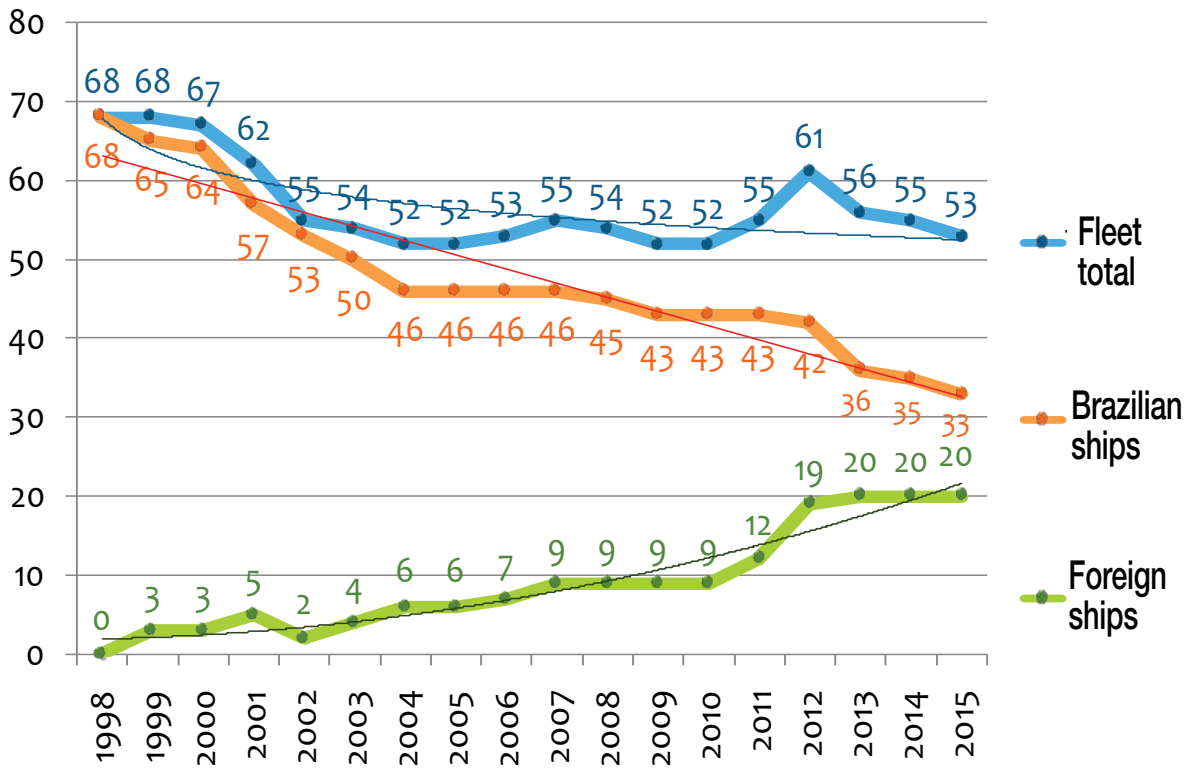
Who can help us understand this story is Master Mariner Carlos Augusto Müller, who was the first employees' representative in the Administration Council of Transpetro, from 2013 until 2015, when he passed the baton to Master Mariner Raildo Viana. It is important to highlight that since 2013, when Transpetro Administration Council finally included an employees' spokesperson, such position has been occupied by a seafarer supported by SINDMAR and elected by onshore and offshore employees.

The starting point of this history is 1997, when the National Petroleum Agency (ANP) was created and Petrobras became no longer the only company authorized to explore for oil in the national territory, due to the Law 9.478/97 (Petroleum's Law), raised inside the federal government's National Privatization Program.

At that time, the government spoke of privatizing Petrobras within two or three years. The Petroleum's Law allowed transforming every business unit from Petrobras in one subsidiary and then privatizing them, and that was even started with the refinery of Rio Grande do Sul (REFAP). Article 65 of said law determined that Petrobras should make up a subsidiary with specific attributions, such as operating and building its ducts, maritime terminals and vessels to transport oil, gas and its derivatives, and that such subsidiary should choose whether or not to join, in mostly or partly, the other companies.

It is important to highlight that, between 1997 and 2011, Petrobras has neither purchased nor built, either in Brazil or abroad, any tanker or carrier for the renewal of its own fleet flying the Brazilian flag. The last ship received by the National Fleet was Livramento, in 1998.

Transpetro fleet evolution



The option chosen by Petrobras to execute its business plans in this period was the affreightment of ships registered under convenience flags, some of them barefoot affreighted and operated by Transpetro, but the majority was affreighted directly by Petrobras holding in TCP contracts, together with foreign shipowners registered under convenience flags.

Transpetro was created in 1998, when there were 68 ships under the Brazilian flag. The period thereafter, from Transpetro's foundation until the turn of the millennium, Brazilian seafarers employed by Petrobras system experienced moments of uncertainty regarding the future of their work positions. The government's plan of slicing into subsidiaries and selling Petrobras – which haunts us once more – was in progress.

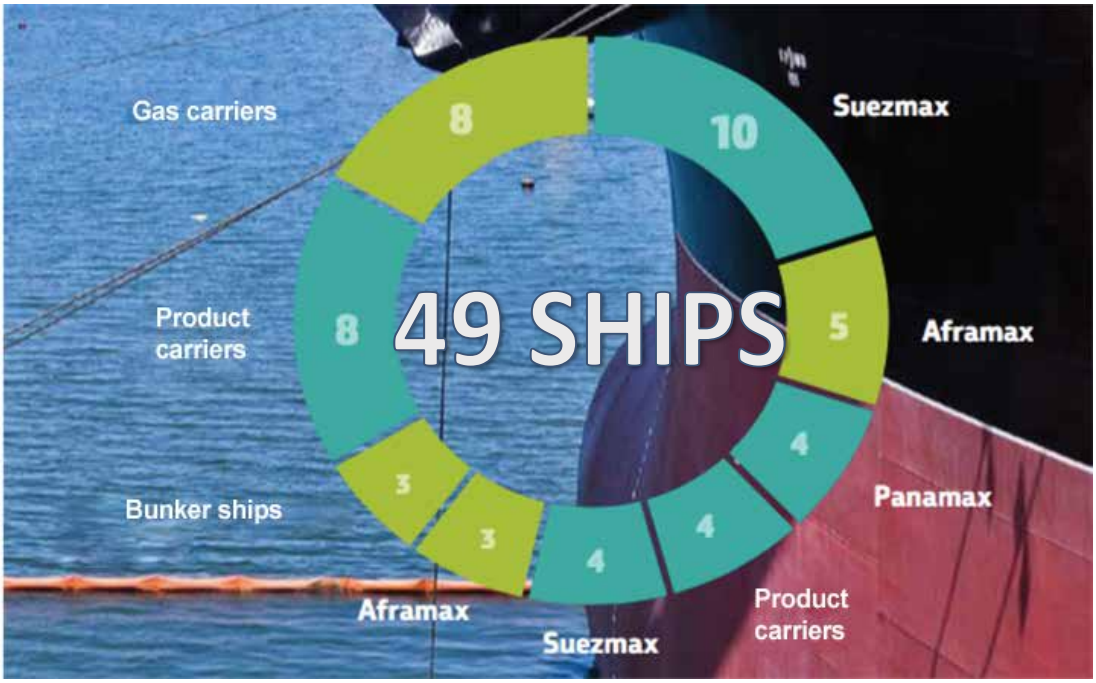
In 1999 remarkable episodes occurred regarding the struggle to keep those maritime work positions in the Petrobras system. In the middle of that year, Severino Almeida, as President of the Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) reported that Petrobras intended to replace Brazilian staff on its ships by Filipino and Indian workers, also showing that less than 10% of the Brazilian seafarers employed by the company had accepted the rules offered for voluntary dismissal.

In order to implement Petrobras' intentions, a company called Gestão Empresarial de Navios (GEN) was created in a joint venture between Transpetro and Aco-marit, an international maritime workforce operator. GEN, the only privatization inside Petrobras system, was reversed by the intervention of maritime trading unions.

In March 16th, 2000, SINDMAR was officially created, with the fusion between the Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante (Deck Officers´Union) and the Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante (Maine Engineers´Union). By the end of the same year, the Navega Brasil program was released by the Federal Government , which had even bidden the construction of two Suezmax ships and two Panamax ships. The bidding had Estaleiro Ilha S.A. (EISA) as winner and it was envisaged an incorporation in 2004, which never happened.

In 2001, due to the resistance from SINDMAR and the other maritime trading unions against the plans of Petrobras that could have resulted in the total obliteration of work positions for Brazilian seafarers inside the Petrobras system, the maritime transportation finally became operational inside Transpetro's framework. Transpetro had 62 vessels back then, summing 3,87 million tons DWT. However, that same year a slow and continued convenience flags' ships affreightment process began. By means of a complex financial structuring involving sales and affreightment of ships (operation

Promef expected ships



known as Sale and Lease Back), Fronape International Company (FIC) – a company registered in the Cayman Islands – purchased, via BCP contract on international market, two Suezmax tankers (namely, Cartola and Ataulfo Alves) registered under convenience flag in June and July, 2000. Yet in 2001, the Brazilian flag ships Irati and Bauru were divested and the three chemical tankers Quixadá, Quinca and Quintino, which had been previously sold to Brasoil, were operating under convenience flag, affreighted by FIC.

In 2002, Transpetro disseminated the information that the company would build 22 ships in Brazil, highlighting that each new vessel incorporated to its own fleet would mean an average reduction of US$ 7 million per year on currency remittance abroad, in the form of payout for the affreightment of foreign ships. It was the project's offspring that, later on, would become the Fleet Renewal and Modernization Program (Promef). But now, 13 years passed, we realize that it has never truly occurred. In that very same year, two other Suezmax ships had their BCP affreightment contracts signed by FIC and Transpetro. The ships Nordic Spirit and Stena Spirit, of Ugland Nordic Shipping AS, that would be converted into shuttle tankers and then registered under a convenience flag, before becoming operational in the Petrobras system the following year, for the first time did not employ any Brazilian seafarer aboard; it was solely operated by Polish crew. And the sales of Transpetro owned ships went on with the divestiture of Joinville, Japurá and José do Patrocínio, besides the transfer to Petrobras of Felipe Camarão to the Drilling and Output area, to be converted into a FPSO to operate at Campos Basin. Transpetro thus reached the end of 2002.

In June, 2003, Senator Sérgio Machado took over as the chairman of Transpetro. In August that same year, two Suezmax shuttle tankers were barefoot affreighted, Nordic Rio and Nordic Brasília, both in final construction stage in Corea about to become operational the following year. It was also in 2003 that the tugboat Tangará was converted into an offshore support vessel, assuring Petrobras bestowal to the affreightment of tens of foreign vessels to work as offshore maritime support. Over 2003 the ships Maraú, Aracaju and Mafra were divested, all of them over 20 years old. The VLCC Barão de Mauá shut down its activities and was transferred to Petrobras to be converted into the FPSO P-54. By the end of 2003 Transpetro numbered 54 ships in its fleet.

In 2004 Promef was released, envisaging the construction of 49 ships in Brazil. Meanwhile, Transpetro finished the year with a fleet comprising 52 ships, with a total DWT of 2,5 million tons. The ships Maracá, Maruim, Bagé and Muriaé were divested while Nordic Rio and Nordic Brasília became operational.

TI-BV ships

SUEZMAX:

Sestrea, 2009
Storviken, 2006
Navion Gothenburg, 2004
Nordic Rio, 2003
Navion Stavanger, 2003
Nordic Brasília, 2003
Nordic Spirit, 2001
Stena Spirit, 2001
Ataulfo Alves, 2000
Cartola, 2000

AFRAMAX:

São Luiz, 2013
Angra dos Reis, 2012
Madre de Deus, 2012
Rio Grande, 2012
São Sebastião, 2012
Fortaleza Knutsen, 2011
Recife Knutsen, 2011
Navion Bergen, 2000

PANAMAX:

Dan Cisne, 2011
Dan Sabiá, 2010

TOTAL: 20 ships in 2015

Owners of TI-BV ships

Sestrea Special Maritime Enterprises
Viken Fleet I AS
Navion Gothenburg LLC
Nordic Rio LLC
Navion Stavanger LLC
Navion Bergen LLC
Stena Spirit LLC
Teekay Navion Offshore Loading Pte. Ltd. (2 ships)
Transpetro International BV (2 ships)
Viken Shuttle AS (5 ships)
Knutsen Shuttle Tankers XII (2 ships)
Lauritzen Shuttletankers (2 ships)

TI-BV ships operators

Transpetro.....(7 ships)
V.Ships Brasil S.A. .....(5 ships)
Teekay Shipping Norway AS.....(2 ships)
KNOT Management AS.....(2 ships)
Lauritzen Offshore.....(2 ships)
Chandris (Hellas) Inc.....(1 ship)
Wallem Shipmanagement ltd.....(1 ship)

By the end of 2005, there were six convenience flag ships: Ataulfo Alves, Cartola, Stena Spirit, Nordic Spirit, Nordic Rio and Nordic Brasília. Among the ships under the Brazilian flag there were one tugboat and one FPSO. Jurupema was deactivated and remained a few years in lay-up (deactivated awaiting divestiture). In 2005, Petrobras had 185 ships under contract, 139 of them were under convenience flag and only 46 under the Brazilian flag. Transpetro released the first notices for the purchase of Promef's ships.

By the end of 2006 the fleet had 53 vessels. Seven ships affreighted from foreign shipowners were registered under convenience flagsa, namely Liberia and Bahamas. Ship Suezmax Navion Stavanger became operational in August, 2006, on Campos Basin, registered under a convenience flag, but now with Brazilian crew.

Along 2007 two more convenience flag affreighted ships became operational: Navion Bergen and Navion Gothenburg, both with Brazilian crews. By the end of that year the fleet comprised 55 vessels.

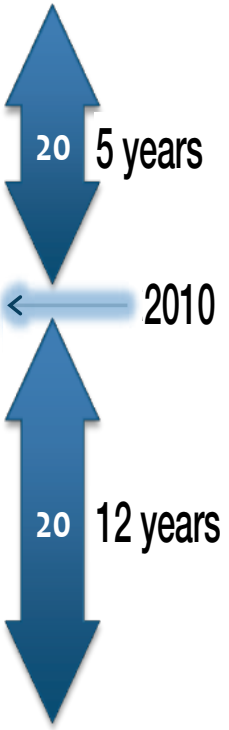
In 2008, Transpetro closed the year with 54 ships in its fleet. The sale of the vessel Poti to Petrobras Energia S.A. (PESA) was concluded that same year. Transpetro had 45 ships under the Brazilian flag and 9 under foreign flags.

By the end of 2009, Transpetro's fleet comprised 52 vessels. The ships Jurupema and Camocim were divested in 2009 and the ships Carioca, Caravelas e Candiota entered lay-up, deactivated on Guanabara Bay. It was publicized the beginning of the construction of the first Promef ships. The number of ships under the Brazilian flag did not stop diminishing since the foundation of Transpetro,

Ships sold between 1998 e 2015

40 ships sold between 1998 and 2015

Year	Ships sold	Total
2015	Lambari, Lages e Lavras (a caminho)	3
2014	Itamonte, Avaré, Itaituba, Guará e Piquete	5
2013	Brotas, Bicas, Carangola, Cantagalo, Itabuna, Londrina, Itajubá e Rodeio	8
2012	Candiota, Caravelas e Rebouças	3
2011	Carioca	1
2009	Jurupema e Camocim	2
2008	Poti	1
2004	Maracá, Maruim, Bagé e Muriaé	4
2003	Maraú, Aracaju, Mafra e Barão de Mauá	4
2002	Joinville, Japurá e José do Patrocínio e Felipe Camarão	4
2001	Irati e Bauru	2
1999	Quixadá, Quixadá, Quinca	3



in 1998. The possibility that new Promef ships would become operational brought hope that, 10 years after the foundation of the Petrobras subsidiary, the death curve – under which the Brazilian flag was – could be defeated.

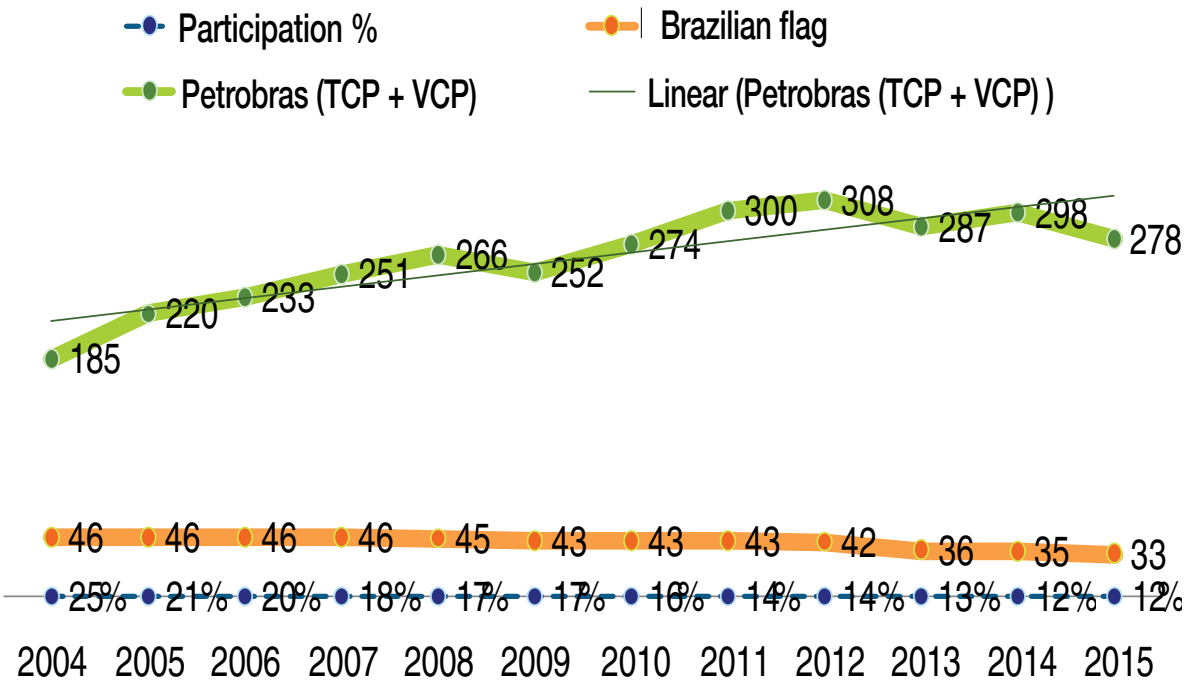
In 2010, Transpetro had 52 vessels. The company closed that year without divesting ships, but it kept four vessels deactivated in Guanabara Bay on lay-up, waiting to be sold: Brotas, Carioca, Caravelas e Candiota. There were nine ships affreighted under convenience flag and four others ordered with the same purpose. But by the end of 2010, Promef had only effectively released its first ship, João Cândido.

In 2011 the DP Shuttle Tankers Dan Cisne, Fortaleza Knutsen and Recife Knutsen became operational under convenience flag, and the first ship built by Promef, Celso Furtado, was delivered. Transpetro divested the ship Carioca whereas the ships Brotas, Caravelas and Candiota continued on lay-up, giving a false feeling that the fleet would have more ships but, in fact, these could no longer operate carrying cargo.

In 2012 the ships João Cândido and Sérgio Buarque de Holanda, built by Promef, became operational. On the other hand, Transpetro carried out the biggest affreightment of ships under convenience flag in its whole history, without publicising the fact: the conventional oil carriers Suezmax Sestrea and Storviken and the DP Shuttle Tankers Dan Sabiá, Angra dos Reis, Madre de Deus, Rio Grande and São Sebastião, totalizing seven ships, operated 100% with foreing crews managed by the companies V.Ships do Brasil, Lauritzen Offshore, Chandris and Wallem. The ships on lay-up Candiota, Caravelas e Rebouças were divested. The fleet had 58 ships back then, given that 19 were affreighted under convenience flag. Only 39 ships were under the Brazilian flag.

In 2013 Transpetro accomplished the biggest divestiture of its own ships ever with the sale of eight ships in one single year: Brotas, Bicas, Carangola, Cantagalo, Itabuna, Londrina, Itajubá and Rodeio. The shuttle tanker São Luiz was affreighted under convenience flag, one more operated by the company V.Ships, and the ships Zumbi

Participation of the Brazilian flag in the fleet at Petrobras service



dos Palmares and Rômulo de Almeida were delivered by Promef.

Along 2014 the state company divested the ships Itamonte, Avaré, Itaituba, Guará and Piquete, and Promef delivered the ships José Alencar, Dragão do Mar, Henrique Dias and Anita Garibaldi. The death curve was livelier than ever, for the number of ships within Transpetro's fleet under the Brazilian flag, that could ensure jobs for Brazilian people, kept its downfall since Transpetro's foundation.

Now in 2015, Petrobras initiated an asset sales process comprising the whole of Petrobras system, strongly indicating Transpetro's partial or total privatization, including the sale of Brazilian ships. Transpetro has currently 54 vessels with DWT combined of 3,79 million tons. There are 20 ships affreighted under convenience flag or property from TI-BV (Transpetro International BV, in Holland). Petrobras bespeaks that its affreightment policy will be held, besides its wish to transfer TI-BV for the holding Petrobras as a subsidiary, draining Transpetro even more, albeit the corruption crimes under investigation by the Lava Jato Operation.

Ten years after its release date, Promef delivered only 12 ships. This year, purchase contracts for three bunker ships and eight oil carriers were already cancelled. The shipyard Eisa Petro Um shut down in July, without finishing three other Panamax oil carriers. The number of Promef cancelled ships already surpasses the number of ships delivered. Since its foundation Transpetro has already sold 40 ships and there are no signs pointing a shift on the situation. Soon enough, the number of ships under the Brazilian flag will be no longer sufficient to guarantee the work positions of the engaged seafarers and we can imagine the fate Transpetro will give to the overstaffing. According to information released by Transpetro itself, we alert that for the next 5 years (until 2020) 14 more ships shall be out of operation.

Questions urging for answers

Nowadays Transpetro has approximately 7.000 employees, 2.451 of which are seafarers: 2.259 at sea and 192 are working ashore. There are 71 seafarers ceded to Petrobras and 529 working on provisory regime. Based on these data, the following questions arise in urge for answers:

If the preposterous increase of affreighted ships is kept, while its own fleet shrinks in an alarming pace, what will be the destiny of Transpetro's seafarers?

What will be the size of Transpetro's fleet in the near future? Is there a plan to revert the occurring shrinking?

Why is that, albeit the unveiling of cases of corruption, Petrobras and its subsidiary Transpetro, Supply managers defend the affreightment of foreign ships in detriment of its own fleet?

Why Transpetro's seafaring personnel logistics is performed by the company V.Ships and how much does this service cost?

Why does Petrobras hinders the operation of Transpetro (operation /manning) in the maritime support segment with more profiting vessels, like PSV, AHTS, OSRV, FSO, FPSO, platforms and others?

Change of course is vital

SINDMAR alerts to the gravity of the moment reminding that the permanence and survival of Petrobras system will depend on the determination and the willingness to fight of all the seafaring body. It will rely on the commitment and participation of everyone. Based on the considerations aforementioned, SINDMAR on several fronts defending that both Petrobras and Transpetro should guarantee the following:

Work positions of the whole maritime personnel represented by the agreeing trade unions on the System must be kept, preserving all current positions in vessels and other company segments;

100% Brazilian crew aboard and under the company management;

Setting of effective upgrade and growth policies for the fleet under Brazilian flag;

The current work/rest regime must change to 1 x 1, i. e., each day aboard corresponds to one day off in all company vessels.

Given this situation, in which Petrobras publicly shows its effort on cashing up to pass through these difficult times, clearly due to the interests of those who intend it to become fragile and destructible as a state company, more than the action of corrupt and corruptors - both groups to be strongly repressed - the President of SINDMAR, Severino Almeida Filho, reinforces the importance of trade unions acting to defend Petrobras, Transpetro and the work positions:

"If they decide for our unemployment, it is better to become unemployed fighting than waiting passively for the worse. We will give utmost attention to the maintenance and expansion of the social clauses, on the occasion of the collective bargaining of this semester. The shrinking fleet is a relentless fact and the company will not keep tens, maybe hundreds of unoccupied seafarers. Highlighting that it is ludicrous that Transpetro is the last of all companies to concede the 1x1 regime to its seafarers", concluded the union leader.

What happened to Promef

Launched in 2004 by the Federal Government as the great promise to foster the rebirth of the Brazilian shipbuilding industry, with an expected initial investment of R$ 11,2 billion in the order of 49 ships and 20 waterway convoys built in Brazil, the Fleet Modernization and Expansion Program (Promef) is sinking, albeit Transpetro tries to claim the opposite.

Without making any ceremony befitting its importance, Transpetro received on Thursday, September 24th, the twelfth vessel from Promef, a Suezmax named Marcílio Dias. During a meeting solely reserved to the crew and managers of Transpetro (see picture), held at the shipyard Estaleiro Atlântico Sul (EAS), in Complexo de Suape, Pernambuco. Antônio Rubens Silva Silvino, the company president, announced the maiden voyage of Marcílio Dias to Campos Basin, where she will perform her first loading operation.

The lack of an event up to the occasion contrasts with the delivery ceremonies of Promef vessels performed in recent years, some of them gathering over two thousand people. It just reveals the bleak end of the program, launched by the Federal Government in 2004, aiming to revitalize our shipbuilding industry and to strengthen our Merchant Marine.

In a moment when Petrobras and Transpetro itself are under strong attack, the delivery of another carrier of the size of Marcílio Dias – with a capacity of approximately 1 million oil barrels, an amount equivalent to almost half of the entire Brazilian daily output – should have had all celebration the situation requires, with wide publicity targeting society and the presence of government authorities and industry leaderships.

The timorous announcement of the maiden voyage of the new Suezmax caused astonishment and concern. Comprising the construction of 49 new oil carriers, with an investment around R$ 11,2 billion, Promef has been suffering succeeding delays and cancellations, what raises questioning on its accomplishment.

Since the beginning of Promef, the purchase of 14 vessels has been cancelled: three fuel supply vessels (bunkers), which bidding was not even finished; three Panamax type, which were on final construction stage at the Estaleiro EISA Petro Um; besides other eight vessels for products, which have had their construction recently cancelled by Transpetro.

It is worth highlighting that, by now, the number of ships cancelled by Promef surpasses the number of delivered vessels.

With only 12 vessels delivered up to now, the program contrasts with the sale of almost twenty ships in the last three years and Transpetro's preference for manning DP ships with foreign seafarers.

Besides Marcílio Dias, the following Promef ships are already in operation: the gas carrier Oscar Niemeyer; the Suezmaxes André Rebouças, Henrique Dias, Dragão do Mar, Zumbi dos Palmares and João Cândido; the Panamax Anita Garibaldi and the commodity vessels José Alencar, Rômulo Almeida, Sérgio Buarque de Holanda and Celso Furtado.

Promef was designed under the premise of ships construction in Brazil, with the guarantee of modern and competitive shipyards according to international standards. The vessels should also contain a nationalization index of over 65%.

In face of what has been done to Promef, one question remains: what future do we want for the Brazilian Merchant Marine?

SINDMAR repudia assédio moral

No navio LNG FRSU Experience, a tripulação, de maioria estrangeira, formada por ucranianos, croatas, filipinos e belgas desrespeitou um de seus membros: uma brasileira e única mulher a bordo, que relatou ter sido vítima de assédio moral. Ao ser informado do problema, o SINDMAR, que defende a presença feminina em todos os postos de trabalho da Marinha Mercante, imediatamente manifestou seu repúdio ao ocorrido, apurou a denúncia e cobrou, tanto do armador como da agência, providências para sanar a situação.

Segundo a Oficial de Máquinas (não a identificaremos para preservar sua identidade), o problema começou quando o 1OM do navio, de nacionalidade ucraniana, colocou fotos de mulheres nuas como proteção das telas nos dois computadores da praça de máquinas, em abril passado. As imagens, expostas em um equipamento de uso comum, constrangeram a Oficial, que se reuniu com a tripulação do centro de controle de máquinas, para pedir que as fotos fossem retiradas. Ela explicou seu desconforto aos companheiros de trabalho, ainda mais sendo a única mulher a bordo, e lembrou que essa conduta, além de reprovável, não é aceita no Brasil, onde as mulheres são tratadas com respeito no ambiente mercante.

As fotos foram removidas, mas, no embarque seguinte, as imagens voltaram às telas dos computadores, desta vez acompanhadas de calendários igualmente ilustrados com nus femininos. Novamente, a Oficial pediu a retirada das fotos, porém, foi surpreendida com a recusa do Chefe de Máquinas, de nacionalidade belga, em atendê-la. Ele alegou que, após discutir o assunto com o Comandante, decidira não retirar as fotos, já que a empresa não estipulava qualquer norma que proibisse a exposição daquele tipo de conteúdo a bordo.

Apesar de contar com o apoio dos tripulantes brasileiros, ela afirma que passou a ser alvo de chacota dos colegas estrangeiros: "Os brasileiros me apoiaram, pois também não se sentem confortáveis com essa falta de respeito. Tentaram explicar que o ato atentava contra a moral e os bons costumes do nosso país. Mas os outros repetiam que não entendiam por que eu me sentia ofendida. Começaram as piadas e deboches. O 1OM realizou uma votação para retirar ou não as fotos e ainda disse que isto era democracia. Eu me senti humilhada", disse a Oficial.

Como o problema só piorou, a Oficial de Máquinas levou a questão ao Comandante, um ucraniano, mas este, de acordo com ela, em vez de apoio e orientação, a teria tratado com sarcasmo, dizendo que ele próprio gostava de olhar para as fotos. Ainda segundo a brasileira, ele teria sugerido um rodízio de fotos com modelos masculinos e femininos, para que a Oficial, que é casada, ficasse feliz.

E nenhuma providência quanto às fotos e ao comportamento ofensivo de parte da tripulação foi tomada.

A resposta do SINDMAR

Acionado pela Oficial de Máquinas, que levou sua denúncia à Delegacia Regional do SINDMAR em Recife, onde vive, o Sindicato imediatamente entrou em contato com a V.Ships, agência que presta serviços de gestão a várias empresas do setor marítimo, incluindo a empresa norte-americana Excelerate, dona do navio em questão. O SINDMAR registrou a ocorrência de assédio moral e discriminação de gênero, por considerar que imagens eróticas femininas não são condizentes com práticas respeitosas num convívio entre gêneros distintos em ambiente de trabalho, e solicitou que fossem tomadas providências que coibissem esse comportamento inadequado. Apesar de reconhecer que tripulantes de diferentes nacionalidades possuem cargas culturais distintas, em mensagem encaminhada à V.Ships, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, caracterizou como inaceitável a conduta da tripulação estrangeira.

"A nacionalidade brasileira encontra-se a bordo muito mais como uma imposição legal soberana de nosso país do que como uma conveniência ou preferência do armador. Diante disto, as práticas e costumes próprios de nossa cultura devem ser respeitados. Levamos a sério o desconforto moral causado por exposição de imagens que seriam mais adequadas a outros ambientes", ressaltou o Presidente da entidade.

O SINDMAR manifestou, também, sua indignação pela forma jocosa como foi tratada a reclamação da Oficial, exigindo da V.Ships um pedido de desculpas formal da administração de bordo à marítima. Para o Sindicato, é legítimo que cada tripulante exponha, nos limites de sua privacidade, como em seu camarote, por exemplo, aquilo que lhe agrade, mas considera intolerável que imagens que causem incômodo, desconforto ou repúdio sejam impostas indiscriminadamente a toda a tripulação.

A V.Ships declarou que seus clientes são informados sobre as diferenças culturais e as práticas de respeito mútuo responsáveis pela boa convivência entre a tripulação. A agência confirmou que o fato já havia sido reportado ao armador e lamentou que o comportamento a bordo não tivesse mudado. Em comunicação com o SINDMAR, o Diretor-Presidente da V.Ships, Leo Freitas, afirmou que "situações como esta não são aceitáveis em nenhum escritório da empresa, seja no Brasil ou no exterior", acrescentando que tomariam as devidas providências. Segundo a agência, foi realizada uma reunião a bordo do navio com os tripulantes, para evitar que o problema se repetisse.

As fotos foram finalmente retiradas e a Oficial recebeu um pedido de desculpas formal do Presidente da V.Ships, que informou a ela que a Excelerate estava ciente do fato.

Avaliação sob suspeita

Apesar de todo o constrangimento e da atuação firme do SINDMAR, os problemas de nossa companheira não cessaram. Ela relatou ao Sindicato que o Chefe de Máquinas fez sua avaliação criticando a posição dela no episódio das fotos. O superior, então, teria enviado um relatório desabonador à empresa, apontando má conduta a bordo, comportamento inesperado e falta de tolerância por parte da Oficial. "Ele disse que se eu não mudasse minha atitude, eles iriam me demitir. Isto, para mim, foi uma ameaça e eu não fiz nada de errado. Eu me senti totalmente humilhada, desrespeitada e rebaixada", lamentou. O SINDMAR acompanha o caso e voltará a agir de maneira incisiva, caso a Oficial seja vítima de retaliação. ■

Ariel Montero*

Construindo caminhos éticos

A qualidade profissional não se mede somente pela qualificação técnica, senão, particularmente, pela vivência de princípios éticos. Sim! Quando pensamos em qualificação, não é suficiente incrementar mecanismos de formação no domínio da técnica para o desenvolvimento e bom funcionamento do nosso trabalho. Também são de extrema importância o aprendizado e a formação de princípios e normas éticas para a atividade profissional.

Um instrumento valioso que as profissões têm encontrado para promover o comportamento ético entre seus membros são os chamados *Códigos de Conduta Ética*. Estes, por definição, procuram sistematizar e concretizar os princípios mencionados acima a uma determinada categoria profissional. Esses Códigos procuram ter ferramentas concretas no desenvolvimento de três objetivos:

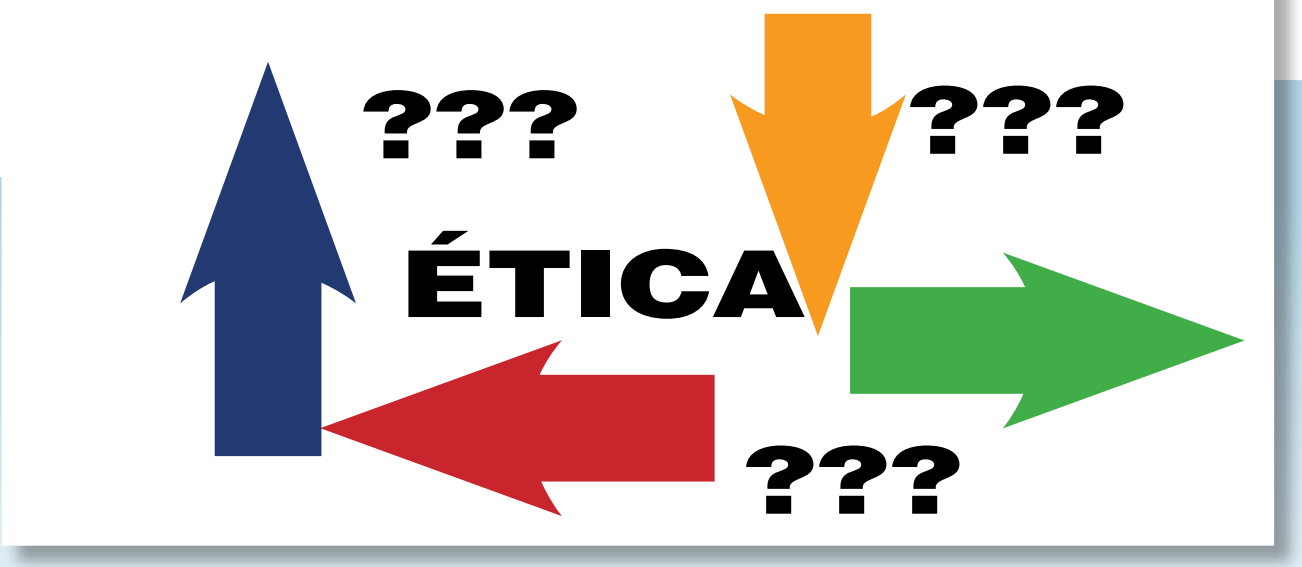
- Desenvolver a formação e o comportamento mais humano, tendo por objetivo o fortalecimento do bem comum da própria categoria.
- Inibir atitudes e comportamentos não éticos que afetam o princípio do bem comum.
- Punir, quando demonstrada via inquérito, a falta. Para instrumentalizar este objetivo são necessárias a criação, a eleição e a posse de um Conselho de Conduta Ética, com um mandato determinado e seu agir embasado por um Regimento Interno.

Percebo, inicialmente, três desafios. O primeiro deles é a tomada de consciência da necessidade deste caminho. Precisamos desenvolver, estruturalmente, um *Código de Conduta Ética* que venha ao encontro da qualificação ética profissional. Em segundo lugar, o comprometimento de todos e todas na participação deste processo. Se ele não for significativo, de pouco irá ajudar. Finalmente, o comprometimento irrestrito daqueles que estejam em situação de destaque na administração da embarcação (Comandante, Imediato, Chefe de Máquina) para que exista uma real punição quando houver uma falta.

Dimensões do ser humano e sua formação

Todos e todas somos seres de interesses. Desenvolvemos atitudes e comportamentos segundo aquilo que mais nos interessa. Opções que ao longo do tempo podem ir mudando. Quem sabe, em um determinado momento, as atividades físicas tiveram um papel predominante em nossa vida. Em outro momento, a necessidade de estudo e formação; em outros, os relacionamentos familiares. Portanto, nossa vida está marcada por dimensões.

Porém, há uma dimensão relevante que não tem espaço evidente na formação: a dimensão ética. Para o desenvolvimento da *dimensão racional* temos principalmente o processo de escolarização formal. Para o desenvolvimento da *dimensão corpórea*, permanentemente, recebemos ofertas de todo tipo de atividades esportivas, tratamentos estéticos ou simplesmente cuidados médicos para o cultivo dela. Para a *dimensão psíquica* existem diversos instrumentos de avaliação comportamental que medem, de forma objetiva, nossa maturidade e capacidade de resposta e adaptação a novas situações, inclusive àquelas que são adversas. *A dimensão ética* não se forma, não se cuida e não se avalia. A exigência pública é que se-



jamos honestos, honrados, coerentes, mas ninguém nos ensina o caminho para isto. Talvez se espere que recebamos estes ensinamentos em casa, na escola ou mesmo na vida. Alguns de nós conseguem, outros precisam de formação. Precisamos de processos que nos ajudem a ser mais humanos e, assim, junto com os outros, nos possibilitem construir uma sociedade com estruturas mais justas.

Muitas vezes, me pergunto: por que pedimos que as pessoas sejam honestas e honradas e nunca nos formamos para isto? Aguardamos que seja dado naturalmente. Porém, em nosso contexto histórico, o que se manifesta naturalmente é a competência, o individualismo ou o corporativismo com interesses que em nada constroem o bem comum.

Ética, uma primeira definição

Neste momento, cabe uma primeira definição de ética. Gosto de entender a ética como um processo de humanização. Parece-nos o caminho mais adequado. Alguns teóricos definem a ética como "práxis de humanização com os outros na história". Práxis é a ação que se faz reflexão e retorna a ser ação. Por exemplo, se diante de uma situação conflitiva comigo, antes de desenvolver um ato violento, colocar-me freio, então estou refletindo a partir de minhas ações. Isto significa um passo adiante no processo ético. Humanização é a palavra chave da ética. Dito de outra forma, caminhamos em uma estrada onde construímos relações pessoais dignas ou nos tornamos animais que procuram devorar os outros, pelo fato de serem percebidos como inimigos. Com os outros, nenhum de nós é uma ilha, nossa única forma de ser é em relação. Não conhecemos formas de ser do humano que sejam alheias à história. O desenvolvimento humano é sempre contextualizado, no espaço e no tempo. De fato, nossa liberdade sempre é contextualizada.

Princípios éticos

Até aqui, percebem-se claramente os desafios éticos que temos pelo fato de sermos pessoas. Percebe-se que a ética é uma dimensão humana que precisa ser desenvolvida, assim como as outras dimensões humanas, e que esta acontece em nossas ações, acontece com os outros e na história, e tem como grande objetivo nos tornar mais humanos.

Então, como ela se forma? A resposta completa excede estas poucas linhas, porém cabe dizer que o primeiro elemento que pode nos ajudar é o conhecimento de *princípios éticos* objetivos, que podem nos dar uma direção ao atuar no cotidiano. Estes princípios se diferenciam nos âmbitos pessoal e inter-relacional. No pessoal são: coerência, liberdade e equanimidade. No âmbito das inter-relações são: beneficência, autonomia e equidade. Posteriormente, comentaremos estes princípios de uma forma mais precisa e extensa.

Neste breve e inicial artigo, tivemos como pretensão nos aproximarmos de um assunto relevante: a construção de caminhos éticos na Marinha Mercante brasileira. Dissemos uma palavra sobre o *Código de Conduta Ética* e procuramos expressar as consequências que o mesmo tem para a categoria dos Oficiais e Eletricistas mercantes. Buscamos ajudar na percepção da dimensão ética como constitutiva do ser humano. Também tivemos o intuito de ter uma primeira definição de ética de forma a irmos construindo uma linguagem comum. Por último, chegamos a apresentar alguns *Princípios éticos*.

O desafio está apresentado. Gradativamente, quando assim for requerido pelo SINDMAR, vamos participar deste importante processo de discussão e aprovação de um *Código de Conduta Ética*. Nosso futuro também depende deste passo! ■

*Ariel Montero é Delegado Regional do SINDMAR em Vitória, ES

> "A dimensão ética não se forma, não se cuida e não se avalia. A exigência pública é que sejamos honestos, honrados, coerentes, mas ninguém nos ensina o caminho para isto."

Mais de 200 pessoas participaram da DPBRASIL 2015

DPBRASIL® 2015

CENTRO DE SIMULAÇÃO AQUAVIÁRIA

English version on page 64

Conferência reuniu especialistas para discutir as principais novidades do Posicionamento Dinâmico

FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

Praia da Barra da Tijuca, zona oeste do Rio, onde aconteceu a DPBRASIL 2015

Nos dias 26 e 27 de maio, mais de duzentas pessoas, entre profissionais, pesquisadores e estudantes, estiveram reunidas na 2ª Conferência Brasileira de Posicionamento Dinâmico, a DPBRASIL® 2015, participando das palestras e debates. Especialistas brasileiros e estrangeiros apresentaram as principais novidades tecnológicas e equipamentos da área de DP (do inglês *Dynamic Positioning*), debatendo tendências, conceitos e desafios relacionados a treinamentos, qualificação profissional e gerenciamento de riscos, além das mudanças na regulamentação – para operadores e para operações – entre outros temas.

DPBRASIL® 2015

O CSA forma operadores de DP nos níveis básico, avançado e técnico

Um dos simuladores de última geração do CSA

Realizada pela Fundação Homem do Mar (FHM) e pelo Centro de Simulação Aquaviária (CSA) do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR, no Windsor Barra Hotel, no Rio de Janeiro, a DPBRASIL 2015 repetiu o sucesso da primeira edição, ocorrida em 2013. Na ocasião, a 1ª DPBRASIL foi marcada pelo seu ineditismo no Brasil e no Hemisfério Sul, já que, até então, eventos deste porte, voltados à área de DP, eram realizados apenas nos Estados Unidos e em alguns países da Europa. Na abertura da DPBRASIL 2015, os organizadores enfatizaram o compromisso da FHM e do CSA com a promoção do conhecimento, multiplicado por eventos como este e pelos cursos de excelência voltados aos marítimos brasileiros e estrangeiros que buscam aperfeiçoamento e atualização profissional.

Ao abrir a conferência, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, ressaltou a importância do Sindicato e sua atuação cotidiana na defesa dos direitos e interesses dos marítimos e marítimas representados. Ele recordou a origem da entidade, fundada em 2000, a partir da fusão entre o Sindicato dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante e o Sindicato dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante, ambos criados no início dos anos 30. Mais recentemente, o Sindicato dos Eletricistas da Marinha Mercante também se uniu ao SINDMAR. Válido citou o lema "Investindo em Pessoas" para reforçar a visão comprometida com o conhecimento que prepare profissionais aptos a atuarem em qualquer patamar das atividades marítimas.

Hoje, a Fundação Homem do Mar e o Centro de Simulação Aquaviária são referência mundial no desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos de infraestrutura aquaviária e portuária, atuando tanto no setor privado como por órgãos governamentais, além de oferecerem diversos cursos e promoverem atividades culturais e científicas.

Na mesma linha, o Diretor Financeiro da FHM, Jailson Bispo, em sua saudação, explicou como surgiu a ideia de organizar no Brasil um evento de DP de nível internacional: "Em 2008, nós começamos a participar de fóruns internacionais sobre Posicionamento Dinâmico, hoje obrigatório em todas as embarcações que operam no *offshore*. Percebemos que faltava algo similar no Brasil e decidimos realizar a primeira DPBRASIL, em 2013, para propiciar aos marítimos e marítimas brasileiros, principalmente, a oportunidade de conhecer e debater o setor com especialistas do mundo inteiro".

O Diretor Administrativo da FHM, Marco Aurélio Lucas, dirigiu seu discurso aos alunos do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), futuros Oficiais de Marinha Mercante, destacando a trajetória do Sindicato por meio do trabalho de marítimos que passaram pela mesma escola e formação. E concluiu: "Contamos com o engajamento, o orgulho e a participação de vocês porque nós precisamos de sucessão responsável, de gente engajada, sonhadora e orgulhosa de fa-

Odilon Braga, Jailson Bispo, José Válido e Marco Aurélio Lucas, Diretores do SINDMAR e da FHM

zer parte dessas categorias; de fazer parte do SINDMAR e da FHM, como nós".

Já o Diretor-Superintendente da FHM, Odilon Braga, citou os trabalhos realizados pela instituição desde a sua criação, há uma década; diversos projetos, consultorias e atividades culturais, científicas e ambientais, além de ações de responsabilidade social, por meio de convênios e parcerias com importantes instituições e entidades do setor marítimo. Braga lembrou que a Fundação Homem do Mar tem atuado, ao longo desses dez anos, em centros de pesquisa, instrução, treinamento e simulação, escolas, faculdades e universidades, preparando e aperfeiçoando os profissionais marítimos brasileiros, e contribuindo com sua expertise na elaboração de estudos de viabilidade e projetos fundamentais ao desenvolvimento da área naval e de infraestrutura.

Apesar da crise que atinge diversas áreas da economia, no Brasil e em outros países, o setor de Petróleo e Gás continua fortalecido e as indústrias que contribuem para maior eficiência do setor vão de vento em popa. Neste sentido, as oportunidades de atuação na área de Posicionamento Dinâmico (ou DP, sigla do inglês *Dynamic Positioning*) – sistemas tecnológicos integrados, cada vez mais sofisticados para posicionar embarcações junto a portos e plataformas – vêm aumentando exponencialmente, acompanhando o desenvolvimento do setor; no Brasil especialmente, onde o uso de DP teve início nos anos 60, quando se

Nos intervalos, alunos da EFOMM trocaram ideias com especialistas em DP

tornou possível girar 360 graus um navio com dois propulsores, mantendo sua posição sem a intervenção do operador. De lá para cá, muita coisa evoluiu e, considerando as perspectivas de exploração e produção do Pré-Sal, a carreira de operador de DP (DPO) está entre as mais promissoras.

A DPBRASIL 2015 foi uma excelente oportunidade para os alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do CIAGA, futuros Oficiais de Náutica ou de Máquinas, conhecerem mais a fundo este mercado e suas possibilidades, interagindo com alguns dos profissionais de DP mais qualificados do mundo. O time de palestrantes convidados abordou os temas mais atuais em Posicionamento Dinâmico.

Continua na próxima página

DP BRASIL® 2015

AS PALESTRAS

A realidade das operações de DP no setor marítimo e *offshore*

Engenheiro que trabalha na segurança das operações de sonda da Petrobras, Daniel Cruz tratou de um tema muito discutido atualmente na área operacional: os *Well Specific Operating Guidelines* (WSOG), guias de Posicionamento Dinâmico relativos a poços. Ele explicou que a Petrobras trabalha, ao mesmo tempo, com 13 empresas contratadas (*contractors*) e uma grande quantidade de equipamentos de DP. A frota conta com 50 sondas em operação e 15 a 20 outras ainda em fase de projeto e construção. Em geral, o WSOG é elaborado pela empresa contratada e submetido à aprovação do cliente, no caso, a Petrobras. Cada empresa tem seu modelo corporativo para elaboração do WSOG. Encontrando dificuldades em lidar com tantos formatos e padrões diferentes, a Petrobras criou, em 2014, um modelo próprio a ser incorporado pelas contratadas. A maioria das empresas adotou o padrão da petroleira, mas ainda há relutância por parte de algumas, devido a pontos conflitantes. Cruz disse acreditar que, com tempo e conversa, as diferenças serão sanadas e o padrão da Petrobras será seguido por todas as contratadas.

Petrobras x IMCA – O engenheiro explicou que a Petrobras quis se aproximar do que é aplicado internacionalmente, para facilitar este acordo com as contratadas, e comparou o modelo de WSOG da companhia com o do International Maritime Contractors Association (IMCA). O modelo do IMCA tem quatro estados operacionais que servem para qualquer tipo de unidade de DP: verde, *advisory*, amarelo e vermelho.

Para a Petrobras, disse ele, as sondas têm uma característica peculiar: são conectadas aos poços. "Nós sempre dizemos que o poço é como um ser vivo, que deve ser tratado de maneira apropriada, para evitar reações adversas. Já a sonda é diferente do ponto de vista da Petrobras, com diferenças também quanto aos limites operacionais e alertas de DP", explicou. Diferentemente do IMCA, a Petrobras tem cinco estados operacionais: verde, *advisory*, degradado, amarelo e vermelho. O verde sinaliza que todos os equipamentos estão funcionando bem. O *advisory* é igual ao do IMCA, ocorrendo quando há qualquer simples falha em algum equipamento ou subsistema, mas ainda tendo redundância no sistema. O estado degradado, para a Petrobras, é quando há perda de redundância em algum sistema ou subsistema, ou seja, existe um ponto de simples falha que pode levar a alguma perda de posição. Já o amarelo ocorre quando se atinge algum limite operacional em que se torna necessário se preparar para desconectar a sonda imediatamente. Quando são atingidos todos os limites, o alarme vermelho deve ser acionado imediatamente e a sonda, desconectada.

A diferença entre os conceitos da Petrobras e os do IMCA se refere ao estado degradado e ao alarme amarelo. Para a petroleira, o estado degradado sinaliza um estágio de atenção com as sondas de perfuração para definir as ações que devem ser tomadas no poço. Para o IMCA, cujo WSOG é o mesmo para todas as embarcações, o estado degradado se tornou uma premissa para o acionamento do alarme amarelo. A Petrobras defende que isso não se aplicaria a sondas, porque a ação em andamento poderia ser interrompida de forma imediata e abrupta, causando riscos à segurança da operação.

Alguns participantes da conferência questionaram conceitos por trás do WSOG. Daniel Cruz frisou que a Petrobras não se considera "dona da verdade" e que está aberta ao debate para garantir maior segurança nas operações envolvendo poços.

Também tratando das operações de DP, o engenheiro de *offshore* do Bureau Veritas, Yann Giorgiutti, fez uma demonstração das diversas influências na capabilidade dos sistemas de DP, enquanto Afonso André Pallaoro, consultor na área, abordou a análise de falhas e o desempenho dos sistemas de Posicionamento Dinâmico.

Daniel Cruz explicou as diferenças entre o WSOG da Petrobras e o do IMCA

Yann Giorgiutti abordou a capabilidade dos sistemas de DP

Afonso André Pallaoro analisou o desempenho dos sistemas de DP

Eduardo Tannuri, da USP, apresentou trabalho sobre simuladores numéricos

Peter Sierdsma frisou a importância das verificações anuais das embarcações DP

Inovação e tecnologia

O professor da Universidade de São Paulo Eduardo Tannuri, apresentou um trabalho sobre simuladores numéricos para a avaliação de operações de DP. Já Peter Sierdsma, gerente de DP da Global Maritime, destacou a importância das verificações anuais de DP nas embarcações complexas que operam em águas profundas, principalmente as inovadoras. Knut Jarle Lysklett, desenvolvedor na empresa SMSC, discutiu um conceito novo em treinamento de DPOs: exercícios realizados na própria embarcação. Daniel Barcarolo, executivo da francesa HydrOcean, comentou as ferramentas de Dinâmica dos Fluidos Computacional (em inglês, a sigla CFD), usadas com frequência em projetos de engenharia de *offshore*. Já Richard Brinks, da Sonardyne, fabricante de aparelhos subaquáticos, demonstrou o uso de sistemas de referência acústicos para sistemas de DP.

Gerenciamento de risco com qualidade, segurança e competência

Tony Gjerde, da Lloyds Register Consulting, abordou os riscos de colisão aos quais as diferentes embarcações DP estão expostas, enquanto Luca Pivano, da Marine Cybernetics, apresentou uma ferramenta de análise de operabilidade, mostrando como usá-la desde o projeto da embarcação até a avaliação de risco operacional. Rafael Pinedo, chefe de DP da DNV-GL, expôs um dos maiores desafios enfrentados pelo setor: a aplicação inconsistente das normas, regulamentos e orientações que se destinam a garantir operações livres de incidentes.

Alexander Castro, da empresa de consultoria LLA Marine, ressaltou a importância dos exercícios a bordo. Ele alertou para o fato de que a maior parte das empresas não tem qualquer treinamento de emergência em DP implementado. Já a engenheira Sue Wang, do American Bureau of Shipping, expôs o ponto de vista da indústria quanto à confiabilidade, desempenho e flexibilidade dos sistemas DP. Paul Walters, também do American Bureau of Shipping (ABS), abordou o tema "Software, Parametrização e Efeitos da Mitigação de Risco nos Sistemas de Controle de DP".

Continua na próxima página

DPBRASIL®
2015

O ponto de vista do Operador de DP

O Posicionamento Dinâmico requer informação precisa, confiável e contínua. Um dado de posicionamento incorreto pode ameaçar a segurança da operação e colocar vidas em risco. Todos os navios com DP têm Sistemas de Referência de Posicionamento (PRS, na sigla em inglês), cujos funcionamentos devem ser totalmente conhecidos pelos operadores de DP (DPO). Instrutores do CSA e da FHM, os Capitães de Longo Curso Claudio Barbosa e Fabio Valério apresentaram os melhores PRS de todas as categorias, com o objetivo de orientar os operadores de DP.

Com larga experiência em operações *offshore* e instrutor do CSA há oito anos, Claudio Barbosa continua a trabalhar embarcado. O Oficial explicou que o mau uso do PRS é responsável por 95% dos acidentes em DP. Avaliando os principais modelos de PRS disponíveis no mercado, dos tipos absoluto e relativo, ele deu dicas sobre a utilização de cada um. Barbosa disse que conhecer a circular n° 645 do Maritime Safety Committee (MSC) é fundamental para os DPOs. O documento estabelece que o sistema de referência deve ser selecionado de acordo com os requerimentos operacionais da embarcação e da situação de trabalho, o que, no entanto, nem sempre é seguido pelas empresas de navegação. Aos fabricantes de equipamentos, o Oficial recomendou que aumentassem o contato com comandantes e imediatos, para garantir operações mais seguras e, desse modo, prestar um serviço melhor aos seus clientes.

Atuando em uma unidade de perfuração, o CLC Fabio Valério demonstrou o uso prático de sistemas do tipo *taut wire*, Artemis, dos equipamentos a *laser* (Fanbeam e CyScan) e, ainda, dos tipos Radar e Darps. Recomendou que, além de ler cuidadosamente o manual de instruções, o DPO acompanhe a instalação, os testes e os trabalhos de manutenção do equipamento sempre que possível. Ele também deu um conselho aos que se iniciam na profissão: "É essencial que, antes de mais nada, todo DPO entenda que é um Oficial de Náutica ou de Máquinas. Às vezes, por exemplo, vejo situações em que o DPO vai se aproximar do píer e quer fazer a aproximação em DP. Isto é uma carência em manobra. Então, o DPO tem que praticar e conhecer os conceitos básicos de um Oficial de Náutica de ponte. Antes de serem DPOs, vocês são Oficiais de Náutica", frisou.

Daniel Barcarolo analisou ferramentas de Dinâmica dos Fluidos Computacional (CFD)

Richard Brinks demonstrou sistemas de referência em DP

Tony Gjerde analisou o risco de colisão de embarcações DP

Luca Pivano falou sobre análise de operabilidade

Rafael Pinedo defendeu a aplicação correta das normas de segurança em DP

Knut Jarle Lysklett e Andy Goldsmith na apresentação do software para treinamento a bordo

O fator humano

As condições de trabalho em ambiente *offshore* foram abordadas pela Capitão-Tenente Adriana Pina, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. A Oficial listou os conceitos de Tripulação de Segurança e Tripulação Máxima, estabelecidos pelas normas marítimas brasileiras. Ela explicou que o cumprimento da legislação pelas armadoras que operam no País possibilita o embarque de DPOs a fim de que concluam seu treinamento e certificação. A Oficial lembrou que a participação das empresas na qualificação dos DPOs não é obrigatória, mas a considerou extremamente relevante, afirmando que a formação profissional em DP requer tempo e prática. Ela acrescentou que as empresas serão as maiores beneficiadas quando operarem por um longo tempo em águas jurisdicionais brasileiras, na zona do Pré-Sal, por exemplo, e precisarem contratar DPOs locais.

IMCA M117 – O treinamento e a experiência do pessoal-chave de DP

Andy Goldsmith, do International Marine Contractors Association (IMCA), entidade de internacional de classe que representa as empresas de engenharia *offshore*, naval e submarina, também defendeu que as companhias que operam as embarcações DP devem criar oportunidades de treinamento para os operadores. Goldsmith frisou que o esforço para se aperfeiçoar deve partir, também, da equipe e de cada profissional. Ele afirmou que apenas a certificação não garante competência e destacou que é fundamental o treinamento contínuo a bordo, mesmo depois de concluída a formação. Capitão da Marinha britânica, trabalhando em DP desde 1985, ele relatou várias experiências pessoais, enfatizando a importância de uma rotina estruturada e organizada que leve à competência dos profissionais do setor. "Competência pode ser descrita como uma combinação de treinamento, habilidades, experiência e conhecimento que uma pessoa tem, e sua capacidade de aplicá-la para executar uma tarefa com segurança. A observação acurada da experiência é essencial para que as companhias possam determinar onde cada profissional pode se adequar na equipe", completou.

O documento M117 do IMCA (disponível no site da organização), reconhecido pela Organização Marítima Internacional (IMO), estabelece os fundamentos com os quais as empresas devem trabalhar e é, segundo Goldsmith, um guia de referência essencial para a qualificação do pessoal de DP. Segundo ele, as empresas precisam se responsabilizar em assegurar que os membros da tripulação tenham experiência. O M117 pode auxiliá-las, já que estabelece os requisitos mínimos aceitos pela indústria para cada membro da equipe de DP: trainee, DPO júnior, DPO e DPO sênior.

Pessoal de Manutenção – Andy Goldsmith citou o trabalho da equipe de manutenção, cujas ações são cruciais durante alertas de DP, e confirmou que hoje não existe um certificado de qualificação em manutenção amplamente reconhecido pela indústria. No entanto, ele lembrou que fabricantes de equipamentos disponibilizam cursos para a tripulação e recomendou que esses treinamentos sejam registrados corretamente. Ele esclareceu que o registro do período de experiência no mar (*sea time*) do pessoal de manutenção pode ser feito no mesmo *logbook* do IMCA usado pelos DPOs.

DPBRASIL®
2015

Certificação – Competência em DP, responsabilidade de todos

Uma das apresentações mais aguardadas na DPBRASIL foi a da brasileira Regina Bindao, Diretora de Acreditação e Serviços do Instituto Náutico (Nautical Institute), organização não governamental marítima localizada em Londres, Inglaterra, que é responsável pelas normas internacionais de DP desde 1983. A executiva apresentou as novas regras de certificação do instituto, que vinham gerando polêmica, principalmente quanto à duração do treinamento a bordo, necessário para a certificação de DPO, que passou de 210 para 120 dias.

Havia queixas de que a nova certificação passaria a exigir menos tempo de prática, pondo no mercado profissionais menos preparados. Regina Bindao explicou que era uma impressão equivocada. "Antes era requerida apenas uma hora de DP por dia, enquanto, atualmente, o mínimo exigido é de duas horas. Desse modo, o modelo atual pede um mínimo de 240 horas de DP, 30 horas a mais que o anterior. Além disso, o novo sistema tem mais avaliações que o antigo, com mais de 110 tarefas a serem completadas que antes não eram exigidas".

Alguns reclamaram da demora por parte do Instituto Náutico, que vinha levando até cinco meses para retornar os documentos aos candidatos. Regina Bindao explicou que o IN construiu uma plataforma web, a Alexis, para suportar o atual esquema de certificação e contratou mais 10 funcionários. Hoje, 20 pessoas se dedicam à certificação e seguem a chamada "regra-passaporte", que estabelece que serão verificados apenas os documentos que estiverem corretos. Essas medidas, segundo ela, reduziram o tempo de processamento dos documentos de 50 para 22 minutos, em média. "O processo também estava sendo atrasado por conta de fraudes, erros ou falta de documentos. Agora, tudo que, numa primeira verificação, estiver incorreto, será mandado de volta. É responsabilidade do candidato verificar se a documentação está correta antes de mandar para nós", ressaltou a Diretora do IN.

Reforçando o que disse o representante do IMCA, a executiva afirmou que o certificado do Instituto Náutico, sozinho, não é garantia de competência. Ela explicou que a organização define competência como um somatório de conhecimentos, habilidades e experiência, multiplicado pela atitude. "Só podemos entregar uma parte disso, que são o conhecimento e as habilidades, por meio das normas de treinamento, dos cursos básico e avançado e do treinamento a bordo. Mas não adianta estabelecermos normas se o profissional, ao ser treinado no navio, não consegue nem tocar no sistema de DP. Podemos estabelecer qualquer guia para a indústria, destacando as melhores normas; mas se não houver prática, se as companhias não aplicarem, se os DPOs não aplicarem, se a tripulação não aplicar aqueles guias, para que estão servindo, então? O instituto não pode ser responsável por todas as coisas, as responsabilidades devem ser compartilhadas", concluiu ela.

"O Posicionamento Dinâmico requer informação precisa, confiável e contínua. Um dado de posicionamento incorreto pode ameacar a seguranca da operação e colocar vidas em risco."

"O modelo atual de certificação pede um mínimo de 240 horas de DP, 30 horas a mais que o anterior. Além disso, o novo sistema tem mais avaliações que o antigo, com mais de 110 tarefas a serem completadas que antes não eram exigidas."

Alexander Castro destacou a importância dos treinamentos a bordo

Sue Wang apresentou a visão da indústria na avaliação dos sistemas de DP

Paul Walters abordou os riscos nas operações de DP

O CLC Claudio Barbosa avaliou sistemas de referência de posicionamento (PRS)

O CLC Fabio Valério explicou o uso de diferentes sistemas de PRS

A Capitão-Tenente Adriana Pina tratou dos conceitos de tripulação de segurança e tripulação máxima

Andy Goldsmith defendeu mais oportunidades de treinamento para DPOs

Regina Bindao explicou as novas regras de certificação em DP

Principais mudanças no processo de certificação do Instituto Náutico

Como era	Como ficou
Certificados Limitados e Ilimitados	Certificados Limitados, Ilimitados, Shuttle Tanker, Certificados restritos (embarcações sem classe)
Certificação concedida a oficiais de convés, engenheiros e portadores de Marine Vocational Qualification (MVQ)	Certificação concedida a oficiais de convés, engenheiros, portadores de Marine Vocational Qualification (MVQ) e oficiais eletrotécnicos
Tempo no mar: 210 dias de DP	Tempo no mar: 120 dias de DP
Logbook	Logbook acrescido de tarefas
Mínimo de 1h em DP desk	Mínimo de 2h em DP desk - modo ativo e passivo
Sem revalidação	Revalidação a cada 5 anos

Continua na próxima página

DPBRASIL®
2015

Cinco minutos com Regina Bindao

A brasileira Regina Bindao é Diretora de Acreditação e Serviços do Instituto Náutico, em Londres, onde trabalha desde 2008. Participando pela segunda vez da DPBRASIL, ela falou à Revista Unificar sobre suas expectativas em relação ao setor.

Unificar - O que representa para o Brasil sediar um evento como a DPBRASIL?

– Eu acho importantíssimo. Percebemos que o Brasil é carente de conferências que tragam informação do exterior para o setor marítimo. As informações que chegam aqui, às vezes, são um pouco deturpadas, então, é importantíssimo realizar uma conferência como esta, com debates de temas que também acontecem na Europa e em outros lugares do mundo.

Unificar - Como a senhora vê o setor de DP?

– É preciso que se façam algumas reflexões sobre o futuro, especialmente em função da retração do mercado. Estamos em meio a uma crise mundial na indústria de petróleo e gás e é preciso que as empresas se preparem melhor para passar por estas eventuais crises, fazendo planos de contingência e se preparando para os anos seguintes. É preciso tempo para formar bons profissionais e, no caso da especialização em DP, o treinamento pode levar até 4 anos. Desse modo, o treinamento deve continuar durante a recessão para que esse profissional esteja preparado para retornar ao mercado quando este melhorar.

Unificar - Em relação ao futuro, quais pontos a senhora destacaria como essenciais?

– De início, a questão da competência e de treinamento. A primeira reação do mercado, quando há uma crise, é

cortar custos e isso pode significar cortes em treinamento. Contudo, segundo donos de agências e companhias com as quais temos contato, o custo maior não é treinamento, mas salário. Isso porque treinamento é feito periodicamente, você faz um investimento aqui e lá, mas o salário é uma obrigação mensal. Para cortar custos, as companhias utilizam um profissional que atuará em várias posições a bordo, por exemplo. Mas será que este profissional também está sendo treinado na segunda ou terceira posição que ocupa? E com que frequência? Os regimes de trabalho e descanso estão sendo cumpridos para garantir a segurança a bordo? Até que ponto é possível reduzir a tripulação a bordo sem afetar a segurança do navio e dos próprios tripulantes? Que companhia está preparando um leito a mais a bordo do navio para dar oportunidade para que os candidatos sejam realmente treinados em DP, especialmente agora, que o mercado enfrenta essa crise? E quando o mercado se recuperar, os candidatos estarão preparados para retornar, ou mesmo para ocupar novas posições? Apesar da crise, o foco em treinamento precisa continuar.

Unificar - Na sua opinião, qual é o perfil de um bom DPO?

– O Instituto Náutico estabelece um padrão de treinamento inicial, mas é a experiência e a atitude do candidato, ao longo dos anos, que farão dele um bom profissional. A própria indústria define o perfil dos melhores profissionais, pois esses são retidos no mercado de trabalho. Cada companhia determina aquilo que ela requer em termos de competência, profissionalismo, atitude, conhecimento técnico etc. Hoje em dia, há companhias que têm sua própria avaliação a bordo e, a partir dela, definem novos treinamentos ou mesmo se precisam de um novo profissional mais capacitado. Existem, ainda, várias normas de treinamento que são utilizadas após a certificação do NI, por exemplo, a IMCA M117. Contudo, qualquer norma será em vão se as empresas não a utilizarem com seriedade para continuar treinando e avaliando seus funcionários.

Unificar - Daqui a dois anos teremos uma nova edição da DPBRASIL, o que a senhora espera haver de melhoria até lá no setor?

– Talvez a consciência do aprendizado e da importância do treinamento. Quando a pessoa não é bem treinada, ela está sujeita a cometer erros que podem vir a causar mortes ou danos ambientais que afetarão toda uma população. É preciso haver conscientização, mudança de atitude, busca pelo conhecimento, aprimoramento e melhoria contínua, sem pular etapas. Quando se pulam etapas, pode-se perder algo importante que fará diferença lá na frente. Precisamos de melhorias não apenas no setor marítimo, mas também na sociedade e no País.

DPBRASIL®
2015

O que eles acharam do encontro

"Pensei que nós fôssemos ouvir exclusivamente sobre as classes de DP e a influência dele no *offshore*, mas foi muito mais do que isso. As discussões e todas as palestras foram enriquecedoras. Todos os pontos de vista foram fundamentais."
Eduardo Monteiro – Aluno da EFOMM/CIAGA

"O mercado precisa de operadores de DP e eu tenho grande expectativa de, um dia, trabalhar em uma plataforma."
Kamila Barbosa da Costa – Aluna da EFOMM/CIAGA

"A conferência foi muito importante para a nossa carreira, mostrando que podemos fazer os cursos de DP e operar na área. Para os estrangeiros, principalmente, a mulher brasileira não tem muita credibilidade a bordo. Então, nós vamos acabar com isso com estudo e competência."
Susanne Coré – Aluna da EFOMM/CIAGA

"Acredito que nós, na escola, sabemos muito pouco sobre o mercado atual. Nós temos muita informação, mas falta este lado atualizado. O DP é o que está acontecendo agora e nós precisamos aprender."
Moreno Cordeiro – Aluno da EFOMM/CIAGA

"Estou muito satisfeito em ver que o número de participantes aumentou desde a primeira DPBrasil. Isso confirma o que falamos há dois anos: a quantidade de embarcações, sistemas de DP e DPOs no Brasil está crescendo. Precisamos de eventos como este para discutir, melhorar nosso entendimento, para então treinar e testar o que foi aprendido."
Jan Lomholdt – Gerente-Geral da Marine Cybernetics

"Vejo como um grande desafio reunir toda essa gente e o resultado foi muito positivo. Afinal, todos estamos no mesmo negócio e é ótimo poder compartilhar ideias para que tenhamos segurança a bordo e possamos voltar para nossas famílias. Isso me motiva, assim como a todos aqui."
Rafael Pinedo – Chefe de DP em Águas Profundas da DNV-GL

"Eu costumo frequentar as conferências em Houston, por exemplo, e ter um evento como a DPBrasil é excelente. Nós temos uma oportunidade a cada dois anos de nos reunirmos e discutirmos quais são os problemas atuais, justamente para tentar minimizar e mitigar situações operacionais no nosso dia a dia. É excelente!"
Maurício Chaves – Executivo da Seadrill

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.org.br

Acesse o site do CSA
e conheça detalhes
do mais avançado
centro de simulação
do planeta

Visite o site e faça nosso tour virtual

CENTRO DE SIMULAÇÃO
AQUAVIÁRIA

Tecnologia de última geração à disposição da comunidade marítima

English version

DPBRASIL® 2015

Dynamic Positioning Conference gathered sector experts to discuss main news and trends

Tradução: Jeferson Novais/CSA

On May 26 and 27, over 200 people, among professionals, researchers and students, were gathered in the 2nd Dynamic Positioning Brazilian Conference, the DPBRASIL® 2015, attending lectures and debates. Brazilian and foreign experts presented the main technological innovations and DP-related equipment, discussing trends, concepts and challenges concerning training, professional qualification and risk management, as well as changes in the regulation – for operators and operations – among other topics.

Organized by Fundação Homem do Mar (FHM) and the Brazilian Simulation Center (CSA) of the National Merchant Marine Officers Union (SINDMAR), at Windsor Barra Hotel, in Rio de Janeiro, DPBRASIL 2015 repeated the success of its first edition, in 2013. At the occasion, the 1st DPBRASIL was a landmark for both Brazil and the Southern Hemisphere, as before then major events of the DP sector were carried out only in the United States and Europe.

At the opening of DPBRASIL 2015, in Rio de Janeiro, the organizers emphasized the commitment of FHM and CSA to the promotion of knowledge, multiplied by events as DPBRASIL and seminars, and by excellence courses addressing Brazilian and foreign seafarers seeking improvement and professional update.

The Second President of SINDMAR, José Válido, opened the conference by highlighting the

importance of the Trade Union and its daily practice on behalf of the rights and interests of Merchant Officers and Electricians. He talked about the origin of the organization, founded in 2000, with the merge of the Engineers Trade Union and the Deck Officers and Pilots Trade Union, both created in the early 1930's. More recently, the Merchant Marine Electricians Union has also joined SINDMAR. Válido recalled SINDMAR's motto – "Investing in People" – to reinforce the Union's mission: the commitment to knowledge, to prepare professionals able to work at any level of the maritime activities.

Presently, the Fundação Homem do Mar and the Brazilian Simulation Center are a worldwide reference in the development of surveys, researches and projects of port and waterways infrastructure, working both with the private sector and governmental organizations, also offering several courses and promoting cultural and scientific activities.

Aware of these perspectives, Jailson Bispo, FHM director, explained in his greeting how the idea of making a DP event in Brazil of international scale arose: "In 2008, we began to take part in international forums about Dynamic Positioning, nowadays compulsory in all offshore vessels. We realized that something similar was missing in Brazil and decided to carry out the first DPBRASIL, in 2013, to provide Brazilian seafarers, in particular, with an opportunity to meet and discuss upon the sector with worldwide experts."

The Attorney Director of FHM, Marco Aurélio Lucas, aimed his speech to the Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) cadets, future Merchant Marine officers, highlighting the labor carried out in the Union by seafarers who have graduated at their Academy. "We count on your engagement, your pride and participation, because we need a responsible succession, of committed, idealistic people, who are proud of being part of these categories; of being part of SINDMAR and FHM, like we are."

FHM Superintendent Director, Odilon Braga, listed the work done by the foundation since its establishment, one decade ago, a number of projects and consulting, cultural, scientific and environmental activities, as well as actions of social accountability, by means of agreements and partnerships with important institutions and authorities in the maritime sector. Braga recalled that Fundação Homem do Mar has been working over these ten years together with research, education, training and simulation centers, schools and universities, preparing and skilling Brazilian seafarers, thus contributing with its expertise for conducting feasibility surveys and fundamental projects for the development of the maritime industry and infrastructure.

Despite the crisis that affects several sectors of the economy, in Brazil and other countries, the oil & gas sector keeps moving forward and efficiency supporting industries are thriving. Job opportunities in Dynamic Positioning activities – where increasingly sophisticated integrated technological systems are used to place vessels alongside platforms and harbors – have risen exponentially, within compass of the sector development. Especially in Brazil, where DP started to be employed amid the 1960's, when it became possible to swivel 360º a two-thruster vessel, keeping its position without intervention of the operator. A lot has been developed ever since. Taking into account the exploration and production expectations on Pre-Salt Program, the DPO career is among the most promising ones.

DPBRASIL 2015 was an excellent opportunity for EFOMM (Rio de Janeiro Merchant Marine Academy) deck and engine cadets – to learn about this market and its possibilities as well as to interact with some of the most skilled DP professionals worldwide. The team of guest lecturers addressed the main current topics in Dynamic Positioning.

The Lectures

The reality of DP operations in the maritime sector and offshore

Daniel Cruz, Petrobras engineer on rig operations safety, adressed a widely discussed subject within the operational field: the Well Specific Operating Guidelines (WSOG). According to Cruz, Petrobras works simultaneously with 13 contractors and a large number of DP equipment. The fleet comprises 50 operational rigs and 15 to 20 ones still under project or in building phase. By and large, the WSOG is designed by the hired company and then submitted to client approval, i.e., Petrobras, in this specific case. Each company has its corporate model for WSOG design. Due to difficulties upon attempts to deal with so many formats and standards, Petrobras created in 2014 its own model to be incorporated by contractors. Most companies have adopted Petrobras standards, but there is still some discomfort among a few, due to conflicting topics. Cruz believes that time and talk are to solve discrepancies so that Petrobras standards may be achieved by all contractors.

Petrobras x IMCA – The engineer explained that, in order to facilitate agreement with contractors, Petrobras aimed at being as close as possible to what has been applied around the world. Then he compared the WSOG company guidelines with those of IMCA, showing that the IMCA model has four operational conditions, which serve for any type of DP unit: green, advisory, yellow and red.

However, for Petrobras, according to him, rigs have a particular feature: they are connected to wells. "We always say that the rig is like a living organ and must be treated accordingly, in order to avoid adverse effects. The rig is seen by Petrobras in a different manner, with certain peculiarities regarding operational limits and DP alerts", observed the engineer. Differently from IMCA, Petrobras has five operational states: green, advisory, degraded, yellow and red. Green indicates that all equipment is functioning correctly. The advisory state for Petrobras is the same as IMCA's, i.e., it occurs whenever there is any single failure on any equipment or subsystem, but there is still some redundancy in the system. The degraded state for Petrobras is when there is redundancy loss in one system or subsystem, i.e., there is a single failure point that may result in position loss. Yellow occurs when an operational limit is reached in which it becomes necessary to prepare to disconnect the rig immediately. When all limits are reached, the red alarm is to be activated immediately and the rig must be disconnected.

The difference between the Petrobras and the IMCA guidelines lies on the degraded state and the yellow alarm. For the oil company, the degraded state indicates an awareness phase on the drilling rig in order to define the actions to be taken on the well. For IMCA, which WSOG is the same for all vessels, the degraded state became a precondition to activate the yellow alarm. Petrobras supports that it would not apply for rigs because the ongoing action could be interrupted in a sudden, abrupt way, causing risks to the operation.

Some participants questioned the concepts behind WSOG. Cruz emphasized that Petrobras does not see itself as a "truth bearer" and is open for discussion in order to ensure more safety in well-related operations.

Also regarding DP operations, Bureau Veritas offshore engineer Yann Giorgiutti displayed the various influences on DP systems capabilities, whereas DP consultant Afonso André Pallaoro addressed failure analysis and DP systems performance.

"Dynamic Positioning requires accurate, reliable and continuous information. One incorrect positioning datum may threat the operation safety and jeopardize lives."

"The current model of accreditation demands a minimum of 240 DP hours, 30 hours more than the previous one. On the top of that, the new system has more evaluations, with over 110 tasks to be completed."

Innovation and technology

Eduardo Tannuri, professor at the University of São Paulo (USP), presented a study on numerical simulators for DP operations' assessment. Peter Sierdsma, DP manager for Global Maritime, highlighted the importance of annual DP checking on complex deep-water vessels, especially the innovative ones. Knut Jarle Lysklett, programmer for SMSC, has brought to the conference a new concept of DPO training: exercises that are performed aboard.

Daniel Barcarolo, executive at the French company HydrOcean, focused on CFD tools (Computational Fluid Dynamics), frequently used in offshore engineering projects. Richard Brinks, of Sonardyne, manufacturer of underwater devices, made a demonstration on the use of acoustic reference systems for DP systems.

Risk management with quality, safety and competence

Tony Gjerde, of Lloyds Register Consulting, addressed the collision risks of different types of vessels, whereas Luca Pivano, engineer at Marine Cybernetics, presented an operability analysis tool, showing how to use it from the vessel project to the operational risk analysis. Rafael Pinedo, head of DP at DNV-GL, presented one of the main challenges of the sector, according to him: the inconsistent enforcement of the rules, regulations and guidelines intended to secure incident-free operations.

Alexander Castro, of LLA Marine, highlighted the importance of exercises for DP personnel performed aboard, calling attention upon the fact that most companies do not have any DP emergency training implemented.

Sue Wang, of the American Bureau of Shipping (ABS), explained the industry's point of view on the reliability, performance and flexibility of DP systems, whereas Paul Walters, who also works for the ABS, adressed the topic "Software, Parameterization and Risk Mitigation Effects on DP Control Systems".

The DPO point of view

Dynamic Positioning requires accurate, reliable and continuous information. One incorrect positioning datum may threat the operation safety and jeopardize lives. All DP vessels have PRS (Position Reference System), which functioning must be fully known by the DPO. Captains Claudio Barbosa and Fabio Valério, both instructors at CSA and FHM, presented the best PRS of all categories, with the purpose of guiding DPOs.

Widely experienced in offshore operations and instructor at CSA for the past eight years, Claudio Barbosa still works on-board. The officer explained that poor use of PRS is responsible for 95% of DP accidents. Whilst evaluating the main PRS available in the market, of absolute and relative types, he gave valuable tips on the use of each one. Barbosa highlighted to the DPOs the importance of being aware of Circular 645 from the Maritime Safety Committee (MSC), that establishes that reference systems must be chosen according to the vessels' operational requirements and working situation, although these guidelines are not commonly followed by shipping companies. The officer recommended that equipment manufacturers got constant feedback from masters and chief mates, leading to safer operations and better service provided to clients.

For his work in a drilling unit, Deep Ocean Cap. Fabio Valério has shown the practical use of systems type taut wire, Artemis, laser equipment (Fanbeam and CyScan) and the types Radar and Darps. He recommended that, besides reading carefully the instructions' manual, the DPO must take part in the equipment installation, trials and maintenance procedures whenever possible. The Captain left a message for those who are starting their careers: "It is essential that every DPO, first and foremost, understands that he/she is a deck or engineering officer.

Sometimes I see situations where the DPO is approaching the pier and wants to do it in DP, which just shows lack of maneuvering skills. Therefore, the DPO must practice and be aware of the basic concepts of a nautical bridge officer. Aside from being DPOs, you are deck officers."

The human factor

The offshore working conditions were addressed by Lieutenant-Commander Adriana Pina, of the Brazilian Navy's Directorate of Ports and Coasts. The officer listed the concepts of Safety Manning and Maximum Manning established by the Brazilian Maritime Standards. She explained that the observance of legislation by ship owners working inside the country allows the boarding of DPOs so that they can finish their training and accreditation. The officer recalled that even though the participation of companies in DPOs' qualification is not mandatory, it is extremely relevant, as DP professional training requires time and practice. She added that companies will be the greatest beneficiaries when operating in a long term within Brazilian waters, inside the Pre-Salt zone, for instance, in need for local DPOs.

IMCA M117

The training and competence of DP key personnel

Andy Goldsmith, of the International Marine Contractors Association (IMCA), class entity that represents the offshore engineering, naval and submarine companies, also supported that the companies that operate DP vessels should create training opportunities for DP operators. Goldsmith pointed out that the effort must also come from each individual and from the team as a whole. He stated that accreditation alone cannot assure competence, highlighting the importance of continuous on-board training, even after graduation. As a former Captain of the British Navy, working in DP since 1985, he shared personal experiences, emphasizing the importance of a structured and organized routine towards competence. "Competence can be described as a combination of training, skills, experience and knowledge that a person has and their capability of applying them to carry out a task in a safe manner. The accurate record of competence is essential to allow companies to determine where an individual in particular should be placed in the team", he completed.

IMCA's M117 document (available at the organization's website), acknowledged by the International Maritime Organization (IMO), establishes the basis on which companies shall work and, according to Goldsmith, are an essential reference guide for DP personnel qualification. He believes that companies must ensure that crewmembers have the required experience and the document will help them, as it sets the minimum requirements accepted by the industry for each DP team member: trainee, junior DPO, DPO and senior DPO.

Maintenance Personnel – Andy Goldsmith mentioned the work of maintenance personnel, whose actions are vital during DP alerts, and confirmed that nowadays there is no maintenance qualification certificate widely acknowledged by industry. However, he recalled that manufacturers provide courses for the crew and it is important that such training be duly registered. He confirmed that the sea time period for maintenance personnel can be done in the same IMCA logbook used by DPOs.

Accreditation Workshop

One of the most expected moments of DPBRASIL was the lecture led by Brazilian executive Regina Bindao, director of Accreditation and Services of The Nautical Institute, a non-governmental organization based in London, UK, which has been responsible for the international standards since 1983. She presented the new accreditation rules of the Institute, some of which have been raising controversy mainly with regards to the number of days on board required for DPO accreditation, which changed from 210 to 120 days.

There have been complaints that the new accreditation would require less practical time, hence bringing less qualified professionals to marketplace. Regina Bindao explained that it was a mistaken feeling. "Previously, just one DP hour a day was required, whereas now the minimum requirement is of two hours. Thus, the current model demands a minimum of 240 DP hours, 30 hours more than the previous one. On the top of that, the new system has more evaluations, with over 110 tasks to be completed."

Some complained of the slowness of the Nautical Institute, which has been taking up to five months to send back documents to applicants. Regina Bindao explained that the NI has launched a new web platform, Alexis, to support the current accreditation scheme, and hired 10 additional employees. Now there are 20 people working exclusively on accreditation and they all follow the "passport rule", according to which only valid documentation will be verified. These measures, according to Bindao, shall reduce the processing time of documents from 50 to 22 minutes, on average. "In the past, the accreditation process has been delayed also due to frauds, errors and missing documents. Now, everything that results incorrect after a first check will be sent back. It is the applicant's responsibility to check if the documents are correct before sending them to us", she emphasized.

Reinforcing what was stated by the representative of the IMCA, Regina Bindao declared that the NI certificate alone means no guarantee of competence. She explained that the organization defines expertise as a sum of knowledge, skills and experience multiplied by attitude. "We can only deliver a part of it, namely knowledge and skills, by means of the training standards, the induction and simulation courses and the on-board training. But it is no use having a standard established if someone aboard a ship can barely touch the DP system. We can establish any industry guidelines on what the best standards are, but if there is no practice, if the companies do not apply them, the DPOs do not apply them, the crew do not apply these guidelines, what are they good for? The Institute cannot be held responsible for everything, the responsibilities must be shared", she completed.

Main Changes in the NI Accreditation Process

Before	Now
Limited and Unlimited certificates	Limited and Unlimited, Shuttle Tanker, Restricted certificates (unclassed vessels)
Entry requirements: Deck officers and engineers, MVQ	Deck Officers, engineers, MVQ and ETOs
210 DP sea time days in total	120 days DP sea time in total
Logbook	Enhanced Task book
Minimum of 1h on DP desk	Minimum of 2h - Active and Passive Mode
No revalidation	Revalidation every 5 years
Assessment after induction course	Additional assessment after simulator course

Five minutes with Regina Bindao

The Brazilian Regina Bindao is Director of Accreditation Services at The Nautical Institute in London, where she has worked since 2008. Participating for the second time in DPBrasil, she spoke to Unificar magazine about her expectations for the sector.

Unificar - What is for Brazil to host an event like the DPBrasil?

- I think it is extremely important. We realize that in Brazil there is a lack of conferences to bring information from abroad to the maritime sector. The information that arrives here may sometimes be a bit misleading, so it is important to hold a conference like this, with discussions of topics that also take place in Europe and elsewhere in the world.

Unificar - How do you see the DP sector?

- It is necessary to consider the future carefully, especially in light of the market downturn. We are in the middle of a global crisis in the oil and gas industry and companies need to better prepare themselves to go through these potential crises by making contingency plans and preparing for the coming years. It takes time to train good professional mariners, up to 4 years in the case of the DP specialisation, so this must continue through a downturn to prepare for the upturn.

Unificar - In the future, what points would you highlight as essential?

- Initially, training and competence. The first reaction of the market when there is a crisis is to cut costs and cutting costs is usually associated with cuts in training. However, according to agency owners and companies that we have contact with, the higher cost is not training, but salary. Training is done periodically and you make an investment here and there, but salaries are a monthly obligation. To cut costs, companies use a professional who can serve in various positions on board, for example. But are these professionals also being trained in the second or third position they occupy? And how often? Also, are the work and rest period regulations being met to ensure safety on board? To what extent is it possible to reduce crew numbers on board without affecting the safety of the vessel and own crew? Which companies are preparing berths on their ships to give the opportunity to candidates to be trained in DP, especially now that the market is facing this crisis? And when the market recovers, will candidates be prepared to return to the market? Or even to occupy new positions? Despite the crisis, the focus on training must continue.

Unificar - What, in your view, is the profile of a good DPO?

- The Nautical Institute establishes an initial training standard with the industry but it is the experience and the officer's attitude over the years that will make him a good and competent professional. The industry itself defines the profile and who the best people are, as those are retained in the maritime labour market. Each company determines what it requires in terms of competence, professionalism, attitude, knowledge, technical ability, etc. Today, some companies have their own assessment on board and upon such evaluation, they define new training or even if they need a new and more skilled professional. There are also various standards of training that are used after the certification of the NI, as an example: IMCA M117. However any guide will be in vain if the companies do not use it seriously to continue training and evaluating its employees.

Unificar - In two years we will have a new edition of DPBrasil, do you expect there to be improvement in the sector?

- Perhaps the awareness of the importance of learning and training. When the person is not well trained, he or she will be subject of making mistakes that may kill someone or even bringing environmental damage that will affect an entire population. There is the need of awareness, attitude change, pursuit of knowledge and continuous improvement without skipping stages. When stages are jumped, you can miss something important that will make the difference in future. We need improvements not only in the maritime sector, but also as a society and in the country as a whole.

How DPBRASIL® 2015 was for them

"I thought we would hear exclusively about DP, its classes and influence on the *offshore*, but it was far more than that. The debates and lectures have been enlightening. All issues were relevant for us."

Eduardo Monteiro

EFOMM/CIAGA Cadet

"The industry needs DPOs and I have great expectations to work one day on a platform."

Kamila Barbosa da Costa

EFOMM/CIAGA Cadet

"The conference was very important to our career for showing us that we can do the DP courses and work in the sector. Foreigners often think that Brazilian women don't have much reliability aboard. So we'll put an end to it by showing our skills and competence."

Susanne Coré

EFOMM/CIAGA Cadet

"I believe that the Academy teaches very little about what the industry is really like. We have a lot of information, but there is a lack of the field reality. DP is what is happening now and we must learn it."

Moreno Cordeiro

EFOMM/CIAGA Cadet

"I am very satisfied to see that the number of participants has increased since the first DPBRASIL. It confirms what we said two years ago: the number of vessels, DP systems and DPOs in Brazil is growing. We need events like this one to discuss and improve our understanding, to train and test what was learned."

Jan Lomholdt

General Manager from Marine Cybernetics

"I see it as a great challenge to gather all these people and the result was very positive. After all, we are all in the same business and it is great to be able to share ideas to bring safety aboard so we can return to our families. It motivates me as well as everyone else here."

Rafael Pinedo

DP Deep Waters' Chief from DNV-GL

"I generally attend the conferences in Houston, for example, and having an event such as DPBRASIL is outstanding. We have an opportunity every two years to gather and discuss what the current issues are, precisely to try to minimize and mitigate operational situations in our daily routine. It is excellent!"

Maurício Chaves

Executive from Seadrill

FHM fará Estudo de Segurança para o Canal do Panamá

A Fundação Homem do Mar - FHM, braço educacional do SINDMAR, firmou contrato com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (International Transport Workers' Federation - ITF), visando à construção de um modelo matemático para avaliar as características e capacidade de manobra nas novas comportas do Canal do Panamá, tendo como foco a segurança do tráfego de embarcações. O documento foi assinado pelo Presidente do SINDMAR (Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante) e membro do Conselho Curador da FHM, Severino Almeida Filho, em 11 de setembro passado, em Limassol, no Chipre.

O Canal do Panamá, cuja construção completou 100 anos em 2014, está passando por uma grande obra de expansão. O canal terá uma nova faixa de volume de mercadorias transportadas que permitirá a passagem dos supercargueiros, hoje, os mais usados no comércio internacional. A expansão e o consequente aumento do tráfego vão contribuir para a melhora na cadeia de fornecimento global.

No entanto, as novas comportas têm sido alvo de expectativa, não apenas pela importância do Canal como rota marítima, mas também porque a sua construção foi adiada diversas vezes. Testes recentes detectaram várias rachaduras na estrutura, levantando dúvidas sobre suas condições, já que ela foi projetada para resistir a terremotos. Este fato gerou outras preocupações sobre a data em que as comportas estarão, de fato, em condições totalmente operacionais. Além disso, o

baixo nível do Lago Gatún reduziu significativamente o calado operativo do Canal, antes mesmo de as novas comportas encherem.

A estrutura não é a única preocupação. As novas comportas envolvem mudanças na operação do Canal. O Secretário-Geral do Sindicato de Capitanes y Oficiales de Cubierta, Iván de la Guardia, disse que, durante vários meses, a entidade tentou participar da criação dos procedimentos para operar as novas comportas, mas teve suas solicitações negadas pelo Administrador do Canal. "Alguns deputados denunciaram que a frota de rebocadores tem sérias deficiências que precisam ser corrigidas", destacou la Guardia.

No mesmo tom, o Secretário-Geral da Unión de Ingenieros Marinos – UIM, Luis Yau, destacou que, mesmo se as comportas estivessem prontas hoje, um ano após a data prevista, ainda não seria possível operar de modo seguro e eficiente. "Queremos que a Autoridade do Canal do Panamá entenda que nossas vidas estão em risco, se não temos os procedimentos operacionais adequados", alertou Yau.

Diante da polêmica, o Presidente da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, Paddy Crumlin, declarou que a ITF está comprometida em recorrer a todos os meios, incluindo os modelos matemáticos mais avançados, para garantir que as operações sejam seguras para as tripulações a bordo dos rebocadores e demais usuários do Canal. Ele lembrou que qualquer operação inadequada pode trazer graves consequências para o comércio marítimo internacional e para os marítimos. "Queremos prestar nosso apoio às autoridades panamenhas e à comunidade marítima internacional para fazer das novas comportas um sucesso, tanto em termos de segurança para os marítimos e trabalhadores do Canal do Panamá, quanto em relação à rentabilidade para o governo panamenho, que realizou um investimento de grandes proporções", concluiu Crumlin.

Já o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, ressaltou que o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), administrado pela Fundação Homem do Mar, tem a expertise necessária para desenvolver modelos matemáticos para todos os tipos de embarcações, terminais e canais de navegação, simulando a manobrabilidade e a viabilidade de diferentes operações marítimas. Ele lembrou que, desde que foi inaugurado, em 2006 – especialmente idealizado por Oficiais da Marinha Mercante Brasileira – o CSA tem atuado no desenvolvimento e na implementação de importantes projetos no Brasil e no exterior, tendo se tornado referência de excelência na simulação de modelos matemáticos.

"Decidimos oferecer nossa solidariedade e experiência para apoiar os irmãos panamenhos e a ITF. O Canal do Panamá tem um significado especial para todos nós, marítimos. Este estudo será fundamental para avaliar as reais condições de segurança operacional das novas instalações do Canal. Queremos contribuir para melhorar a operação das novas comportas, em condições seguras e com eficiência", frisou o Presidente do SINDMAR. ■

O CLC Marcelo Covelli e a primeira turma de VTS

FHM forma primeira turma de VTS do Brasil

A Fundação Homem do Mar (FHM) formou, no dia 31 de julho, a primeira turma de Operadores de Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS, da sigla em inglês *Vessel Traffic Service*) do País. Os primeiros operadores são funcionários da empresa Prumo Logística, proprietária do Porto do Açu, localizado em São João da Barra, no estado do Rio de Janeiro. O curso, acreditado pela Autoridade Marítima Brasileira, foi realizado no Centro de Simulação Aquaviária (CSA), administrado pela FHM.

O Diretor da FHM Jailson Bispo entrega a Bianca Enne seu certificado de conclusão do curso de VTS

O curso foi ministrado pelo Capitão de Longo Curso argentino Marcelo Covelli, coordenador do Centro Marítimo de Simulación Dr. Manuel Belgrano, situado em Buenos Aires, capital argentina. Ele atuou no VTS do Porto de Buenos Aires, na implementação do sistema em toda a região do Rio da Prata e, também,no Porto de Zárate, cidade argentina às margens do Rio Paraná.

"Fiquei muito satisfeito, com as instalações do CSA e o equipamento de simulação, que é de uma marca líder mundial", elogiou Covelli.

O Porto do Açu é o primeiro porto brasileiro a contar com o VTS autorizado à sua operação pela Autoridade Marítima Brasileira. "O Centro de Simulação Aquaviária está preparado com tecnologia de ponta para capacitar os operadores que vão atuar nos sistemas de controle de tráfego de embarcações nos portos do País", ressaltou Jailson Bispo, Diretor da FHM, lembrando que a implantação do VTS nos portos brasileiros ainda está em fase inicial, embora ele já seja utilizado em grandes portos do mundo, como os de Roterdã, Barcelona e Hong Kong, há várias décadas. O Coordenador do CSA, Mario Calixto, explicou a opção por um instrutor estrangeiro:

"Desde 2009, a Normam 26 (Normas da Autoridade Marítima) estabelece as regras para o Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS), mas só agora o sistema foi implantado. É uma área nova no Brasil e, por este motivo, optamos por um instrutor de fora, com muita expertise,para dar o primeiro curso. O objetivo é treinarmos os nossos próprios instrutores daqui para a frente, já que eles estão mais familiarizados com a nossa realidade", disse Calixto.

Em setembro, foi concluída a segunda turma de Operador VTS, com sete participantes: dois da Marinha do Brasil e cinco também da empresa Prumo, dentre estes o Oficial de Náutica Maurício da Silva Gonçalves. O SINDMAR tem feito gestões perante a Autoridade Marítima com o objetivo de promover a contratação de Oficiais Mercantes, que têm o perfil mais adequado para exercer esta atividade.

Inaugurado em novembro de 2006, o CSA começou as atividades em 2007 e, de lá para cá, treinou e qualificou mais de 2.100 Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante brasileira, além de diversos profissionais do setor aquaviário e portuário. ■

Conscientização sobre Proteção de Navio

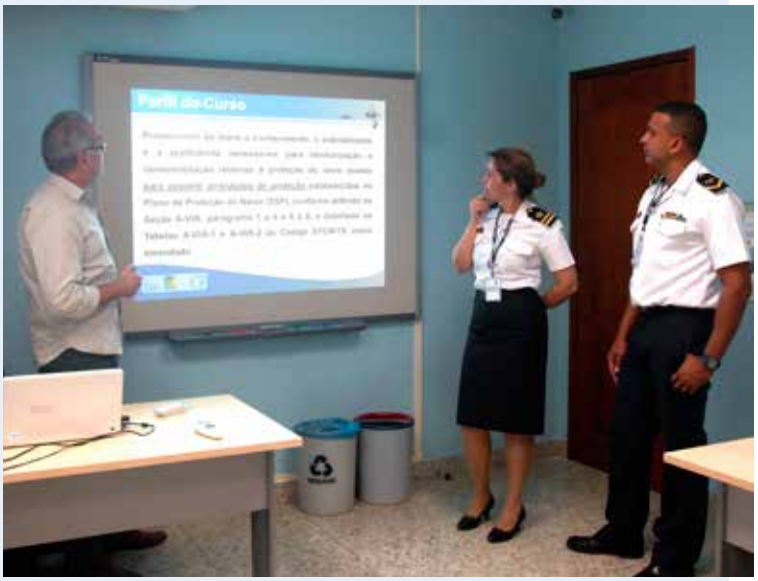
Fundação Homem do Mar se credencia para mais um curso

A certificação é obrigatória para viagens internacionais e o curso tem como objetivo orientar os aquaviários a proteger a embarcação contra diversos tipos de ameaças, como pirataria, assaltos, ataques terroristas, de pessoas mentalmente perturbadas e ocupação por clandestinos.

Depois do atentado ao World Trade Center, em Nova Iorque, em 11 de setembro de 2001, os EUA solicitaram à Organização Marítima Internacional (IMO), órgão das Nações Unidas, a realização de uma conferência diplomática sobre a proteção de navios. Na ocasião, os americanos instituíram o Código ISPS (Código Internacional Para Proteção de Navios e Instalações Portuárias), estabelecendo de forma decisiva a mentalidade de proteção no transporte marítimo, voltada à defesa do patrimônio e da vida dos tripulantes.

O Brasil, como estado-membro da Convenção SOLAS, assumiu o compromisso de implementar o Código ISPS, que entrou em vigor em julho de 2004, quando os navios e portos engajados em viagens internacionais já deveriam estar certificados. Este conhecimento, então, tornou-se matéria curricular dos cursos de formação de Oficiais da Marinha Mercante (EOPN - Especial de Oficial de Proteção de Navio), que passaram a receber esta capacitação.

Com o aumento dos casos de pirataria, assaltos e roubos a navios, a IMO considerou oportuno que toda tripulação tivesse uma instrução básica de proteção, fossem aquaviários, tripulantes não aquaviários que trabalham em plataformas e unidades de perfuração ou PNT (profissionais não tripulantes) que trabalham com passageiros em navios de turismo. Em 2010, a partir das Emendas de Manila à Convenção STCW (que estabelece os padrões de competência exigidos dos tripulantes para exercer suas funções a bordo), ficou estabelecido que toda a guarnição, a partir do nível três (Moço de Convés e Moço de Máquinas), deve ter a instrução.



O curso

No dia 19 de agosto, o Comandante Ary Cavalieri (Foto), Assessor da Diretoria de Educação do SINDMAR, ministrou na FHM a aula-piloto do Curso Especial Básico de Conscientização Sobre Proteção de Navio (EBCP). O conteúdo foi apresentado à Tenente Simone Alves dos Santos e ao Suboficial Antonio Ricardo de Souza, representantes do Departamento de Ensino de Aquaviários da Diretoria de Portos e Costas (DPC). Eles também analisaram as instalações, a didática e o material oferecidos pela Fundação.

O programa prevê cerca de oito horas de aula. Entre os temas abordados estão o reconhecimento de possíveis ameaças (como armas, bombas, substâncias e dispositivos perigosos), de pessoas suspeitas e os procedimentos a seguir a partir da identificação da ameaça. O curso é fornecido gratuitamente pelos órgãos da Marinha do Brasil (centros de instrução, capitanias, delegacias e agências), que, porém, por falta de recursos, não têm conseguido atender a demanda por essa certificação. Por esse motivo, as empresas de navegação passaram a custear a formação de seus funcionários através dos cursos credenciados, como o da FHM, com certificado emitido pela Marinha do Brasil. Até o momento, não é permitido que alguém se inscreva, por conta própria, nesses cursos. É necessário que o processo se dê a partir da empresa pela qual o aquaviário é contratado. Prática que o SINDMAR confia que será alterada. ■

Aviso aos Navegantes

Alteração no CTS de Embarcações de Apoio Marítimo

Visando à manutenção de postos de trabalho para 2OM, o SINDMAR encaminhou um estudo à Diretoria de Portos e Costas (DPC) no sentido de rever e informar às empresas a alteração no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) das embarcações que operam na navegação de Apoio Marítimo.
O estudo foi motivado para corrigir uma interpretação indevida da legislação: no CTS das embarcações de apoio marítimo constavam dois oficiais certificados com a regra III/2. Tal situação impedia que os oficiais da categoria 2OM conseguissem embarque naqueles navios.
O estudo foi encaminhado à DPC por meio do ofício JNSS/lva 1.246, em 8 de julho de 2015.
À luz da legislação vigente (NORMAM-01, anexo 1D), o SINDMAR mostrou que o correto seria um Oficial (1OM) com a regra III/2 e o outro Oficial (2OM) com a regra III/1 ou III/3.
A DPC concordou com o pleito do Sindicato e informou, por meio do ofício nº 10-367 DPC-MB, de 12 de agosto de 2015, que emitirá as orientações pertinentes para implementar a alteração pretendida.

Novas certificações exigidas para Oficiais de Máquinas

A partir de 1º de janeiro de 2017, em conformidade com a Emenda de Manila à Convenção STCW 78/95, os Oficiais de Máquinas deverão ter certificação na regra VI/2 provida pelos seguintes cursos: Especial de Embarcações de Socorro e Salvamento (EESS) e Especial de Embarcações Rápidas de Resgate (EERR). E terão que buscar, também, a certificação na regra VI/3, provida pelo curso Especial de Combate a Incêndio Avançado (ECIA).

Cursos referentes à Proteção Marítima

A Emenda de Manila à Convenção STCW 78/95 prevê que os marítimos da categoria de Moço de Convés/Moço de Máquinas e superiores, além das categorias das Seções de Câmara (Cozinheiro/Taifeiro) e de Saúde (Enfermeiro e Auxiliar de Saúde), devem ter certificação referente à Conscientização sobre Proteção de Navios. Esta certificação é expressa pela regra VI/6, sendo conferida pela aprovação no curso Especial Básico de Conscientização Sobre Proteção de Navio (EBCP).
Já os Oficiais de Náutica e de Máquinas devem possuir a certificação na regra VI/5, que os habilita a exercer a função de Oficial de Proteção de Navio (OPN). Esta capacitação é obtida pela aprovação no curso Especial de Oficial de Proteção de Navio (EOPN).
Destacamos que para atender às exigências da Convenção STCW emendada, basta possuir o curso EBCP. Os oficiais que possuem certificação VI/5 (EOPN) não precisam fazer este curso.

Certificação em Proteção Marítima

A DPC autorizou os oficiais que fizeram os cursos de Company Security Officer (CSO)/ Ship Security Officer (SSO), no período de 2004 a 2009, assim como os que concluíram o curso de Coordenador de Proteção de Companhia (CCPC) ou o Curso para Profissionais de Proteção Marítima (CPPM), a requererem equivalência ao Curso Especial de Oficial de Proteção de Navio (EOPN) e, com isto, obterem o certificado de proficiência (DPC-1034) relativo ao Curso EOPN. A autorização da DPC foi encaminhada por meio do ofício nº 10-384/ DPC-MB, em 20 de agosto de 2015.

FHM já qualificou 431 marítimos em 2015

Os avanços tecnológicos no setor marítimo exigem profissionais preparados e em permanente processo de atualização. As operações das embarcações, cada vez mais complexas, são regidas por regulamentações internacionais que passam por constantes revisões e mudanças e precisam ser bem conhecidas e devidamente aplicadas. Com esta perspectiva, e para atender a um mercado fortemente competitivo, as empresas buscam profissionais altamente qualificados, com competências variadas. Se uma boa formação faz diferença em circunstâncias normais, em tempos de crise o investimento em qualificação pode ser decisivo para quem pretende se destacar no mercado.

Instituída pelo SINDMAR em 2004, a Fundação Homem do Mar (FHM) foi criada com o objetivo de aprimorar a formação dos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante Brasileira, passando mais tarde também a realizar pesquisas ligadas ao setor marítimo. A partir de 2006, com a inauguração do Centro de Simulação Aquaviária (CSA), a FHM passou a oferecer cursos de ponta alinhados com as demandas e exigências do mercado, que utilizam os mais modernos equipamentos e métodos, sendo hoje uma referência de excelência no setor. Desde a inauguração do CSA, a FHM já qualificou mais de 2.100 profissionais. Este ano, até setembro passado, 431 alunos já tinham passado pelas salas e simuladores do CSA, distribuídos em 52 turmas.

Com sete turmas de DP Básico e nove de DP Avançado, o CSA formou 107 alunos só na área de Posicionamento Dinâmico. No Curso Básico de Operador de Posicionamento Dinâmico são transmitidos os conhecimentos iniciais sobre o sistema de DP, abordando os equipamentos, tipos de sistemas, operações realizadas em DP, práticas seguras e regras aplicáveis a um operador. É o primeiro passo para a obtenção do certificado de Operador de Posicionamento Dinâmico, limitado ou sem restrições. O curso é acreditado pelo Instituto Náutico de Londres, podendo emitir, portanto, a documentação e o *logbook* necessários ao cumprimento do esquema de certificação. Já o Curso Avançado de Operador de Posicionamento Dinâmico é o segundo passo para a ob-

Participantes dos cursos de DP Básico

Marco Aurélio Lucas, Diretor-Procurador do SINDMAR (de camisa branca), e as turmas de DP Avançado e DP Técnico

Participantes do curso de DP Técnico

Turma de ECDIS

Alunos do curso de Manuseio de Cargas Líquidas

tenção do certificado de Operador de Posicionamento Dinâmico. Após o período de embarque exigido e o curso básico, o aluno deve voltar a um centro de treinamento para complementação da teoria e reforço dos procedimentos por meio de simulações.

Divididos em 18 turmas, 143 marítimos concluíram o curso de ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), que proporciona o conhecimento e as habilidades necessários à operação com esta ferramenta, um sistema computacional para gerenciamento seguro da navegação. E 42 alunos fizeram cursos como o de Manobrabilidade, de Cargas Líquidas, de CRM (Crew Resource Management) e de DP Técnico.

Para novembro e dezembro estão previstas, 12 turmas: três de DP Básico, três de DP Avançado e seis de ECDIS. ■

Alunos treinam em uma das modernas salas de simulação do CSA

Carreiras marítimas

Um mercado cada vez mais exigente

No rastro dos avanços tecnológicos e das transformações sociais, econômicas e culturais, o perfil do Oficial Mercante também evoluiu. Neste sentido, para atender a demanda de um setor cada vez mais exigente, hoje, a boa qualificação profissional é o passaporte para uma carreira de sucesso.

Em 2015, o tema da campanha promovida pela Organização Marítima Internacional (IMO) para marcar o Dia Internacional do Marítimo (25 de junho) é "Uma Carreira no Mar". Diante da perspectiva de que no futuro haja falta desses profissionais, a campanha tem como objetivo mostrar as diferentes oportunidades que existem nesse campo, para incentivar o interesse pelas carreiras marítimas e atrair novos talentos.

A Revista Unificar ouviu dois companheiros de luta e, também, a EFOMM-CIABA, para saber o que mudou no perfil do Oficial Mercante e quais competências precisam ser desenvolvidas para quem quer trilhar uma carreira marítima com sucesso.

No ano de 1973, as antigas Escolas de Marinha Mercante deram origem à Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), que faz parte dos Centros de Instrução Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro, e Braz de Aguiar (CIABA), no Pará. Dois anos depois, o Capitão de Longo Curso

(CLC) Francisco Gondar se formava na EFOMM-CIAGA e começava a navegar como praticante de Náutica na Empresa de Navegação Aliança, onde está até hoje. Ele recordou que, naqueles tempos, o trabalho a bordo era duro.

"As dificuldades eram muitas e para todas as funções. Naquela época, além de os recursos tecnológicos serem muito limitados, se comparados aos de hoje, havia uma resistência em oferecer facilidades aos tripulantes. O que nos motivava era seguir adiante na carreira, ter boa remuneração (principalmente os abonos em dólares, pagos no exterior) e a chance de conhecer o mundo viajando de navio", contou Gondar.

O Oficial Superior de Máquinas (OSM) Marco Junqueira – primeiro OM a completar o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra – também começou sua carreira na Aliança, como Oficial de Quarto de Máquinas, em 1994. Gerente de Embarcações *Offshore* na V.Ships Brasil, hoje, Junqueira lembrou que aquela época ficou conhecida como a "era do desmonte", quando o cenário no mercado marítimo era de falência e as perspectivas, as piores possíveis. Ele recorda que o regime de trabalho na cabotagem era de 12 meses de embarque para 30 dias de férias e, isto, na melhor das hipóteses. Na prática, disse Junqueira, as folgas se limitavam às estadias nos portos, quando as horas e as tarefas eram divididas, permitindo um escape da rotina de embarque.

"O cansaço era um enfrentamento contínuo diante das atividades impostas a bordo, de domingo a domingo, e era preciso muita força de vontade, física e mental. Como somos humanos, não super-heróis, obviamente aquele regime de trabalho acarretava prejuízos na nossa vida pessoal e social, como a falta de comunicação e o convívio com a família e os amigos, a dificuldade em ler um jornal, assistir a um jogo de futebol ou, simplesmente, telefonar para alguém".

Atuação do SINDMAR e novas tecnologias propiciaram avanços significativos

Ao longo das últimas décadas, os navios foram se automatizando, as tripulações ficaram mais enxutas e o mercado foi girando a agulha cada vez mais rapidamente no sentido do *offshore*. As condições a bordo melhoraram, assim como a comunicação via telefonia e internet. As oportunidades se ampliaram, mas os desafios também aumentaram, entre eles, os de competir com a mão de obra estrangeira e adaptar-se à nova tecnologia das embarcações. O OSM Junqueira destacou o papel do SINDMAR na transição da "era do desmonte" para tempos mais promissores.

"Dois vetores influenciaram muito as mudanças, a meu ver: a unificação dos sindicatos dos Oficiais e o avanço do *offshore* no Brasil. Estas duas forças somadas reverteram inteiramente as perspectivas da Marinha Mercante no Brasil no fim dos anos 90 e, principalmente, a partir de 2002. Quando comecei, a desesperança era grande.

CLC Francisco Gondar: 40 anos de experiência

Para o OSM Junqueira, atuação do SINDMAR foi vital na conquista de mais direitos

Continua na próxima página

CLC Hildelene, a primeira Comandante da Marinha Mercante brasileira

Lembro que fui fazer as provas para a EFOMM do Rio e os sindicatos panfletavam na entrada do CIAGA com frases do tipo 'Não entre de gaiato no navio'. Mas, como era jovem e minha família passava por dificuldades econômicas, decidi arriscar e, hoje, não me arrependo. Vejo que ganhamos muito, muito mesmo: melhores condições de trabalho, acima de tudo, melhores salários e melhor regime de trabalho x descanso, que repercutiu também nas condições de folga da cabotagem. Isso atraiu até profissionais de outras áreas e trouxe de volta companheiros que haviam abandonado a carreira diante das dificuldades".

Os novos tempos provocaram mudanças, também, na grade curricular da EFOMM, que hoje oferece disciplinas como Carta Eletrônica, Manobra de Simuladores, Gerenciamento de Passadiço, Máquinas e Melhoria nos Motores, e Eletricidade, Avanço e Automação.

A participação feminina em um meio, antes exclusivamente masculino, aumentou muito. Hoje, na EFOMM-CIAGA, no Rio de Janeiro, por exemplo, 25% dos alunos são mulheres. Já na EFOMM-CIABA, em Belém (PA), as mulheres são 21%.

No início, houve dúvidas sobre se as mulheres conseguiriam se manter na atividade. O tempo, no entanto, provou que as oficiais tinham a mesma capacidade para operar navios, tanto no passadiço quanto na praça de máquinas. E, há três anos, a CLC Hildelene Lobato Bahia fez história como a primeira mulher a ocupar o posto mais alto da hierarquia mercante no Brasil.

O Comandante Gondar lembra que, no começo, as tripulações resistiam a receber ordens das jovens Oficiais, mas, após o choque inicial, os marítimos se adaptaram. "Houve uma certa relutância em aceitar a presença feminina, mas, hoje, os marítimos brasileiros estão entre os que mais respeitam as mulheres que, registre-se, não exigem qualquer privilégio a bordo", frisou ele. ■

Mercado exige profissionais cada vez mais preparados

Com a valorização da profissão, a conquista de melhores salários e condições de trabalho e o avanço do setor *offshore*, a Marinha Mercante tornou-se uma atraente opção de carreira para jovens que, em outros tempos, estariam nas melhores universidades do País. Para o CMT Gondar, com as mudanças tecnológicas cada vez mais velozes, só os mais qualificados terão lugar no mercado: "A entrada na Marinha Mercante levava o marítimo a parar de estudar, o que não é bom em qualquer profissão. Eu recomendo sempre aos tripulantes e alunos que jamais deixem os estudos. O mercado exige profissionais com boa formação, equilibrados, conscienciosos e de capacidade reconhecida. E a carreira não termina com a carta de CLC ou OSM, sempre há o que aprender e oportunidade para crescer", ressalta ele.

Reforçando esta opinião, o OSM Junqueira lembrou que o mercado sempre procura os bons profissionais, destacando que, em tempos de crise, só os melhores encontram oportunidades. Ele acredita que conhecimento técnico compatível com a função, experiência sólida e diversificada, comprometimento com os objetivos das empresas, busca pela excelência e domínio da língua inglesa sejam atributos essenciais nos dias de hoje. E confirma que o aprimoramento profissional deve ser uma busca constante:

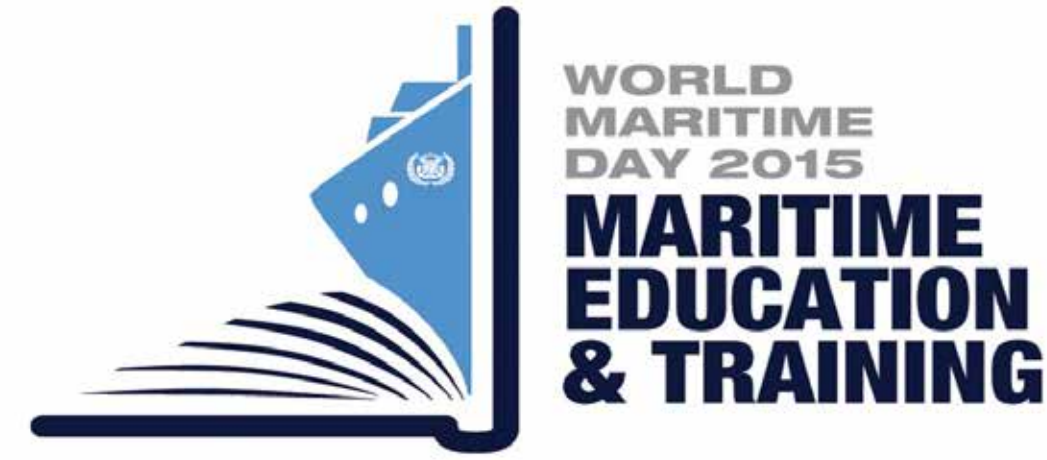
"Nesses 21 anos de formado, a bordo e em terra, constatei que os oficiais que mais têm sua autoestima elevada são aqueles que, ao longo do tempo, investiram em qualificação. É uma questão estratégica da carreira marítima e, quando me refiro à qualificação, não falo apenas sobre o que se aprende na academia, mas, também, do aproveitamento das experiências que são oferecidas a bordo. Em uma profissão como a nossa, o pecado de não se aprimorar potencializa muito as dificuldades enfrentadas", enfatiza ele.

Sobre os desafios para o futuro, o CMT Gondar disse que é preciso mostrar aos brasileiros a importância das profissões marítimas e despertar nos jovens a vocação para o mar. Já o OSM Junqueira acredita que a nova geração precisará manter as conquistas daqueles que a precederam:

"É importante reconhecê-las, em primeiro lugar, como conquistas que foram alcançadas com muita luta e sacrifício. Vale a pena. A carreira certamente é dura, mas, até por isso, as conquistas são mais doces, as amizades mais perenes e a honra, imensa. O dinheiro, o status e as conquistas pessoais são importantes, mas, o que recompensa de verdade é encontrar em si a felicidade de ser um homem do mar", concluiu. ■

Educação profissional é prioridade para o SINDMAR

Criado para defender os direitos e interesses dos oficiais e eletricistas mercantes brasileiros, hoje, o SINDMAR atua, também, no desenvolvimento e aperfeiçoamento desses profissionais, por meio da Fundação Homem do Mar e seu Centro de Simulação Aquaviária, que oferece cursos reconhecidos internacionalmente, além de promover atividades culturais, técnico-profissionais e científicas, como seminários e exposições. O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, lembrou que as profissões marítimas oferecem inúmeros ganhos, mas que, também, exigem preparação de alto nível para enfrentar as dificuldades, que vão desde a distância da família – em momentos importantes, muitas vezes –cansaço e exposição a riscos físicos e químicos, até situações adversas e estressantes, como tempestades, acidentes em alto mar e navegação em áreas de conflito, entre outras. Ele destacou, ainda, que, além de buscarem uma formação profissional de excelência, é essencial que os jovens percebam a importância do associativismo, da participação na luta pelos seus direitos, através do movimento sindical. É a união de todos que faz a nossa força, ressaltou o dirigente sindical.



Dia Internacional do Marítimo e Dia Marítimo Mundial 2015

Todo ano, a Organização Marítima Internacional (IMO) define um tema para marcar as duas datas mais importantes do seu calendário: o Dia Internacional do Marítimo e o Dia Marítimo Mundial, comemorados em 25 de junho e, na última quinta-feira de setembro, respectivamente. Em 2015, o tema escolhido foi "Educação e Formação Marítimas", com o objetivo de destacar a importância da adequação e da qualidade da capacitação profissional como condições básicas para garantir a segurança e a sustentabilidade do transporte marítimo. Além disso, a campanha, realizada em nível mundial, mostra como o mundo marítimo oferece uma série de oportunidades de carreiras para os jovens, tanto no mar como em terra.

O Secretário-Geral da IMO, Koji Sekimizu, explicou que o objetivo da campanha é mostrar aos jovens como as diferentes profissões marítimas podem ser gratificantes e enriquecedoras, para que eles considerem as opções que têm à disposição deles.

– A navegação permite não apenas ganhar dinheiro e sustentar sua família, mas também oferece uma oportunidade única para navegar pelos mares, experimentar aventuras autênticas, interagir com pessoas de todo o mundo e conhecer a grande diversidade de culturas e heranças da humanidade – lembrou Sekimizu. Em referência ao tema Educação Marítima, ele disse que, hoje, a navegação exige profissionais com formação pessoal e certificação de alto nível. "Navios modernos são concebidos e construídos dentro dos mais altos padrões técnicos, exigindo tripulações fortemente qualificadas. Operar estas embarcações de forma segura e eficiente é uma tarefa desafiadora em um ambiente de alta tecnologia", frisou o Secretário-Geral da IMO. Ele afirmou, ainda, que uma carreira de sucesso no mar oferece, também, a perspectiva de seguir carreiras variadas e gratificantes em terra, citando a atuação em indústrias, vistorias e inspeções de navios, pilotagem, gestão marítima, operações de navios, entre muitos outros.

Já o Secretário-Geral das Nações Unidas (ONU), Ban Ki-moon, em sua mensagem pelo Dia Internacional do Marítimo, lembrou que "desde os primórdios da história, a humanidade tem ido para o mar e, ainda hoje, a de marítimo continua sendo uma das profissões mais importantes do mundo. Cerca de 1,5 milhão de marítimos representam a força de trabalho que, literalmente, mantém a economia global em movimento, beneficiando cada um de nós, rico ou pobre, de norte a sul, de leste a oeste do planeta". Ele afirmou que, na mesma medida que a população mundial cresce, aumenta a demanda por transporte, destacando que, por isso, é fundamental estimular as novas gerações a se interessarem pelas profissões do mar, sob pena de que, no futuro, haja uma escassez de marítimos. Ban Ki-moon afirmou que as profissões marítimas são uma opção particularmente atraente para os jovens de países em desenvolvimento e concluiu, dizendo que aqueles que se decidirem por estas carreiras, precisam ser engajados e entusiasmados, para que possam ver e entender essas oportunidades. ■

Outro olhar

Opção por mão de obra barata se opõe ao discurso da IMO

Reconhecido e respeitado internacionalmente pelo seu histórico de luta permanente em defesa do marítimo mercante brasileiro, e com destacada atuação na capacitação profissional – por meio da Fundação Homem do Mar e o seu Centro de Simulação Aquaviária, um dos mais modernos do mundo – o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) reconhece a importância das datas, mas aponta a distância entre o discurso da IMO e o que vem ocorrendo, na prática, no dia a dia da indústria de transporte marítimo.

O Presidente do SINDMAR Severino Almeida Filho disse que as datas são importantes para estimular a reflexão sobre os desafios que envolvem a atividade marítima, que leve a avanços para proporcionar mais segurança e qualidade de vida aos homens e mulheres que escolhem o mar. Ele ressaltou que as profissões marítimas oferecem inúmeros ganhos, mas que, também, exigem preparação de alto nível para enfrentar as dificuldades, que vão desde a distância da família – em momentos importantes, muitas vezes –, cansaço e exposição a riscos físicos e químicos, até situações adversas e estressantes, como tempestades, acidentes em alto mar e navegação em áreas de conflito.

No entanto, para ele, existe uma lamentável hipocrisia na abordagem do tema do Dia Marítimo Mundial, apesar do enfoque positivo dado pela IMO. Ele observa que a Organização Marítima Internacional "esquece" que é cada vez maior o seu distanciamento de algum compromisso com o emprego de marítimos nacionais nos navios do tráfego internacional. "Mais e mais, a Marinha Mercante internacional está virando um clube para aqueles que trabalhem pelo menor custo, não importando que o interessado seja um aborígene ou um sobrevivente de conflitos sociais que enxergue o mar como fuga de suas situações deploráveis", afirmou Severino Almeida Filho.

"Francamente, todos os dias, os tradicionais e verdadeiros marinheiros têm do que se orgulharem da contribuição que deram e ainda dão ao transporte marítimo no comércio internacional. A hipocrisia da IMO é dispensável e em nada contribui para manter nacionalidades tradicionais marítimas na atividade marinheira", lamentou o Presidente do SINDMAR."

Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR

De PAI para FILHO

Tradição e compromisso com o futuro

Algumas vezes a vocação marítima vai além de um indivíduo e atravessa gerações. É o caso do Capitão de Longo Curso Sergio Marçal Franco e de seu filho Bruno Franco, 1º Oficial de Náutica. Ambos Oficiais Mercantes, eles contaram à Unificar um pouco sobre sobre suas experiências e a paixão em comum pela profissão.

Enquanto se preparava para o vestibular do curso de Engenharia Civil da Universidade Federal do Pará, Sergio Marçal Franco sonhava com viagens a lugares exóticos, oceanos a desbravar, as extravagâncias dos marítimos em terra, enfim, com um mundo de descobertas relatado por um amigo, Oficial da Marinha Mercante. O jovem, então, decidiu fazer prova também para o CIABA (Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar), localizado em Belém do Pará. Foi aprovado em ambos os exames, porém, foi obrigado a fazer a escolha que considerou a mais importante de sua vida: decidir a carreira. "Pesei os prós e os contras de cada opção e não tive qualquer dúvida de que a Marinha Mercante seria o meu futuro", lembra o Capitão de Longo Curso. O ano era 1981 e, naquela época, a carreira de Oficial Mercante ainda era pouco conhecida. Para os pais, de origem humilde, a escolha fora acertada. Lamentaram o afastamento da família, mas acreditavam que o filho estava partindo em busca de sua vocação, confiando que ele seguiria as lições que recebera sobre o respeito às pessoas; a boa conduta e a responsabilidade por aquilo que lhe fosse confiado. Dos cursos oferecidos, ele logo se identificou com o de Náutica. Formou-se em 1983 e, concluída a praticagem, seguiu para o Rio de Janeiro em busca de uma oportunidade na Fronape (Frota Nacional de Petroleiros), onde ingressou no ano seguinte.

Devido ao regime de embarque da época, o Oficial passava longos períodos a bordo e, sempre que possível, a família o acompanhava em algumas viagens. "Meu filho cresceu vendo-me no passadiço. Acompanhou *in loco* toda a minha trajetória e, esta convivência, não tenho dúvida, influenciou naturalmente sua escolha profissional", conta o CLC. O filho Bruno, hoje com 27 anos e 1º Oficial de Náutica, lembra que na infância e adolescência dois sentimentos se alternavam: orgulho e saudade. Se por um lado era difícil passar datas especiais longe do pai, o fato de conhecer o seu trabalho, imaginar os lugares por onde ele passava e ouvir as experiências que vivia, despertou nele a vocação mercante. "Sempre tive vontade de seguir carreira na Marinha Mercante. Por diversas vezes acompanhei o serviço com meu pai e, desde pequeno, sentia vontade de ser um Oficial de Náutica. Confesso que nunca me imaginei exercendo outra profissão", conta Bruno.

Como ambos trabalham na Transpetro, o pai acompanha de perto o trabalho do filho e não hesita em dar conselhos sempre que necessário. O CMT Sergio Franco vê a geração de hoje como mais imediatista, querendo que tudo aconteça numa velocidade nem sempre realizável. A respeito disso, ele recomenda ao jovem Oficial

Arquivo de família

O 1º ON Bruno, sua mãe Maria Lúcia, e seu pai, o Capitão de Longo Curso Sergio Franco em evento no CIAGA

calma, paciência e foco nos objetivos. Para Bruno, a troca de experiências com o pai é importante nas decisões do dia a dia a bordo. Com todo o avanço tecnológico das últimas décadas, algumas realidades não mudaram. A responsabilidade de uma navegação segura, com uma operação eficiente, continua a ser imprescindível. No entanto, junto ao pai, Bruno recebeu lições sobre a natureza humana que não se ensinam na escola. "As relações humanas, sem dúvida, são o maior desafio que enfrentamos. A bordo, principalmente, é fundamental saber conviver com pessoas de todas as origens num ambiente restrito, o que não é tarefa fácil. Aprendi a exercer minhas obrigações sem deixar de lado o lazer e o convívio com o grupo", diz ele.

A meta do Oficial de Náutica é ter seu trabalho reconhecido e, como o pai, chegar ao comando de um navio. Para o CMT Sergio Franco, ter seus passos seguidos é motivo de grande satisfação: "A experiência de ter um filho seguindo a mesma carreira profissional é muito gratificante para qualquer pai. Tê-lo trabalhando na mesma empresa, então, é um sonho realizado", exulta. ■

Investindo no futuro

Obras do novo Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer do SINDMAR avançam e devem ser concluídas em 2017

Além da defesa permanente dos postos de trabalho, dos direitos e interesses dos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante, o SINDMAR tem como prioridade o desenvolvimento contínuo desses profissionais. Referência no setor quando o assunto é a especialização e atualização profissional, a Fundação Homem do Mar (FHM), que administra o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), braço educacional do sindicato, está apta a oferecer cursos, treinamentos e consultorias utilizando o que existe de mais atual em termos de tecnologia e conhecimento.

FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

Em setembro do ano passado, o SINDMAR lançou a pedra fundamental do novo Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer (CTTL) numa área de 845 mil m² em Teresópolis, região serrana do Rio de Janeiro. As duas pontes de acesso ficaram prontas e o trabalho de terraplenagem está a todo vapor. A barragem do lago de 36 mil m², que serve de habitat para peixes, gansos e marrecos, também já foi concluída e o deque existente foi todo restaurado.

O Diretor do SINDMAR e da FHM Jailson Bispo ressaltou que o projeto segue os mais modernos conceitos de sustentabilidade, preservação ambiental e economia de recursos. As obras estão em andamento e podem ser concluídas a tempo de receber a DPBRASIL 2017. E, em 2018, dar início aos cursos do novo CTTL.

Dentro do CTTL, funcionará um novo Centro de Simulação Aquaviária, ainda maior e mais moderno, que contará com um número superior de simuladores, dentre eles, simuladores de praça de máquinas, passadiços, rebocador portuário e guindaste *offshore*, todos eles FULL MISSION. Com as novas instalações, a FHM, por meio do novo CSA, irá capacitar um número bem maior de profissionais do mar, com o mesmo nível de excelência.

O projeto prevê a construção de 30 salas de aula onde serão ministrados diversos cursos, como Gerenciamento de Praça de Máquinas, Gerenciamento de Passadiço, Posicionamento Dinâmico (DP), VTS (Serviço de Tráfego de Embarcações), Radar, GMDSS (Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima), Cargas Líquidas, Terminal Petroleiro, Gerenciamento de Crise, Manobrabilidade, Treinamento para Capitães de Manobras, Manutenção Elétrica, Controle Lógico Programável (CLP), Manuseio de Âncoras e outros.

Enquanto as obras avançam, a FHM já buscou perante a Autoridade Marítima Brasileira (Marinha do Brasil) a acreditação para diversos cursos, entre eles, ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), EBCP (Curso Especial Básico de Conscientização e Proteção do Navio), EGPO (Gerenciamento de Passadiço para Oficiais), SSO (Ship Security Officer) e ESOP (Especial de Operações em Navios Petroleiros). Estão previstas, também, salas de apoio e instalações de manutenção.

O lago terá uma finalidade especial: o treinamento de manobras com o uso de modelos reduzidos de diferentes tipos de embarcações, o que atualmente só é realizado em quatro países: Estados Unidos, Inglaterra, França e Polônia.

Continua na próxima página

DPBRASIL 2017

Depois de mais uma edição bem-sucedida da Conferência Brasileira de Posicionamento Dinâmico – DPBRASIL, em maio passado (leia a matéria especial na página 50), a Fundação Homem do Mar já está preparando o próximo evento, para 2017. E a expectativa é de que a conferência seja realizada já no novo Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer do SINDMAR. Para este e outros eventos de grande porte, o CTTL contará com um moderno centro de convenções com cinco salas, sendo uma principal e quatro auxiliares, com capacidade para receber até 560 pessoas.

Investindo no futuro

Sustentabilidade e responsabilidade ambiental

Além das instalações voltadas aos cursos e eventos, o CTTL terá 160 acomodações de hotelaria de alto padrão. A estrutura de lazer contará com piscina aquecida, quadra poliesportiva, além de salas de jogos e musculação. Em breve, terá início a construção dos vestiários, guaritas, capela e prédio da manutenção. O objetivo deste espaço é propiciar aos alunos a possibilidade de se dedicarem ao aprendizado em tempo integral, sem a necessidade de deslocamentos diários.

O Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas, disse que, além de um marco no que se refere a centros de simulação no mundo inteiro, o CCTL consolidará a política do SINDMAR de investir na melhoria profissional dos Oficiais e Eletricistas mercantes. Ele ressaltou que a construção do CTTL é uma conquista importante para os associados e associadas do SINDMAR, pelas opções de lazer previstas para o espaço. “Depois de muita luta, vamos entregar um espaço como esse, que integra tecnologia e lazer, pensado para receber nossos associados e suas famílias”.

O complexo terá dois restaurantes: um destinado aos alunos e outro aberto aos associados em geral, que funcionará numa casa já existente na propriedade, que está sendo restaurada, mantendo as características originais.

Nas 12 construções previstas, os tijolos utilizados serão do tipo solo-cimento, ecológicos, que se encaixam uns nos outros e economizam até 100% de argamassa para assentamento. Com eles, o tempo da construção será diminuído em 30%, o custo da obra será 40% menor, o uso de ferro cairá pela metade e a economia de madeira chegará a 70%. O CTTL contará com energia solar fotovoltaica e um sistema solar térmico para aquecimento da água. A princípio, 20% da energia será proveniente dessa fonte limpa e renovável, e a meta é chegar aos 100%. Para que isso seja possível, todos os prédios foram projetados de frente para o norte geográfico, de modo a favorecer a máxima captação da energia solar.

O deque do lago foi totalmente restaurado

O trabalho de terraplenagem na área de 845 mil m² está avançado

Apenas a área já descampada será usada na construção do complexo, sem qualquer intervenção na mata do entorno. O SINDMAR construiu um viveiro com capacidade para 20 mil mudas de árvores nativas da Mata Atlântica – ipês, jequitibás, jacarandás e outras 36 espécies. Além disso, o Sindicato utilizará mudas no reflorestamento de uma área que foi desmatada antes de o terreno ser adquirido. Parte das mudas será distribuída entre a comunidade local a fim de consolidar na região uma cultura de proteção do ecossistema. O projeto inclui a compostagem de resíduo orgânico para a fabricação de adubo e, também, o plantio de um jardim de ervas aromáticas que serão usadas nos restaurantes. O paisagismo está a cargo do escritório Burle Marx, um dos mais conceituados do País.

A área do novo Centro de Tecnologia, Treinamento e Lazer do SINDMAR conta com oito nascentes que vão garantir o abastecimento de água em todas as instalações. Quando o complexo estiver em funcionamento, haverá um sistema de captação da água da chuva, que será utilizada em chafarizes, nas descargas dos sanitários e na lavagem das áreas externas. Os resíduos serão tratados no local por meio de um sistema biodigestor que garante a retirada de até 98% das impurezas, sendo mais eficiente que o tratamento convencional.

A casa existente na propriedade está sendo restaurada e terá suas características originais preservadas

"Para os associados do SINDMAR, o benefício será enorme. A expectativa é grande, já temos gente telefonando e querendo ir lá para conhecer. A grande vantagem é que nossos associados poderão aproveitar uma área maravilhosa, com instalações de primeira. Eu costumo dizer que nós, homens e mulheres do mar, vemos muito azul e, no CTTL, estaremos cercados pelo verde para desintoxicar um pouco", concluiu, animado, o Diretor do SINDMAR e da FHM Jailson Bispo. ■

Mascotes

O CTTL já tem suas mascotes: os cães Guri e Pipoca, que ajudam a vigiar o terreno. Foi Guri que encontrou uma das nascentes. "Subimos até um local onde antes havia uma barragem, mas estava tudo seco. Então, o Guri começou a cavar e, de repente, brotou água. Ele já sabia que tinha água lá", contou Jailson.

QUEM FAZ O SINDMAR

Investindo em pessoas

Rinaldo Medeiros

Arquivo pessoal

São 35 anos de trabalho contínuo na Marinha Mercante e uma palavra de ordem: solidariedade. Carioca do bairro do Leblon, fã de rock dos anos 80/90 e praticante de jiu-jitsu, o Oficial Superior de Máquinas Rinaldo Medeiros mudou-se com a família, em 2001, para Fortaleza (CE), onde há 11 anos está à frente da Delegacia Regional do SINDMAR. Nas caminhadas diárias que faz pela orla da capital cearense, Rinaldo encontra inspiração e força para lutar pelos direitos dos nossos representados e representadas em terra e no mar. Nesta entrevista para a Revista Unificar, ele abriu o coração de sindicalista e falou da paixão pelo seu trabalho.

Rinaldo Medeiros, à frente da Delegacia Regional do SINDMAR em Fortaleza (CE) há 11 anos

Unificar – Como foi a ida para Fortaleza?

Fui para o Ceará de mala e cuia, com a família, aceitando um convite para assumir a chefia de uma embarcação internacional que operava naquela área. Nós nos apaixonamos de cara pelo Ceará, a ponto de hoje nos considerarmos "cearíocas".

Unificar – Como é o trabalho na Delegacia?

– O funcionamento da delegacia é das 8h às 18h, de segunda a sexta-feira. Entretanto, o Delegado trabalha 24 horas, qualquer dia, qualquer hora e em qualquer lugar, dependendo da necessidade. Para isso, conto com um assistente, o Ronny Moraes. Nossa atuação é bem abrangente e visitamos embarcações nos portos de Mucuripe e Pecém, no terminal de Paracuru (Petrobras/*offshore*), em São Luís, no Maranhão, e em qualquer outro Estado que for necessário. Damos assistência sindical aos nossos associados e associadas, fazemos homologações e estamos em contato com as entidades que integram a atividade marítima, tais como a Capitania dos Portos, Polícia Federal, Delegacia Regional do Trabalho, Anvisa, Ministério Público, órgãos de imprensa, enfim, todos os segmentos que sejam de utilidade e visibilidade para o SINDMAR e úteis aos nossos representados.

Unificar – Quais experiências mais o marcaram nesse tempo à frente da Delegacia?

– Foram várias. A mais recente, e que muito me gratificou, foi a finalização de uma operação pioneira, que durou dois anos, realizada aqui no Ceará e no Rio Grande do Norte, em conjunto com a Polícia Federal, a Capitania dos Portos, o Ministério do Trabalho e a empresa contratante, a Petrobras. Com muito esforço e infindáveis reuniões, fiz um trabalho de persuasão – tendo sido, às vezes, necessário usar também a força da lei – para que as empresas estrangeiras de navegação e *offshore* que operam nesta jurisdição, contratadas pela Petrobras, cumprissem integralmente a RN-72, que estabelece a contratação de tripulantes

Continua na próxima página

Rinaldo Medeiros

brasileiros na proporção de 2/3. Esta ação gerou uma série de empregos, não só para os nossos representados e representadas, mas para as outras categorias, e teve uma repercussão muito positiva em nosso meio. Outra experiência que me marcou profundamente foi o resgate do Oficial de Náutica croata Elvio Yvancovick, que se encontrava embarcado no navio Wappen von Dresden, de bandeira alemã, atracado no porto de Mucuripe (CE). Foi em março de 2014, mas recordo-me como se fosse hoje. Era um sábado à noite, quando recebi dois telefonemas inusitados: um da namorada do Oficial e outro do Capitão dos Portos da Croácia, ambos pedindo ajuda para o jovem piloto, que estava sendo submetido a trabalho escravo, sofrendo de forte depressão e com risco de suicídio. Ele estava sendo impedido de desembarcar, tanto por parte do comando do navio quanto pela agência. Não tive dúvidas: na manhã seguinte, domingo, compareci ao navio. Falei com o rapaz, que se encontrava em condição deprimente, e depois fiz uma conferência, por telefone, com o comando do navio, a agência em Fortaleza e a matriz, na Alemanha, que se recusavam a desembarcá-lo. Eu, fazendo uso dos meus conhecimentos com a Polícia Federal, só à noite consegui libertá-lo do cativeiro. No final, deu tudo certo e ele está muito bem!

Unificar – Outras lembranças marcantes?

– Sim, há várias! Em outra ocasião, seis meses após a inauguração da Delegacia, fizemos uma intervenção perante a presidência do porto do Pecém para a colocação de vans com ar-condicionado, operando a cada meia hora, 24 horas por dia, indo do portão do porto aos píeres de atracação dos navios. Era uma antiga reivindicação dos nossos para atender aos tripulantes que atracam no porto do Pecém, uma área de longa distância, propícia a acidentes, inclusive, fatais. Outra ação muito exitosa foi a que realizei no Maranhão, em 2006, com os tripulantes dos rebocadores portuários que operam por lá e solicitaram a nossa ajuda. Foi uma verdadeira ação saneadora para resolver um problema de nossos associados que estavam embarcados nas empresas Tug Brasil e Internacional. Eles estavam sem acordo coletivo de trabalho e, principalmente, sem respeito e autoestima. Quase a completa totalidade dos nossos representados naquele Estado estavam em condições irregulares, sendo explorados pelas empresas. Digo muitos, pasmem, sem certificado de competência STCW, sem cursos, sem nada. Não sei como a Capitania dos Portos permitiu isso em pleno século XXI e como as empresas os aceitaram, já que apenas um estava em condição regular. Expliquei a eles que tínhamos de quebrar essa cadeia de subserviência, pois como poderíamos reivindicar qualquer coisa nessas condições de submissão ao patronato? O SINDMAR, com inúmeras visitas e reuniões que realizei por lá, iniciou um processo de saneamento básico com eles, empresas e Capitania, associando-os e regularizando a situação. Além disso, assinamos um acordo coletivo de trabalho que serviu de guia para a relação futura e para impormos respeito perante as empresas, Capitania, Delegacia Regional do Trabalho e sociedade local, fincando a bandeira do SINDMAR em mastro alto naquele Estado. No momento, temos em andamento uma operação, desta vez de cabotagem, nos navios internacionais afretados à Petrobras/Transpetro, em que estamos exigindo o cumprimento da RN-72 e, consequentemente, lutando por postos de trabalho para os nossos oficiais e eletricistas.

Unificar – Quais são a maior satisfação e o maior desafio do seu trabalho?

– Acredito que já nasci sindicalista e, para mim, a palavra que sintetiza este trabalho é solidariedade. Desde a minha entrada na Marinha Mercante, participo da ação sindical e lá se vão 35 anos. A minha maior satisfação é servir aqueles a quem represento. O maior desafio é a conscientização sindical daqueles a quem também represento. Não venci todas as vezes que lutei, mas perdi em todas que deixei de lutar, costumo dizer.

Unificar – Como vê o trabalho que o SINDMAR vem realizando ao longo dos anos?

– Surpreendente e atuante, procurando sempre

Arquivo pessoal

Rinaldo Medeiros e o Oficial de Náutica croata Elvio Yvancovick, que foi resgatado

atender seja lá onde e quando forem as demandas dos nossos representados e representadas. Cada ano é um aprimoramento, um avanço. E a reação é intensa! Os tripulantes de outras nacionalidades aos quais me dirijo – e não são poucos - são unânimes em elogiar o trabalho do SINDMAR. Uma frase que ouvi e me chamou a atenção foi: "Ah, se todos tivessem um SINDMAR!" Não vejo em nenhum outro lugar o patamar alcançado pelos nossos, não só no aspecto financeiro, mas no trato, cuidado e zelo que o SINDMAR tem. Pena que muitos dos nossos brasileiros não tenham esse alcance. Será que tê-lo-ão quando perderem o que conseguiram? Rogo que não.

Unificar – O que deseja para o futuro da profissão de Oficial da Marinha Mercante?

– Mais união e maior conscientização para enfrentar os desafios do porvir que não serão fáceis e o presente já o confirma. E também elevar a autoestima dos nossos companheiros, com as nossas constantes ações.

Unificar – Gostaria de acrescentar mais alguma coisa?

– Gostaria de ressaltar que a criação da delegacia do SINDMAR no Ceará foi uma luz para muitos companheiros e companheiras aqui domiciliados, que se encontravam afastados da atividade marinheira. Com o apoio e a orientação total do Sindicato, eles puderam voltar a embarcar, realizando estágios supervisionados e vindo a ganhar salários dignos, melhorando, dessa forma, não só a situação deles, mas a de seus familiares. Parafraseando o Milton Nascimento, que em uma de suas brilhantes canções diz que "todo artista tem de ir aonde o povo está", tomo a liberdade de dizer, fazer e aplicar, que todo sindicalista tem de ir aonde os seus representados estão, que, no nosso caso, são os navios. Confesso que é durante as visitas que faço que atinjo o meu paroxismo, ouvindo muitas ofensas, às vezes, fruto de um total desconhecimento. Mas o desafio é estar ali, no local de trabalho, embarcado, com todos reunidos voluntariamente, abrindo espaço de seu tempo em um trabalho tão árduo, que eu conheço intimamente, porque estão sequiosos por informações e conhecimento. É importante demonstrar a eles que, mesmo estando longe, confinados, não estão esquecidos; que nós do SINDMAR nos preocupamos com eles e vamos aonde eles estão. Isso é gratificante! Vence cansaço, fadiga, tudo!

Estes são os profissionais que fazem do SINDMAR uma força atuante na defesa dos direitos e interesses dos marítimos brasileiros. ■

SINDICATO PARA QUÊ?

Colaborar com o sindicato que defende a sua categoria vai muito além de destinar uma contribuição mensal para a entidade. A união é que faz a representação sindical. A participação de todos fortalece a estrutura e a imagem do SINDMAR na luta por direitos e melhores condições de trabalho para os Oficiais da Marinha Mercante, e nos leva a novas vitórias em todas as nossas áreas de atuação.

Em palestras e reuniões das quais participa, com Oficiais e suas tripulações, e também com futuros marítimos, o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas, costuma ressaltar que "sindicato significa união e a sindicalização é fundamental para fortalecer a estrutura sindical. Somente um sindicato forte como o SINDMAR pode fazer frente aos interesses dos empregadores e, tendo conquistado o que já conquistou, manter essas conquistas. Sindicatos fortes pressupõem categorias fortes, portanto, se queremos crescer, devemos estar sindicalizados", destacou Lucas.

O Oficial Superior de Máquinas (OSM) e consultor jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, alerta que sempre haverá comentários negativos e pessimistas de pessoas contrárias à união sindical e explica o motivo: "Um sindicato como o nosso incomoda muito porque já garantiu várias conquistas históricas, dentre as quais a mais recente e muito importante, o regime de trabalho e descanso de 1x1. Quando um sindicato incomoda, promovem-se campanhas antissindicais, sob o falso pretexto da defesa da liberdade contratual. Mas essa é uma liberdade teórica, pois sempre haverá conflito de interesses entre empregados e patrões, estes últimos pouco propensos a abrir mão de todo o lucro que puderem obter. Desse modo, as negociações em grupo são o único modo de o trabalhador garantir, na prática, melhores salários e condições de trabalho".

A Revista Unificar ouviu três profissionais – um eletricista, um 1º Oficial de Máquinas (1OM) aposentado, que está voltando ao mercado; e um condutor, futuro 2º Oficial de Máquinas (2OM), a respeito do que pensam sobre a importância da participação na vida sindical:

Thiago de Sousa, Eletricista na empresa Farstad, se associou ao SINDMAR assim que se formou

Thiago Luciano de Sousa – Eletricista na empresa Farstad

"Sou sindicalizado desde a minha formação, há três anos. Fiz isto de modo automático, para me familiarizar com a Marinha Mercante. Depois, estreitei o vínculo com o SINDMAR, quando um dos diretores, que conhecia o meu histórico acadêmico, enviou um e-mail para uma empresa indicando o meu nome para um estágio. Dois dias depois, me ligaram para avisar que eu havia sido aceito e informaram que a recomendação tinha pesado ao me escolherem. As pessoas, muitas vezes, não têm noção da força do SINDMAR. Toda e qualquer conquista que nós temos a cada dois anos, nos acordos coletivos de trabalho, reflete diretamente a atuação do Sindicato. Quando tentam nos tirar algum benefício – e isto não acontece – tem a 'mão' do SINDMAR. Infelizmente, muita gente nem procura saber disso e acaba tendo uma visão equivocada da atuação do Sindicato. Tenho uma gratidão enorme pelo que o SINDMAR fez por mim e me sinto protegido. Hoje, o País está passando por um momento delicado, pessoas estão sendo mandadas embora. Sozinha, uma pessoa terá dificuldade em saber como se recolocar no mercado, mas o Sindicato tem os dados e acompanha a situação. Acho que os nossos companheiros precisam vir ao SINDMAR para buscar informações, para entender que o Sindicato não é só uma bandeira bonita, mas que ele luta de verdade para que o trabalho na Marinha Mercante seja cada vez melhor."

Severino Ferraro da Luz – 1OM, aposentado

O 1OM está voltando ao SINDMAR

"Até ir para um quadro de terra, na Petrobras, quando passei para o Sindicato dos Petroleiros, eu era associado ao SINDMAR. Agora, 22 anos depois, aposentado, quero voltar a embarcar e, por isso, estou voltando ao SINDMAR. Meu objetivo é fazer embarque supervisionado na Transpetro. O sindicato representa a atividade de uma classe. Você não tem representatividade nenhuma sozinho, precisa de quem o represente. A força do SINDMAR depende da participação e da contribuição de todos. Se as pessoas não pensarem dessa forma, cada um vai viver por conta própria. E quem resolve alguma coisa sozinho? Estou feliz em estar de volta!"

SINDICATO PARA QUÊ?

Para o Condutor de Máquinas Ivan Claudio Gonçalves, que quer ascender na profissão, a sindicalização é essencial

Ivan Claudio Gonçalves – Condutor de Máquinas

"Por enquanto sou filiado ao Sincomam (Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins), mas como farei o ACOM (Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Máquinas) e, na ascensão de carreira, pretendo me tornar Oficial de Quarto de Máquinas, nesta ocasião me filiarei ao SINDMAR. O motivo para eu me sindicalizar é, sobretudo, o fato de o SINDMAR ser muito respeitado nas empresas, embarcações e entre os marítimos. As pessoas logo pensam: 'Se o SINDMAR está lá, então a coisa é séria'. Sabemos que o SINDMAR dá respaldo, dá suporte aos seus representados em vários aspectos: profissional, jurídico, com relação à documentação, até diversão e lazer. Quem não conhece o trabalho do SINDMAR, não sabe o que isso significa. Quando você tira dinheiro do seu bolso para a contribuição sindical, tem mais vantagens do que se imagina. O Sindicato também ajuda quem está desempregado, 'na pedra' como se diz. Quem não se sindicaliza fecha uma porta. Eu, hoje, quero chegar a ser sindicalizado pelo SINDMAR porque o reconheço como o sindicato mais atuante e respeitado entre os marítimos. Toda a evolução da carreira do marítimo está vinculada ao SINDMAR." ■

O Analfabeto Sindical*

O pior analfabeto é o analfabeto político.
O pior analfabeto é o analfabeto sindical.
Ele não ouve, não fala, nem participa dos acontecimentos políticos.
Ele não ouve, não fala, nem participa dos acontecimentos sindicais.
Ele não sabe que o custo de vida, o preço do feijão, do peixe, da farinha, do aluguel, do sapato e do remédio dependem das decisões políticas.
Ele não sabe que a jornada de trabalho, o tempo de repouso, a assistência médica sua e de sua família, as acomodações a bordo, a segurança do trabalho, os equipamentos de segurança, sua remuneração, suas diárias, os postos de trabalho, inclusive o que ele ocupa, a conquista e manutenção de seus direitos e vantagens dependem das decisões e das lutas capitaneadas pelo Sindicato.
O analfabeto político é tão burro que se orgulha e estufa o peito dizendo que odeia a política.
O analfabeto sindical é tão burro que estufa o peito dizendo que odeia o Sindicalismo e os Sindicalistas.
Não sabe o imbecil que, da sua ignorância política, nasce a prostituta, o menor abandonado, e o pior de todos os bandidos, que é o político vigarista, pilantra, corrupto e lacaio das empresas nacionais e multinacionais.
Não sabe o imbecil que, da sua ignorância sindical, nascem a empresa pirangueira, o trabalhador espoliado, os acidentes de trabalho, as demissões em massa, a desnacionalização das empresas e do trabalho, e o pior de todos os bandidos, que é o falso trabalhador e o falso sindicalista: vigarista, pilantra, corrupto e lacaio das empresas nacionais e multinacionais.

*Texto de Bertolt Brecht ("O analfabeto político"), em livre adaptação de Edson Areias

Diário de Bordo

Por meio de sua sede no Rio de Janeiro e de suas onze Delegacias Regionais, o SINDMAR vai aonde os marítimos estão. Na defesa dos interesses da categoria, o Sindicato atua incansavelmente na apuração de denúncias, leva informação a seus associados em terra e a bordo e está presente nos eventos que marcam o dia a dia da profissão mercante. Nos últimos meses, o SINDMAR intensificou o trabalho de conscientização sobre os efeitos nefastos das propostas em curso no Congresso que precarizam as relações de trabalho, para que todos estejam atentos e se mobilizem contra estas tentativas de retroceder em direitos conquistados. Para assegurar postos de trabalho nesse momento de incerteza, o SINDMAR também tem atuado firmemente na fiscalização do cumprimento da RN-72, que determina a contratação de tripulantes brasileiros em embarcações estrangeiras operando em nossas águas.

Darlei Pinheiro falou aos alunos da APMA

Conscientização

Em palestra aos alunos do APMA(Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas) do CIABA, em Belém do Pará, o Delegado Regional Darlei Pinheiro informou sobre o teor do PLC 30/2015, que está em tramitação no Senado Federal, e as consequências nefastas da terceirização da mão de obra marítima. Foram abordados, ainda, temas como as estratégias dos armadores para aumentar seu lucro, a evolução das leis que protegem o emprego e os avanços obtidos pela categoria nos acordos coletivos de trabalho.

Reunião em Aracaju sobre os riscos da terceirização

Terceirização: a realidade que a mídia não mostra

A Delegacia Regional do SINDMAR em Aracaju (SE) reuniu Oficiais mercantes e Eletricistas, em julho, para alertar a categoria sobre os fatos apresentados nos noticiários e os impactos reais que o PLC 30/2015 terá se for aprovado no Senado. A Delegada Regional do SINDMAR Symone Soares relacionou os principais pontos do projeto à realidade vivida pelos 12 milhões de trabalhadores brasileiros terceirizados, como a redução dos salários, o aumento da carga horária e, consequentemente, do número de acidentes, além do atraso no pagamento e a dificuldade de recebimento das verbas rescisórias no caso de não renovação dos contratos.

SINDMAR se reúne com tripulações dos navios CBO

O SINDMAR se reuniu com os tripulantes dos navios CBO Renata e CBO Campos para apresentar o trabalho da Delegacia Regional de Aracaju (SE) e discutir diversos temas. O Presidente do SINDMAR Severino Almeida Filho, considerou a reunião de grande valia: "Muito importante a visita aos dois rebocadores da CBO. Esta empresa tem um histórico de resistência ao relacionamento construtivo conosco, muito acima das demais e é importante esta aproximação com a tripulação", ressaltou.

A delegada Symone Soares e a tripulação do CBO Renata

Tripulantes do CBO Campos reunidos na Delegacia de Aracaju

Primeira turma feminina da EFOMM CIABA se formou há 15 anos

Parabéns às pioneiras!

O SINDMAR participou dos 15 anos de formatura da primeira turma de mulheres da EFOMM/Ciaba, em Belém do Pará, em 24 de julho, que teve direito a placa comemorativa, descerrada pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Edlander Santos, o Comandante do CIABA, Capitão de Mar e Guerra Júlio Cesar Rocha, e pelas homenageadas, entre elas a Capitão de Longo Curso (CLC) Hildelene Bahia, primeira mulher comandante do Brasil.

Visitas a bordo

Visita ao Bram Belém

Representantes do SINDMAR se reuniram com a tripulação do BRAM Belém quando a embarcação esteve no Rio de Janeiro, em junho passado. O Diretor-Procurador Marco Aurélio Lucas e o Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho, Edemir Ramos da Silva, discutiram com os cinco Oficiais a bordo questões que estão sendo tratadas na negociação do próximo ACT (Acordo Coletivo de Trabalho) com o Grupo Edson Chouest Offshore. Diante da preocupação com o cenário econômico atual, a perda de contratos e o risco de demissões, o Diretor-Procurador informou aos Oficiais que o SINDMAR, mesmo em tempos de crise, vem conseguindo recolocar representados no mercado, o que foi confirmado por uma das Oficiais de Náutica, contratada por meio do banco de empregos do Sindicato. Marco Aurélio Lucas informou, ainda, que o SINDMAR tem cobrado da Petrobras rigor no cumprimento da Resolução Normativa 72, por suas contratadas, e como as multas são altas, as empresas vêm se mobilizando.

Representantes do SINDMAR a bordo do Bram Belém

RN-72 tem que ser cumprida!

Ação sindical

A crise exige respostas rápidas ao descumprimento da RN-72. O SINDMAR recebeu denúncias de que os navios de bandeira norueguesa Dan Cisne e Dan Sabiá, afretados pela Petrobras, operam em nossas águas há mais de um ano sem ter sequer um brasileiro a bordo. Em julho passado, a Delegacia de Fortaleza (CE) agiu para que as embarcações fossem interceptadas e autuadas. No último dia 3 de setembro, a delegação do SINDMAR voltou ao navio Dan Cisne, que se encontrava atracado no Porto de Mucuripe, e constatou que já havia Oficiais brasileiros nas funções de Náutica e de Máquinas, assim como praticantes e membros da guarnição. O comandante dinamarquês Jan Soeresen elogiou o trabalho do Sindicato ao garantir o embarque dos brasileiros e, o que é ainda melhor, no regime 1 x 1, com 60 dias de trabalho e 60 dias de descanso. O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, lembra que a conquista do regime 1 x 1 é uma das mais importantes da categoria.

Astro Barracuda

Everest

Starnav Ursus

André Rebouças

Diário de Bordo

Navio-Tanque Aris

UP Água Marinha

Capela

Grajaú

Santos Service

NT Celso Furtado

Starnav Taurus

Lorena

Siem Pendotiba

Dan Cisne

Divulgação/DPC

O Vice-Almirante Lima Filho é o novo Diretor de Portos e Costas

Vice-Almirante Lima Filho assume a DPC

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) tem novo comando. No dia 14 de agosto, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), o Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, Ex-Comandante do 8º Distrito Naval, assumiu o posto exercido pelo Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, que, por sua vez, comandará o 2º Distrito Naval, em Salvador, BA. A cerimônia de transmissão de cargo, presidida pelo Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster, foi prestigiada por grande público, entre Autoridades da Marinha do Brasil, representantes de segmentos da Marinha Mercante, da construção naval, de sociedades classificadoras, órgãos federais e sindicatos.

Com mais de 38 anos de serviços prestados à Marinha, o Vice-Almirante Lima Filho já foi Capitão dos Portos de Alagoas e do Rio de Janeiro, tendo também comandado as Forças Marítimas durante a Operação Panamax 2012, que é um exercício militar voltado à proteção e garantia do tráfego seguro através do Canal do Panamá, envolvendo mais de 15 países. Após uma passagem de oito meses no comando do 8º Distrito Naval, sediado em São Paulo, o novo Diretor de Portos e Costas terá pela frente o desafio de cumprir as diversas tarefas afetas à DPC, tais como aquelas referentes à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, às Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), ao Ensino Profissional Marítimo (EPM) e à prevenção da poluição hídrica. Subordinada à Diretoria-Geral de Navegação (DGN) e representante da Autoridade Marítima Brasileira, a DPC é a Organização Militar da Marinha que oferece apoio técnico às 27 Capitanias, 14 Delegacias e 22 Agências espalhadas pelo território nacional, além de orientar, regular, fiscalizar e certificar a formação de mão de obra para as atividades marítimas e portuárias.

Divulgação/ IMO

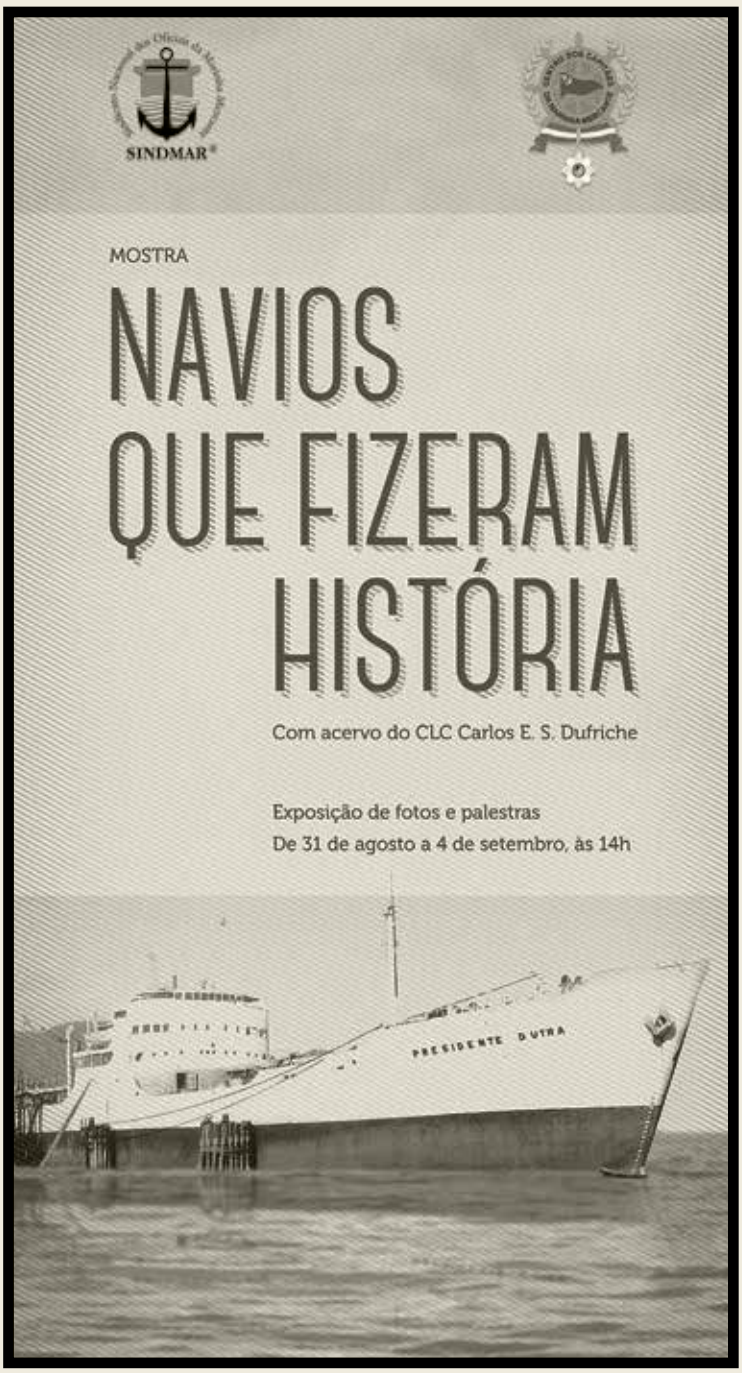
O sul-coreano Ki-tack Lim é o novo Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (IMO)

IMO tem novo Secretário-Geral

O sul-coreano Ki-tack Lim foi eleito Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (IMO), em junho passado, para substituir o japonês Koji Sekimizu, a partir de 1º de janeiro de 2016, por um período inicial de quatro anos. O pleito teve seis candidatos (os outros, oriundos de Chipre, Dinamarca, Quênia, Filipinas e Rússia) e cinco rodadas, até que o vencedor conseguiu obter mais da metade dos 40 votos dos membros do Conselho.

Chefe do porto de Busan, um dos mais movimentados da Coreia do Sul, Ki-tack Lim fez parte do Tribunal Marítimo local e foi Presidente do antigo Subcomitê FSI (Flag State Implementation) da IMO, o que demonstra seu envolvimento com as questões de segurança marítima e proteção do meio ambiente marinho em geral, áreas de responsabilidade da IMO.

Mostra de fotos e palestras resgataram momentos históricos da Marinha Mercante brasileira



Em parceria com o Centro dos Capitães da Marinha Mercante – CCMM, o SINDMAR abriu as portas de sua sede, de 31 de agosto a 4 de setembro, para apresentar a Mostra "Navios que fizeram História".

Destinada a futuros Oficiais da Marinha Mercante, alunos da EFOMM (CIAGA e CIABA), e também ao público, a mostra reuniu 36 fotos – a maioria pertencente ao acervo do Capitão de Longo Curso (CLC) Carlos Eugênio Dufriche, falecido em fevereiro de 2015 – de navios cargueiros, supertanques, transatlânticos e outros, cujos comandantes e tripulações protagonizaram momentos marcantes da história da nossa Marinha Mercante, como as duas grandes guerras mundiais. Durante a semana da mostra, dez Oficiais com longa experiência no mar, que ajudaram a construir parte desta história, se revezaram em duas palestras diárias.

Na abertura da exposição, Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR, dirigindo-se particularmente aos jovens presentes, ressaltou a importância de se conhecer a História e destacou o caráter estratégico do transporte marítimo. Comentando o atual momento

da Marinha Mercante brasileira, que comparou a uma fase de "mar grosso", pediu otimismo, lembrando uma frase do CMT Alvaro José de Almeida Jr., Presidente do CCMM: "Os grandes marinheiros são feitos em mares bravios".

Já o CMT Alvaro, ao cumprimentar os presentes, disse que o navio é o propulsor da economia brasileira, destacando que a navegação marítima e fluvial é responsável por 95% do nosso comércio exterior. Tendo comandado diversos tipos de embarcações, inclusive a última do Brasil movida a carvão, ele enfatizou a importância da mostra: "Nós, brasileiros, guardamos indeléveis lembranças dos navios em que servimos. Todos eles fizeram história".

A viúva do CLC Dufriche, Norma Dufriche, e familiares próximos prestigiaram a abertura da mostra, que contou com a presença de Oficiais mercantes e da Marinha de Guerra, entre eles o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Lima Filho, e o Diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Aguiar Freire, além de alunos da EFOMM (CIAGA e CIABA). O Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), Ricardo Ponzi, e a Presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro – Sindario, Marianne Von Lachmann, também compareceram ao evento.

História e histórias da Marinha Mercante

Durante a semana da mostra, oficiais experientes dividiram suas histórias com alunos das escolas preparatórias de Oficiais da Marinha Mercante, especialmente convidados para as palestras, e interessados na história da navegação marítima brasileira.

Na primeira palestra, "A Marinha Mercante Brasileira na I Guerra Mundial", o CLC Francisco Gondar, Vice-Presidente do CCMM, traçou um panorama geopolítico da época, comentando os ataques aos navios mercantes brasileiros, quando oito deles foram afundados, e a resposta do nosso governo. "Navios Mercantes Brasileiros na II Guerra Mundial" foi o tema do 1OM Marcus Vinicius de Lima Arantes, que contou os feitos de heróis mercantes e os ataques que navios brasileiros sofreram durante o conflito.

Já o CMT Alvaro José de Almeida Jr. apresentou o tema "A evolução dos navios – Da carga geral ao container", destacando fatos da história de dez embarcações, dentre as quais, sete comandadas por ele.

Com a palestra "Sindicato para quê?", o Oficial Superior de Máquinas (OSM) e advogado Edson Martins Areias mostrou a importância da atuação sindical, principalmente em tempos de crise, no contexto da atual situação do mercado marítimo.

Continua na próxima página

Da esquerda para a direita: CMT Carlos Augusto Müller, coordenador da mostra; CMT Alvaro, Presidente do CCMM; Vice-Almirante Lima Filho, Diretor de Portos e Costas; Marianne Von Lachmann, Presidente do Sindario; Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho; Diretor de Ensino da Marinha, Vice-Almirante Aguiar Freire; Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido; CMT Francisco Gondar; 1ON Ivaldo Mamede, membro do Conselho Fiscal do SINDMAR e o OSM Edison Mizutani

O CMT Alvaro José de Almeida Jr., Presidente do CCMM, durante sua palestra

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, falou sobre a atuação da entidade

O CLC Müller fez um panorama sobre navios petroleiros

Na palestra "VLCC José Bonifácio – O primeiro gigante dos mares brasileiros", o CLC Ronaldo Cevidanes Machado abordou o surgimento dos grandes navios encomendados pela Petrobras e as operações realizadas, incluindo o salvamento de 26 vietnamitas.

O CLC Jones Alexandre Barros Soares, que participou em 2002 das primeiras tripulações brasileiras de navios DP (com Posicionamento Dinâmico) apresentou o tema "A evolução dos navios DPST".

"Navegando em zona de guerra com o VLCC Cairu" foi uma das palestras que empolgaram a plateia. O CLC José Menezes Filho contou detalhes da missão que ele e sua tripulação realizaram: o carregamento de um milhão de barris de petróleo dentro do Golfo Pérsico, durante a Guerra do Golfo, ocorrida no início dos anos 90.

Com o tema "Ore-Oil Jurupema – O salvamento de náufragos no Oceano Índico", o CLC Luiz Augusto Ventura prendeu a atenção dos alunos da EFOMM com histórias da vida no mar colecionadas ao longo de sua carreira, entre elas, o resgate da tripulação de um navio que foi a pique.

Coordenador da mostra, o CLC Carlos Augusto Müller apresentou registros históricos e dezenas de fotos em "A história dos primeiros petroleiros e suas tripulações", comentando as primeiras embarcações deste tipo no mundo e as do Brasil especialmente.

A importância do movimento sindical voltou a ser tratada pelo Segundo Presidente do SINDMAR e OSM José Válido, no encerramento da série de palestras, com o tema "A estrutura sindical e o SINDMAR". Ele explicou aos futuros oficiais da Marinha Mercante como funcionam as entidades sindicais e mostrou de que modo o SINDMAR atua em defesa dos interesses da categoria.

O sucesso do evento foi tanto que a exposição foi levada para o CIAGA em caráter permanente. ■

Edson Areias*

Kern, Russi e o navio "olímpico"

Seguiam as aulas do Curso de Aperfeiçoamento para Chefe de Máquinas (OSM), em ambiente de respeitosa camaradagem entre os que havíamos cumprido mais de década de efetivo embarque, conforme a exigência que vigeu até os meados dos anos oitenta.

Num belo dia, meu amigo Mauro Favacho, colega de curso, julgando-me possuidor de razoável domínio do idioma Francês, alertou que o Bureau Veras buscava um profissional com carta de 1 MA-MO (Oficial superior de máquinas) ou engenheiro naval para prover o quadro de vistoriador de classificação de navios e equipamentos navais.

Minha intenção era, munido da carta de chefe, retornar ao mar e colocar em prática o que ia amealhando no reencontro com o exigente Professor Walfrido Waldemar Peregrino da Silva e outros ilustres mestres – registre-se que nenhum outro se igualava a Walfrido em maestria e dedicação.

Ante a insistência do Favacho, toquei para o Bureau, na Avenida Rio Branco, Centro do Rio, após um exaustivo dia de aula. A secretária encaminhou-me à sala bem decorada de um senhor de traços celtas, aparentando ser mais velho que meu pai.

Diplomas e condecorações pendiam das paredes; o gentil senhor indicou-me uma poltrona à sua frente. Após o cafezinho com biscoito e água, ao saber-me Oficial Mercante, revelou-me ser veterano Chefe de Máquinas que navegara antes, durante e após a II Guerra Mundial. Chamava-se Arthur Poloni Russi.

Eu o conhecia de nome desde os tempos do Curso Fundamental, por frequentar o antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas, onde me apraziam os "causos" narrados pelos veteranos.

Os velhinhos preservavam o acendrado espírito de classe, mesmo após décadas do *otium cum dignitate*: frequentavam assembleias, conversavam e almoçavam juntos, subiam à Colônia Robert Fulton, discutiam os rumos da Marinha Mercante. Falavam muito em Ascânio Coelho – cujo retrato figurava na sala de assembleias – o célebre chefe de máquinas do navio "Sabará".

Quando um acidente avariou os mancais do motor propulsor do "Sabará", Ascânio jurou que só cortaria a barba ao desembarcar, depois de desmon-

Continua na próxima página

Kern, Russi e o navio "olímpico"

Acervo Edson Lucas

Itaquicé – Navio da Companhia Nacional de Navegação Costeira que levou os atletas brasileiros aos Jogos Olímpicos de Los Angeles, em 1932

tar e reparar o MCP (motor de combustão principal)com a sua equipe. Quando tudo estava "no estrado", ele mesmo conduziu a fundição e a moldagem do metal patente, o alinhamento, o ajuste e a montagem definitiva dos eixos e mancais, bem como toda a reconstrução do motor propulsor.

Ao cabo da extensa e complexa obra, na prova de mar, registrou-se a eliminação de um crônico problema de vibração e ruído do MCP que jamais fora sanado desde seu comissionamento inicial. *Engenho e arte* bem definiam o talento de Ascânio.

Tempos após o "Sabará" haver voltado a navegar e, possivelmente, depois do passamento do Chefe Ascânio, o Lloyd Brasileiro homenageou o lendário maquibamba rebatizando o navio com seu nome. Excelente profissional, Ascânio tinha firmes convicções classistas e havia exercido a Presidência do Sindicato.

O Chefe Arthur Poloni Russi logo notou meu interesse pelos velhos navios e seus bravos homens. Ocorreu-me perguntar se ele conhecia meu amigo Arthur Adolpho Kern. Russi pousou a xícara, arregalou os olhos azuis guarnecidos pelas lentes dos óculos e inquiriu:

"- Como pode ser seu amigo, meu jovem, se o Chefe Kern é muito mais antigo do que eu?"

Narrei havê-lo conhecido quando ainda estava no Curso Fundamental de Máquinas e assistia a

X TH OLYMPIAD
LOS ANGELES
1932

CITIUS FORTIUS ALTIUS

uma reunião no Sindicato. Aduzi que, após tantos anos, ao cursar o Aperfeiçoamento na Escola, sempre ligava para sua senhora, Dona Lenore, simpática uruguaia, a ver se o Chefe estava bem. Ao saber-me ao telefone, Arthur Adolpho Kern me intimava a comparecer à sua residência na Rua Rainha Guilhermina, Leblon, para, sorvendo nosso chimarrão, colocarmos a conversa em dia. Ele – e Dona Lenore – me recebiam com alegria, a lembrar-se das histórias de sua Nova Hamburgo dos anos vinte e trinta, quando todos os habitantes falavam Alemão. A charla engrenava em definitivo quando o velho Kern, a me passar a cuia, perguntava:

"- Antônio Augusto Borges de Medeiros, o Chimango... já te contei?" Ele já me contara mil vezes aqueles "causos", mas eu o deixava repetir a saga do caudilho. Hoje, quando eu mesmo vou adentrando o inverno da vida, compreendo, com maior clareza, o acerto do ditado "recordar é viver": Kern ao passar em revista as velhas histórias novamente as vivia e rejuvenescia.

Russi reportou que quando era jovem, Kern já era maduro e, em 1932, havia tripulado o "Itaquicé", navio que conduziu a delegação brasileira aos Jogos Olímpicos de Los Angeles. Por determinação do Dr. Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República, selecionaram-se os mais elegantes oficiais e tripulantes para que o Brasil fizesse boa figura. Na orla passou-se a chamar o"Itaquicé" de navio olímpico.

O desempenho dos atletas e a organização foram um fiasco, segundo informou Russi, e como bem atesta a Rede Mundial de Computadores, RMC, a Internet. Os destaques positivos foram a nadadora Maria Lenk, de 17 anos, e o fundista Adalberto Cardoso, o iron man, como registraram os jornais brasileiros e norte-americanos da época. Mas isto é outra história que dá mais de metro de conversa.

Russi presidiu o Sindicato durante parte da II Guerra Mundial e teve de reportar a viúvas, filhos e pais o perecimento de tantos companheiros, tombados no cumprimento do dever. Vidas que as águas tragavam ou os torpedos despedaçavam, no viço da juventude.

Voltando ao "canal" de nossa conversa, passou-me as condições ofertadas pelo Bureau. À época, eu navegava a rota do Japão com vantagens difíceis de serem igualadas pelos melhores empregos em terra. Para muitos, uma vida difícil; não para aqueles que eram vocacionados para o mar, dentre os quais sempre me incluí.

Ao despedir-me do veterano colega, entrei no ascensor com a certeza de que, se eu quisesse, o lugar seria meu; minha alegria era tal que agradeci a D´us, pelo fato de jamais haver imaginado que a amizade com um chefe octogenário, como o Kern, pudesse me favorecer ao me candidatar a um cargo.

Ao parar no sinal da Rio Branco com a Presidente Vargas, a chuva caía forte. Observei uma bela jovem, desesperada por não conseguir um táxi; freei a seu lado e abri a porta. Há um instinto que nos leva a confiar em algumas pessoas de pronto. Ela me olhou e adentrou o auto, sem vacilar.

Desviei um pouco meu rumo e a conduzi a Laranjeiras, simpático bairro carioca, onde a moça lecionava Inglês. Narrei-lhe o fausto evento recém-ocorrido. Agir sem esperar retorno caracteriza, em Teologia, "gratuidade da fé", segundo me ensinou o amigo, jurista e pastor luterano, Dr. Mozart Noronha.

Ao deixar a moça em seu destino, antes que ela desaparecesse na esquina, falei:

"- Se tivesses 84 anos, como o Kern, eu teria agido igual! "

Ela voltou, debruçou o corpo esguio sobre a janela do auto e, a sorrir, entregou-me um cartão com seu nome, endereço e telefone:

"Tenho certeza. Por isto não vou te perder!"

Na semana seguinte voltei ao Bureau; agradeci ao Chefe Russi, mas tive de declinar da generosa oferta. A mocinha se tornou grande confidente: mulheres há – na ordem inversa do que J. G. de Araújo Jorge afirmava – que nascem para serem amigas ou irmãs; jamais amantes, jamais inimigas.

Por não se dispor, àquela época, da farta tecnologia da informação de hoje, jamais ocorreu-me filmar, fotografar ou gravar Kern, Russi, Arthur Thieme, Darcy Marinho, Mário Pitet e tantos outros avançados na idade, mas jovens na vibração.

Fica o desafio a outros colegas, com mais tempo e maior dedicação, para que resgatem a história destes grandes homens, íntegros, classistas, exemplos para as futuras gerações que vierem a aportar às lides do mar.

Que D´us os guarde em sua Glória. ■

* Edson Areias é escritor
e consultor jurídico da CONTTMAF.

As vantagens da Democracia

Economista, professor da UFRJ e coorganizador do livro "Uma agenda para o Rio de Janeiro" (Editora FGV)

Mauro Osorio*

Em momento de crise, em que setores minoritários chegam a defender o golpe militar e existe forte demonização da política e dos políticos, vale a pena revisitar a trajetória brasileira desde os anos 1980.

Em 1985, quando os militares abandonaram o poder, o país possuía uma inflação anual de 242,23%, grave crise das contas externas e passava por forte desorganização do setor público.

Com a redemocratização, o analfabeto passou a ter direito de voto. Em 1988, foi promulgada a nova Constituição, a Constituição Cidadã, que sofreu fortes críticas de vários setores, mas que, com o tempo, mostrou-se um enorme avanço.

A Constituição privilegiou dar legitimidade à defesa dos direitos sociais e individuais, criou um avançado sistema de seguridade social e contou com forte participação popular.

Em 1994, o Plano Real beneficiou os pobres, que não tinham conta bancária e, por isso, não tinham mecanismos de defesa contra a inflação, por exemplo, através de contas remuneradas.

Além disso, o salário mínimo começou a sofrer significativas elevações, além da inflação. Quando ocorreu o Plano Real, o salário mínimo era de R$ 64,00. Imediatamente passou para R$ 70,00 e, em 1995, por iniciativa do Congresso e à revelia da então equipe econômica do governo, foi elevado para R$ 100,00.

A partir dos anos 2000, institucionalizou-se uma política de elevação real do salário mínimo. Por esse motivo, enquanto em agosto de 1964 o salário mínimo valia apenas US$ 75,75, em abril de 2015, valia US$ 352,28.

Diversas políticas sociais foram implantadas, ampliando qualitativamente o seu peso no orçamento público. Essas iniciativas geraram uma incorporação ao mercado consumidor estimada em torno de 40 milhões de brasileiros.

Quanto aos indicadores sociais, o quadro no Brasil ainda é de enorme desigualdade, mas avanços importantes ocorreram. Quando olhamos, por exemplo, para o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios, organizado pelo PNUD, vemos que, em 1991, 4.777 municípios tinham IDH "muito baixo" e, em 2010, apenas 32. Com IDH "alto", em 1991, não havia nenhum município e, em 2010, atingimos 1889 municípios com essa classificação.

Ainda existem enormes desafios. Do ponto de vista político, o desafio neste momento de crise e avanço de uma agenda conservadora é preservar as conquistas sociais que ocorreram. Além disso, apoiar as investigações de corrupção, procurando jogar a água fora sem levar a criança junto, preservando a capacidade tecnológica e a competitividade desenvolvida no Brasil em áreas hegemonizadas por empresas que têm executivos e acionistas investigados.

Deve-se também defender o fim do financiamento empresarial de campanha. Alguns, mais conservadores, afirmam que isso gerará apenas uma ampliação do caixa 2. Discordo. Tendo em vista a atual estruturação do Judiciário, Ministério Público e Polícia Federal, e a diminuição que ocorrerá nos gastos médios de campanhas, será fácil investigar aquele que ficar um ponto fora da curva.

Ou seja, a questão não é demonizar a política nem acreditar que o atual volume de gastos sociais é inviável, mas sim verificar como podemos avançar na democratização, na transparência e no planejamento. Fazer o país voltar a crescer de forma sustentável, ampliando a base de arrecadação sem aumentar o que cada um paga de impostos. Buscar também a simplificação da estrutura tributária. Mais democracia e maior debate público, realizado de forma "desarmada".

Filiado a

jtf

CONTTMAF

FNTTAA

IFSMA

CTB

Investindo em pessoas

Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante

SINDMAR

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante

SINDMAR®

DE LUTAS E CONQUISTAS