



unificar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante • SINDMAR • Nº 30 • Dezembro/2010

Maternidade desrespeitada

*Norskan comete série de
abusos contra Oficial grávida*

RN-72 Qual a sua importância?

Todo apoio à Unicidade Sindical
With articles in English version

Fim à arbitrariedade

Conportos emite ofício registrando distorções no acesso a portos e terminais

Para as novas gerações não esquecerem

Primeiro marítimo brasileiro morto durante a II Guerra Mundial recebe homenagens

Seminários do SINDMAR

Ampliação de debates sobre relações de trabalho

Expansão do SINDMAR: uma conquista de todos



Investindo em pessoas



sumário

- 36 DIA MARÍTIMO MUNDIAL**
Homenagem inclusive ao primeiro marítimo brasileiro morto na Segunda Guerra Mundial
- 40 REACTUAÇÃO DO PLANO PETROS BD IMPÔS PESADAS PERDAS**
Participantes perderam direitos históricos do contrato original que eram garantidos pela Constituição
- 44 NO TOPO DO MERCADO DE TRABALHO**
Ação sindical garantiu uma década de ganhos reais a representados do SINDMAR, superando diversas categorias de segmentos da sociedade
- 52 DIRETORA DA OIT VISITA CSA**
ENGLISH VERSION
Cleopatra Doumbia-Henry conhece mais moderno centro de simulação do mundo e destaca importância da qualificação para os aquaviários
- 54 CSA EM TERESÓPOLIS**
Prefeito visita área das futuras instalações e manifesta apoio total à iniciativa
- 58 EM DEFESA DE NOSSOS EMPREGOS**
SINDMAR luta para manter RN-72, que protege mercado de trabalho dos marítimos brasileiros
- 64 NORSKAN COMETE ABUSOS CONTRA OFICIAL GRÁVIDA**
ENGLISH VERSION
Maternidade das mulheres mercantes não pode ser sinônimo de punição
- 74 SEMINÁRIOS DO SINDMAR AMPLIAM DEBATE SOBRE RELAÇÕES DE TRABALHO**
Sindicato expõe formas de atuação e conscientiza representados sobre valor da participação coletiva
- 82 CONPORTOS QUER FIM DAS ARBITRARIEDADES NO ACESSO AOS TERMINAIS**
Denúncias do SINDMAR levam órgão federal a se pronunciar em favor dos tripulantes
- 86 FHM É ESCOLHIDA POR IMCA PARA DEBATE INTERNACIONAL**
ENGLISH VERSION
Estudo da Associação aponta aumento de incidentes com navios DP
- 90 CONTTMAF REALIZA CONGRESSO**
Representações sindicais aprovam políticas confederativas e moção de apoio que prioriza defesa da RN-72
- 94 DESCASO COM O ELEMENTO HUMANO**
Morte de Oficial Mercante aprofunda reflexão sobre o descaso de empresas sobre as condições de saúde do trabalhador

E MAIS

- 4 Editorial
- 6 A Voz do Marítimo
- 7 Tábua das Marés
- 9 Cartas
- 12 Aviso aos Navegantes
- 14 Diário de Bordo
- 24 Poesia
- 26 Acordos Coletivos
- 28 Visitas a Bordo
- 30 Porta-contêiner da Log-In é lançado no Rio de Janeiro
- 31 Retorno à vida mercante
- 32 Transpetro recebe NT Sérgio Buarque de Holanda
- 34 Sindicato da Noruega luta contra empregos de conveniência
- 43 CPNA debate saúde e segurança de fluviários
- 48 Artigo: Acidente e lições aprendidas
- 56 Procuradores do MPT visitam CSA
- 57 Seção Livros
- 60 Orgulho marinheiro atravessa gerações
- 62 Turma Estado da Guanabara comemora 50 anos
- 72 Proteção à gravidez na pauta do governo federal
- 88 Artigo do Nilson José Lima
- 97 Marinha Mercante do futuro
- 98 Coluna do Sérgio Barreto Motta
- 102 Entrevista: Novo horizonte para novos profissionais
- 104 Conferência de Manila 2010



Severino Almeida Filho

Presidente do SINDMAR e da CONTTMAP

editorial

Nossa Formação e a Amazônia Azul

A formação dos aquaviários brasileiros, em especial dos oficiais da Marinha Mercante, sempre teve, desde a criação dos dois grandes Centros, CIABA em Belém e CIAGA no Rio de Janeiro, papel relevante na qualidade dos serviços prestados ao usuário do transporte de pessoas e mercadorias, os quais utilizam embarcações para tal fim.

Eficiência no transportar e segurança ao fazê-lo são, por exemplo, aspectos imprescindíveis que se espera sejam atendidos. Aspectos estes diretamente relacionados a uma boa formação profissional.

Nunca, contudo, nossa formação necessitou merecer tanta atenção além destes aspectos, por todos que permanecem olhando o mar como uma extensão de nossas fronteiras que, como uma grandiosa Amazônia Azul, requer de nós ocupação e defesa.

Com a diminuta participação de capital nacional na grande maioria das empresas brasileiras de navegação, o tripulante brasileiro é muitas vezes, de fato, o único *link* entre a embarcação e o seu controle por nossa nação, mesmo que em sua popa tremule nosso pavilhão. Mais e mais, somos empregados

de empresas de capital estrangeiro em nossa Amazônia Azul. Somos de fato, sua ocupação. Hoje, dois terços de nosso mercado de trabalho no mar nos são concedidos como decorrência de investimento de capital estrangeiro. Não fosse o Estado brasileiro ainda navegar, através da Transpetro, subsidiária da Petrobras, esta proporção seria ainda mais perturbadora.

Mas, devem estar se perguntando nossos leitores, o que isto tem a ver com a formação daqueles que se apresentam para aprender a navegar e ocupar postos de comando e chefias a bordo? Tudo, diríamos nós. Tudo.

Sabem nossos novos e jovens marinheiros, sabem nossas novas e jovens marinheiras, futuros Comandantes e Chefes de Máquinas em nossas águas, o que é participar de um cenário que, desde 2006 até 2015, consumirá R\$ 17 bilhões em investimentos exclusivamente para o soerguimento da indústria naval e construção de embarcações, as quais irão tripular?

Conseguiriam aquilatar as possíveis resultantes dos interesses envolvidos?

Pior. Estariam os seus mestres preparados para educá-los para este cenário? Ou estariam apenas se limitando a pre-

pará-los para serem exímios operadores em máquinas e equipamentos, além de exímios navegadores?

Teriam nossos jovens perfeita compreensão que **não** são imprescindíveis ao setor? Perceberiam que seus efetivos empregadores, muito além dos seus gerenciadores, ou ainda, os usuários do transporte, não lhes conhecem, dentre outros motivos, por não estarem interessados nisto? Seus compreensíveis interesses limitam-se ao lucro diante do capital aplicado. Limitam-se, particularmente, a conhecer os resultados de seus trabalhos através de planilhas, muitas das quais certamente em outras línguas. Saberiam os nossos futuros Comandantes e Chefes que estes mesmos senhores percebem, também através de planilhas, que os mesmos resultados poderiam ser-lhes fornecidos de forma mais lucrativa, em decorrência de custos de mão de obra mais baixos, através de utilização de tripulantes de nacionalidades que suportariam remunerações e condições sociais inferiores? **Enfim, perceberiam nossos jovens que, não sendo imprescindíveis, são importantes à medida que aprendam a lutar e sobreviver diante de leis de mercado, tão familiares aos investidores no sistema capitalista em que vivemos?**

Quantos de nossos mestres estão atentos para a complexidade dos interesses envolvidos num cenário que somente no offshore, após investimentos consolidados em 2008 no valor de R\$ 14,5 bilhões, a Organização Nacional da Indústria do Petróleo – ONIP – estima que o investimento acumulado até 2020, na construção de petroleiros e barcos de apoio, unidades produtoras, sondas sísmicas, e no desenvolvimento da produção, exploração e avaliações, estará em R\$ 324 bilhões, chegando ao total de R\$ 400 bilhões, se agregados os gastos operacionais necessários?

Se pretendermos ocupar a Amazônia Azul naquilo que lhe é mais representativo e necessário acima da linha d'água, precisamos estar focados nos homens e mulheres que conduzem embarcações. Prepará-los não apenas para o atendimento aos desafios técnicos que se apresentem, mas igualmente prepará-los para defender suas permanências nestas embarcações que cruzam seus paralelos e meridianos diante dos interesses que se interponham.

Quanto aos nossos Centros de Instrução, fundamentais, como já observado, para o processo de formação, poderíamos levantar algumas questões relevantes, considerando a inquestionável aproximação entre mestres e alunos ao longo dos anos de formação:

– Estamos dando a necessária atenção ao preparo de nossos mestres, quanto ao cenário em que estarão navegando seus alunos e alunas?

– Estarão nossos educadores motivados ao magistério em nossos Centros?

– São o CIABA e o CIAGA objetos de desejo entre grandes marinheiros com vocação ao magistério para que possam contribuir educando e transmitindo suas valiosas experiências no mar às novas gerações? Ou, estarão nossos Centros, apesar de todas as melhorias estruturais ocorridas ao longo do último ano, caminhando para o risco de servirem, antes, de palco para exposição de interesses espúrios de mestres de ocasião?

– Qual seria o impacto entre os nossos futuros profissionais, se os nossos Centros forem confundidos como abrigo à passagem de chuvas durante uma vida desmotivada para o trabalho no mar de quantos se dispuserem a ali fundearem o ferro de suas vidas?

– Estarão os antigos mestres, que se mantêm contribuindo para a valorização de nossa mentalidade marítima, recebendo suporte para estimular seus jovens alunos e alunas a compreenderem melhor o cenário para o qual estão sendo preparados?

– E quanto aos novos mestres, estarão estes mergulhados em caldo de cultura para promoção de um autêntico, realista e enaltecido espírito marinho entre as novas gerações?

A nosso ver, estas são questões que merecem reflexões constantes e que devem nos acompanhar nos próximos anos.

Compreende o SINDMAR e estamos seguros de que compreende também a Autoridade Marítima Brasileira, que

preparar homens e mulheres para o mar não pode nem deve ser um trabalho apenas de disponibilizar brasileiros certificados para suas nobres e importantes missões, centrados unicamente em suas competências técnicas, mas também prepará-los para assumir e defender seu papel na construção de um país forte e soberano, tanto em suas terras quanto em suas águas. Neste afã devem aprender a perceber os riscos inerentes a uma legislação claudicante como a nossa, aprender a buscar ao longo de seus exercícios profissionais condições que motivem suas permanências a bordo, enfim, compreender o porquê de serem importantes muito antes de serem imprescindíveis; e que jamais confundam a existência de demanda cada vez maior por navios com a garantia de que neles se farão presentes.

Melhor aprenderem isto em nossos Centros de Formação do que em terra, em meio a desemprego, olhando as escadas de portaló ocupadas no ir e vir de outras nacionalidades. Não apenas nossos jovens perdem com isto. Perde o nosso Brasil, mantendo sem ocupação de brasileiros sua fabulosa Amazônia Azul.

Desejamos uma boa leitura para todos desta que é a 30ª edição de nossa Revista UNIFICAR, inaugurando um grande primeiro ano de uma grande nova década.

Saudações marinheiras.
Severino Almeida Filho

Sealion: desrespeito com trabalhador I

“Embarquei por seis semanas e a empresa diz adotar o regime de 28x28. E os meus direitos?”

Maersk: sem cumprir a RN-72

“Trabalho na Maersk e gostaria de saber por que os oficiais na alta hierarquia a bordo são, na maioria, estrangeiros? A Maersk cumpre a legislação brasileira colocando praticamente e somente marinheiros. Os cargos de chefia são todos estrangeiros.”

Aliança: desrespeito total

“Fui contratado pela Aliança para trabalhar sob o regime de 2x1. Somente depois disso percebi que isso não acontece no Intrépido e no Independente. Quando embarcamos lá, não sabemos quando saímos. Nos fins de semana, recebemos quentinhas com a comida já azeda. Senti-me humilhado e pedi minhas contas. Ainda não recebi meu vale alimentação. Meu pagamento foi feito a menor e não deram qualquer explicação. Detenham esta empresa que não respeita ninguém!”

Edison Chouest: Uma coisa é uma coisa; outra coisa...

“A Opmar, Jetmar, Alfanave e Bram não pagam os dias de pré-embarque como se fossem dobra. Estas companhias pagam como dias simples.”

Sealion: cadê a gratificação?

“Trabalho para a Sealion e, desde o mês passado, a empresa cortou a nossa gratificação de manobra. Isso é legal? A empresa não pode baixar os salários dos empregados!”

Libra: abuso no tempo de embarque

“A companhia não tem respeitado o repouso dos maquinistas. A Libra deixa o maquinista embarcado até o último dos 120 dias. Eu não concordo. Tenho certeza de que a empresa deixa os maquinistas embarcados até 120 dias de propósito. Nos meus últimos três desembarques, o navio estava no porto de recurso na primeira semana após 90 dias.”

Maersk: e o salário, ó?!

“Sou Oficial e estou completamente insatisfeito com o salário pago a nossa categoria na Maersk. Por que não temos gratificação de manuseio de âncora? Por que a enorme diferença de salário nas condições de embarcado e desembarcado?”

Edison Chouest: sabe contar?

“Passo por uma via crucis para receber minhas dobras na Opmar. Sempre tenho de rever os dias que passei a bordo. Uma preocupação que deveria ser do RH, que deveria trabalhar corretamente para evitar aborrecimentos ao pessoal do quadro de mar.”

Sealion: desrespeito com trabalhador II

“No final de abril, desembarquei após seis semanas de embarque, ficando seis semanas de folga. O problema é que meu período é de embarque quatro por quatro. Fiquei duas semanas a mais, permanecendo outras duas na folga. Fui informado pela empresa que estas duas semanas quitariam as obrigações trabalhistas. Argumentei e a empresa alega que não pagará os 14 dias restantes. Um absurdo!”

MARÉ ALTA

Mulheres a bordo

Rosane Souza Sinimbu. No futuro, este nome será lido como marco na navegação marítima brasileira. Há cinco anos como subchefe do NT Itabuna, a Oficial Rosane será a Chefe de Máquinas do recém-lançado NT Sergio Buarque de Holanda. Rosane pertence à segunda turma do Ciaba que formou mulheres mercantes – a primeira turma a ter alunas interessadas no setor de Máquinas.

Cipa marítima

Algumas empresas de navegação que atuam no setor offshore brasileiro abriram processo eleitoral para Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (Cipa) que envolviam diretamente trabalhadores do quadro de mar. Participante ativo das reuniões da Comissão Permanente Nacional Aquaviária que analisa a NR-30, o SINDMAR vê que a cobrança teve resultado positivo. A Norma prevê a eleição de marítimos embarcados nas Cipas das empresas de navegação.

Vento em popa

A Log-In lançou o navio Jatobá no Rio de Janeiro. O porta-contêiner de 2.800 TEUs é o segundo de uma série de sete embarcações que serão lançadas até 2013. A chegada de novos navios aumentará a capacidade de transporte da companhia e ampliará o mercado de trabalho dos marítimos brasileiros.

Regularização da situação trabalhista

A empresa Comércio e Navegação E. Batista, que representa a BW Gás no Brasil, adota o regime de embarque de 1x1. Além disso, a companhia reconhece o real valor das mulheres mercantes e completou seu quadro de oficiais do mar majoritariamente com efetivo feminino. Com este cenário, a empresa firmou o primeiro Acordo Coletivo de Trabalho com o SINDMAR, regularizando a situação trabalhista do pessoal de bordo.

MARÉ BAIXA

Maersk: proliferando insatisfação

Não são poucas as reclamações do pessoal do quadro de mar. A companhia, que busca (e consegue!) deteriorar a relação com o representante sindical dos oficiais e eletricitistas mercantes, desrespeita seus empregados e cria uma insatisfação sem precedentes.

Sealion: já ouviu falar em fadiga?

A empresa costumeiramente não respeita o regime de trabalho. Não é raro a companhia extrapolar os períodos de embarque. Isso contribui para a fadiga dos tripulantes e compromete a segurança da própria tripulação e da embarcação, aumentando o risco de acidente.

Transpetro: dois pesos, duas medidas

É incrível a rapidez com que a Transpetro pune com rigor seus marítimos. Porém, o mesmo não acontece com o pessoal do quadro de terra. O corporativismo e a morosidade imperam nas atitudes que envolvam os profissionais da companhia que atuam em terra. É lastimável e inaceitável que tamanha diferenciação ainda exista na subsidiária para transporte marítimo da Petrobras.

Transpetro: falta de coerência

Nos navios aliviadores (DP) de bandeira de conveniência afretados pela Transpetro, a estatal emprega estrangeiros de língua espanhola, como venezuelanos e peruanos, alegando falta de tripulantes brasileiros. Estranhamente, ao mesmo tempo, adiam o embarque de praticantes alunos (futuros Oficiais), que naturalmente servem para embarcar na frota.

Norsul: na contramão do mercado

A empresa insiste em adotar o regime de 3x1 para seus empregados do quadro de mar. Com esta postura, somente a Norsul sairá perdendo. Como o mercado brasileiro para cabotagem pratica o 2x1 e, em alguns casos, o 1x1, os melhores profissionais do mercado passarão a procurar novos horizontes. A rotatividade será a consequência desta política de não acompanhar a realidade do mercado.

Elcano: e o salário, ó!

A relação de embarque e desembarque dos marítimos na frota de granéis sólidos da companhia está de acordo com o praticado no mercado brasileiro. O problema é que as remunerações do pessoal de bordo estão muito aquém do que é praticado no setor. Obviamente, isso afasta os marítimos da companhia, que buscam melhores salários nas empresas concorrentes.

Onde quer que você esteja,
o SINDMAR está com você.
Mesmo que você não perceba.

Investindo
em pessoas



FILIADO A





Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

Sede: Avenida Presidente Vargas, 309/13º, 14º, 15º e 16º andares

Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP 20040-010

Tel. (21) 3125-7600 Fax (21) 3125-7640

www.sindmar.org.br • sindmar@sindmar.org.br

E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br

DIRETORIA 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 de Belém

Avenida Gov. 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
secretariapa@sindmar.org.br

Delegacia no Rio Grande

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

Delegacia de Fortaleza

Rua Oswaldo Cruz, 1, salas 1601 e 1602, Meireles, Fortaleza, CE CEP 60125-150
Tel. (85) 3266 4224
delegadoce@sindmar.org.br

Delegacia de Cabedelo

Praça Getúlio Vargas, 79, Centro, Cabedelo, PB CEP 58310-000
Tel. (83) 3228 2600
Fax (83) 3228 2921
secretariapb@sindmar.org.br

Delegacia de Macaé

Av. Elias Agostinho, 340, salas 805 e 806, (Ed. Petroffice), Imbetiba, Macaé, RJ CEP 27913-350
Tel. (22) 2772 2450 e (22) 2791 5365
secretariamc@sindmar.org.br

Delegacia de Santos

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

Delegacia de Paranaguá

Rua Rodrigues Alves, 800, sala 402, Costeira, Paranaguá, PR CEP 83203-170
Tel. (41) 3422 0703
zini_ali@itf.org.uk

Delegacia de Vitória

Rua Prof. Almeida Cousin, 125, salas 401, 402 e 422, Enseada do Suá, Vitória, ES CEP 29050-565
Tel. (27) 3201 4772
secretariaes@sindmar.org.br

FILIADO À



EXPEDIENTE

EDIÇÃO Assessoria de Imprensa do SINDMAR

JORNALISMO Marcio Arruda (JP 19622 RJ) | Sônia d'Azevedo (MTb 17226 RJ)

FOTOGRAFIA Luciana Aguiar (JP 28940 RJ) **DESIGN** Fernando Braga

REVISÃO – PORTUGUÊS Shirlei Nabarrete Nataline

VERSÃO EM INGLÊS Edson Areias **PRODUÇÃO** Sol Gráfica **TIRAGEM** 15 mil exemplares

Cartas



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

Além do mar

“Em recente viagem de São Paulo para Florianópolis, a bordo de uma aeronave da TAM, li na revista UNIFICAR que uma empresa mandava reciclar a comida dos embarcados. Não sou do meio, mas mesmo assim causou-me total desconforto, pois hoje até a ração dos animais é balanceada.”

Elianne Mary Fisher

Seminário do SINDMAR

“Excelente a iniciativa do SINDMAR em realizar Seminários. O evento do qual participei, realizado em Porto Alegre, apresentou um alto nível de informação, conscientização e receptividade. Diria aos colegas que não conhecem, realmente, as ações do nosso Sindicato, que busquem a participação e a informação que gera o conhecimento de nossa real situação”

Leber Lenç Dorneles – 1ON

UNIFICAR I

“Trabalhei uma década na Transpetro. Porém, estou fora do setor desde 2001. Gostei da reportagem ‘Voltei porque aqui é meu lugar’ publicada na última edição da revista. Confesso que ao ler a reportagem me motivei a voltar para a Marinha Mercante. Parabéns pela revista, que está cada vez mais informativa.”

Evandro Rodrigues

UNIFICAR II

“O Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense (IFF) objetiva a melhora da qualidade do ensino. Assim, a biblioteca precisa estar preparada para atender a essa demanda no que diz respeito à informação. Ficamos interessados em receber a revista UNIFICAR. O conteúdo tem grande valor para o público ao qual a biblioteca se destina.”

Scheilla Mattoso – Biblioteca Anton Daktsch do IFF

Boletim Eletrônico I

“Agradeço ao SINDMAR as informações enviadas através do Boletim Eletrônico. Só assim posso tornar-me conhecedor do que precisamos. Na nossa função de Oficial Mercante, sinto-me na obrigação de estar atualizado em assuntos da nossa Marinha Mercante, da qual me orgulho em fazer parte.”

Augusto Couto – 2OM

Boletim Eletrônico II

“Tenho acompanhado todos os Boletins do SINDMAR. Isso tem sido muito importante para mim que estou para voltar à Marinha Mercante.”

José Orlando Caetano Gomes – OSM

Companheiro

“Reitero meu elogio à administração do SINDMAR por já estar me tratando como um Oficial de Máquinas. Infelizmente não poderei estar presente no Seminário do SINDMAR porque estarei no

aguardo para meu primeiro embarque.”

Adilson Dias – Praticante de Máquinas

Acordo Coletivo

“Parabenizo o SINDMAR por mais este ACT fechado com a Maestra.”

Robert Peter Stammer – CLC

Mulheres ao mar

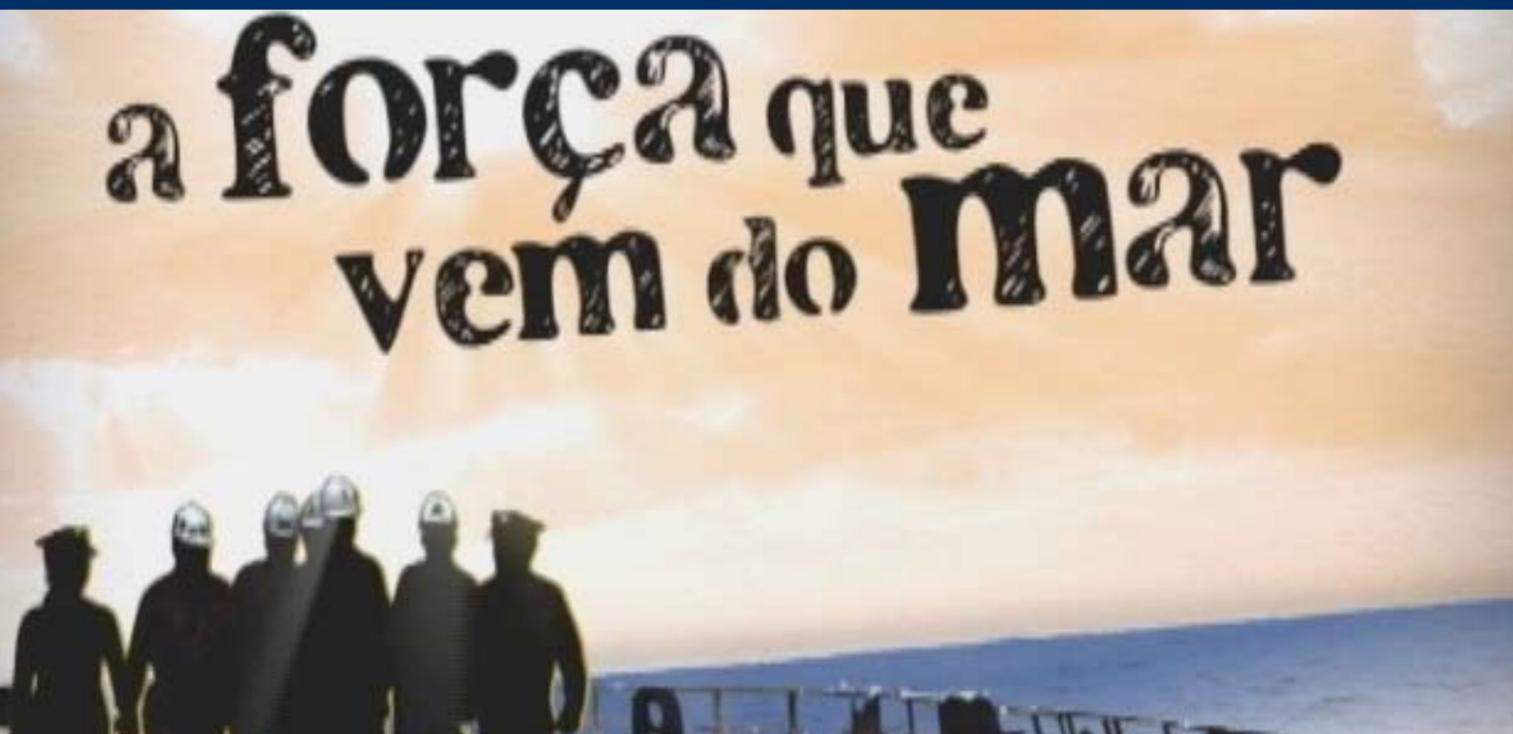
“Gostaria de parabenizar a todos pelo trabalho que vem sendo desenvolvido na revista UNIFICAR. Gostaria também que continuassem a falar sobre as mulheres na Marinha Mercante, pois elas merecem nosso respeito. Desejo que as empresas assegurem seus direitos.”

Gutemberg Ferguson

Atendimento de mar de almirante

“Nosso Sindicato é um orgulho. Obrigado pelo atendimento extremamente profissional.”

José Reginaldo Teixeira da Silva – 1ON



Em meados deste ano, o SINDMAR distribuiu para seus associados e associadas o documentário *A Força que Vem do Mar*. A produção aborda a história recente da atividade mercante no país, entremeada com a trajetória do nosso Sindicato e misturada com a valorização do trabalhador marítimo. O filme, repleto de depoimentos que enobrecem e engrandecem a classe, rendeu dezenas de comentários.

A seguir, alguns destes:

“Recebi em minha casa, há alguns dias, um vídeo que trazia o fiel relato da vida marítima e, ao assisti-lo, não pude deixar de me emocionar com o que meus olhos acabavam de ver. O filme descreveu a perseverança e os sonhos de todos nós, marítimos, e especialmente a luta do Sindicato em busca de melhorias para a nossa vida, que é tão sofrida. Mas, acima de tudo, é motivo de muito orgulho para nós, que somos os heróis do mar. Sinto-me honrado.”

Adryano Coutinho Ferreira da Silva

“Muito bem elaborado o documentário *A Força que Vem do Mar*. Sinto-me orgulhoso de participar deste Sindicato por muitos anos de luta e ter chegado onde todos nós sentimo-nos prestigiados e valorizados pelos armadores. Quero parabenizar a atual diretoria, que soube conduzir nosso Sindicato ao seu mais alto nível.”

Joaquim José Santos da Silva

“Agradeço o DVD, que foi recebido via correio. Só tenho que me orgulhar pelo nível que nós alcançamos e imagino o nível que iremos atingir. Parabéns pela iniciativa, que foi brilhante. Torço pelo sucesso da classe e que possamos ter muito mais força do que já temos.”

Arnaldo Afonso

“Agradeço por ter recebido o DVD *A Força que Vem do Mar*. Por ter participado do Seminário, época em que tive conhecimento do mesmo, era minha intenção pedir uma cópia para divulgar para nossos colegas a bordo das embarcações.”

Claudio Rogério

“Confesso que fiquei muito feliz pela alta qualidade da produção *A Força que Vem do Mar*, dos textos narrativos, de ver o navio Mercosul Suape nas filmagens, além de alguns colegas. A forma como o roteiro e os assuntos progrediram durante a apresentação, mostrando a importância da nossa profissão e a necessidade de se aproveitar o momento para reconquistar os tráfegos de longo-curso, é excelente.”

Marcelo Dotta da Silva

“Quero parabenizar todos os idealizadores que lutaram para este grande momento, que resultou na unificação dos oficiais da Marinha Mercante brasileira. Parabéns para a diretoria do SINDMAR pelo belíssimo filme que acabei de ver. Senti-me orgulhoso.”

José Orlando Caetano Gomes

“Agradeço o recebimento, em minha residência, do filme *A Força que Vem do Mar*, uma produção interessante e de valor histórico. Parabenizo a todos pela projeção alcançada, tanto no meio marítimo como em âmbito nacional e internacional. Pelo esforço contínuo em prol da nossa classe, chegamos a uma condição nunca antes atingida.”

Robert Peter Stammer

“Recebi o documentário *A Força que Vem do Mar*. Elogio a magnitude do nosso Sindicato, que muito tem feito e que muito ainda irá fazer por nossa classe. Não seríamos tão fortes como somos e nunca poderíamos ter essa força se não houvesse, na nossa retaguarda, essa brilhante defesa chamada SINDMAR. Bato no peito com ênfase e orgulho ao me apresentar: sou Oficial da Marinha Mercante brasileira.”

Antonio Carlos Mamoré

“Sou 1º Oficial de Máquinas e agradeço a evolução do SINDMAR no sentido de nos informar, através da revista UNIFICAR e, por último, de um DVD, que traz informação valiosa de como houve uma melhora na Marinha Mercante nesses últimos dez anos. Estamos sendo profissionalmente reconhecidos pelos armadores. Muito obrigado por essa boa comunicação que só traz benefício para os trabalhadores e para a Marinha Mercante brasileira.”

Fernando Moreno da Silva

“Recebi o DVD em minha residência e, mesmo aposentado, acompanho a parcela positiva da gestão da atual diretoria do SINDMAR em prol da classe.”

Mário Antônio Cavalcante

“Acuso o recebimento do DVD, que apresenta de maneira elucidativa e auspiciosa o que é feito pelo SINDMAR. Importante não só para os que dão continuidade ao trabalho de sustentação para esta nação, como para aqueles que, no meu caso, apenas guardam lembranças do tempo em que estavam na ativa. Já não tenho mais o peso laborativo, já que o relógio do tempo é inexorável. Parabenizo a diretoria por tudo que foi conquistado para o meio marítimo brasileiro. Sei das imensas dificuldades que é conseguir fazer um bom acordo para as categorias envolvidas. Sucesso é o meu desejo para esta diretoria.”

Célio Pedro da Silva



Aviso aos navegantes

SINDMAR no YouTube

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq, organizou em conjunto com o Syndarma o Seminário de Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira. O evento contou com a participação do SINDMAR, de autoridades governamentais, de entidades representativas do setor marítimo e de representantes de empresas de navegação. No site de compartilhamento de vídeos (www.youtube.com), na busca pela palavra-chave 'SINDMAR', é possível ver a posição dos trabalhadores sobre este tema e sobre a pressão dos armadores para a entrada de estrangeiros no mercado marítimo brasileiro.

Ação do SINDMAR resgata perdas de representados

As conquistas de um Acordo Coletivo de Trabalho não se encerram no momento de sua assinatura. É necessário um trabalho constante de acompanhamento de sua efetiva e correta aplicação. É preciso vigiar se os direitos de nossos representados estão sendo respeitados e as condições acordadas estão sendo cumpridas. Não é um trabalho simples e, na maioria das vezes, alcançar êxito exige mais tempo do que gostaríamos. Mas é necessário; e, ao obtermos êxito, conseguimos garantir aquilo que é justo e de direito de todos.

No final do mês de outubro de 2009, o SINDMAR notificou a CBO, através de ofício, sobre o desconto indevido de valores sobre a Etapa e sobre o Vale Alimentação. No referido ofício, solicitamos que os descontos fossem encerrados imediatamente e que os valores descontados fossem devolvidos.

Desde então temos discutido o assunto exaustivamente, procurando deixar claro que os descontos são indevidos e configurando, inclusive, descumprimento de Acordo Coletivo de Trabalho.

Depois de muita insistência e argumentação, o Sindicato convenceu a CBO, que acatou a argumentação do SINDMAR. A empresa assinou em setembro

o Termo de Compromisso com o representante dos oficiais e eletricitas mercantes. O documento prevê a devolução dos valores descontados desde 1º de fevereiro de 2007.

O Termo de Compromisso prevê a devolução nas folhas de pagamento de setembro, outubro, novembro e dezembro de 2010 para os empregados com vínculo com a empresa. Para aqueles que já se desligaram da empresa, a devolução será feita através de Termo de Rescisão Complementar (TRCT), a partir de janeiro de 2011.

Esta foi mais uma ação positiva do SINDMAR de fiscalização e defesa dos direitos de seus representados. Uma conquista de todos, que foi possível graças à sintonia mantida entre trabalhadores e SINDMAR.

Alteração no tempo de embarque

Seguindo sugestão do SINDMAR, a Diretoria de Portos e Costas realizou modificações no Anexo 2 A da NORMAM-13, publicadas pela Portaria Nº 73 /DPC de 2009. Esta Portaria altera de três para dois anos o tempo de embarque necessário para que os 20N oriundos do Curso de Adaptação para Oficiais de Náutica (ASON) possam ascender à categoria de 10N.

Cursos de Combate à Poluição e Posicionamento Dinâmico (DP) no CSA

Mensalmente, o mais moderno centro de simulação do mundo organiza novas turmas para os cursos básico e avançado de Posicionamento Dinâmico. Os interessados devem ficar atentos ao site do SINDMAR (www.sindmar.org.br) e ao Boletim Eletrônico do Sindicato para saber a data de abertura das inscrições destes cursos. Outra forma de ser informado é enviar uma mensagem para secretaria@fhm.org.br e solicitar a inclusão do e-mail no sistema de divulgação de novos cursos. Os sites do Centro de Simulação Aquaviária (www.csaq.org.br) e da Fundação Homem do Mar (www.fhm.org.br) também publicam as datas dos

novos cursos de DP, específico para oficiais da área de convés da Marinha Mercante, e Combate à Poluição, voltado para eletricitas e todos os oficiais da Marinha Mercante.

Os interessados em algum destes cursos podem entrar em contato pelo telefone (21) 3125-7600. Os marítimos que concluírem e forem aprovados no curso avançado de DP do Centro de Simulação Aquaviária receberão o Log Book e terão reconhecimento internacional, já que os certificados são homologados pelo Nautical Institute, renomada entidade localizada em Londres.

FHM divulga data de curso de DP Técnico no CSA

A Fundação Homem do Mar informa que o curso de Posicionamento Dinâmico (DP) Técnico, específico para os oficiais de máquinas e eletricitas da Marinha Mercante, será organizado no Centro de Simulação Aquaviária. O início deste curso está previsto para o dia 7 de fevereiro de 2011. O curso cumpre as especificações da International Marine Contractors Association (IMCA), instituição internacional responsável pelo curso. Os alunos e alunas que concluírem e forem aprovados no curso de DP Técnico do CSA receberão o Log Book do IMCA. Os oficiais de máquinas e eletricitas interessados no curso de DP Técnico podem entrar em contato através do correio eletrônico secretaria@fhm.org.br

Atenção oficiais e eletricitas que trabalharam na Netumar

Se você é Oficial ou Eletricitista Mercante e trabalhou na Netumar, no período de fevereiro de 1992, entre em contato com o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, pelo e-mail juridico@sindmar.org.br ou pelo telefone da Sede do nosso Sindicato (21) 3125-7600. Assunto: possibilidade de acordo com a Companhia de Navegação Marítima Netumar. A lista completa dos nomes dos oficiais e eletricitas mercantes está disponível no site do SINDMAR.

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



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

Investindo
em pessoas

www.sindmar.org.br





SINDMAR destaca importância da RN-72 em PE

O Sindicato foi convidado pelo porto de Suape a conhecer as novas instalações do prédio da Autoridade Portuária, em Pernambuco. Na oportunidade, o SINDMAR se encontrou com a Diretoria Geral de gestão fundiária e patrimônio e debateu o segmento marítimo nacional.

Na visita, o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, também tratou o mercado de trabalho com o Diretor Inaldo Campelo. A Representação Sindical alertou sobre a importância da Resolução Normativa número 72, que protege os postos de trabalho para marítimos brasileiros. É imprescindível o conhecimento desta resolução por todos, para que a defesa por sua manutenção seja forte.

Durante a reunião, o Diretor Campelo demonstrou interesse em utilizar o Centro de Simulação Aquaviária e vislumbrou possível parceria para o desenvolvimento de projetos futuros. Na oportunidade, o Sindicato entregou exemplar da revista Unificar para Inaldo Campelo.

Neste mesmo dia, o Sindicato se encontrou com o Superintendente de Segurança Portuária, Cel. Sóstenes Maria, e apresentou o Ofício da Conportos,



SINDMAR

que alerta as instalações portuárias sobre corretos e justos procedimentos de entrada e saída de bordo e acesso aos navios, rechaçando as más aplicações do ISPS Code. O Ofício informa que a simples proibição não encontra respaldo em nenhuma norma disposta sobre o tema. O Superintendente se comprometeu a repassar quaisquer incidentes com marítimos que entram e saem daquele terminal. **No dia 18 de outubro de 2010.**

Capitania dos Portos do Rio de Janeiro troca de comando

O SINDMAR foi convidado a prestigiar a solenidade de troca do Comando na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. A cerimônia, que aconteceu na Sede da Capitania, contou com a presença do Diretor do SINDMAR José Serra e do Assessor do Sindicato Ary Cavalieri. O evento ainda contou com a participação de autoridades civis e militares. Na cerimônia, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Walter Eduardo Bombarda assumiu a Capitania no lugar do também Capitão-de-Mar-e-Guerra Nilo Moacyr Penha Ribeiro. A solenidade foi capitaneada pelo Comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Alte Carlos Augusto de Sousa. **No dia 28 de julho de 2010.**



LUCIANA AGUIAR

'A força que vem do mar' para futuros oficiais do Ciaba e Ciaga

Os futuros oficiais mercantes do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha fizeram uma parada em seus estudos na Escola de Formação do Rio de Janeiro para assistirem a uma palestra do SINDMAR e a exibição do filme *A Força que Vem do Mar*. O documentário, exibido no auditório do Ciaga, aborda a história da atividade marítima no Brasil. A valorização dos marítimos, assim como a trajetória do SINDMAR, é focada pelo filme, que é repleto de depoimentos que enobrecem e engrandecem a classe.

Os quase 200 alunos e alunas do Ciaga ficaram impressionados com a produção de pouco mais de 40 minutos. Após a exibição do filme, o Comandante do Corpo de alunos, Capitão-de-Fragata Giovanni de La Peña, fez questão de receber o Diretor de Educação



LUCIANA AGUIAR

do SINDMAR, José Serra. No encontro, o Capitão-de-Fragata salientou que a EFOMM busca cada vez mais estreitar relações com a Representação Sindical e integrar toda a comunidade marítima.

No mesmo mês, foi a vez dos futuros oficiais mercantes que

estudam no Ciaba assistirem ao documentário. Os mais de 150 alunos e alunas da Escola de Formação de Belém não desgrudaram os olhos um só instante do telão colocado no auditório da EFOMM.

No final da exibição do filme, o SINDMAR palestrou para os futuros oficiais sobre assuntos ligados à Marinha Mercante. O Diretor de Relações Internacionais do Sindicato, Darlei Pinheiro, disse aos alunos e alunas para se informarem, durante a vida profissional, sobre a situação do transporte marítimo no mundo. Desta forma será possível construir uma visão do panorama internacional e, assim, conseguir comparar o setor marítimo de outros países e o que existe no Brasil. **Nos dias 12 e 26 de agosto de 2010.**



LUCIANA AGUIAR

Porto cearense atende reivindicação dos trabalhadores

O SINDMAR se reuniu com a Supervisão de Segurança do porto de Pecém e constatou que uma reivindicação dos oficiais e eletricitas mercantes foi atendida. Devido à grande distância – quase dois quilômetros – entre o píer e o portão de acesso à unidade, o Sindicato propôs a utilização de uma condução 24 horas para facilitar o trânsito de marítimos nos momentos de embarque e desembarque no porto.

Assim como ocorre em outras unidades portuárias, e por reivindicação dos representados do SINDMAR, o porto cearense passou a utilizar um ônibus que trafega no local para auxiliar no deslocamento dos trabalhadores do portão até o cais. “Além de longo, o caminho é perigoso para pedestres, já que, além de ser uma área onde guindastes fazem operações com cargas, circulam caminhões, carros e motos”, constatou o Delegado Regional do Sindicato em Fortaleza, Rinaldo Medeiros.



SINDMAR

Segundo o Supervisor Fernando Alcântara, a unidade estuda substituir, ainda este mês, o ônibus por duas vans que, de acordo com o porto, circularão dia e noite. **No dia 6 de setembro de 2010.**

SINDMAR destaca RN-72 para Acom



SINDMAR

A turma do Acom, que se qualifica no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, se reuniu com o SINDMAR. O encontro aconteceu na Delegacia da Representação Sindical na capital paraense.

Durante a reunião, o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, debateu o mercado de trabalho no setor marítimo brasileiro e a importância da Resolução Normativa número 72. “É fundamental que nossos companheiros sejam conhecedores da RN-72, que protege postos de trabalho para marítimos brasileiros”, declara Darlei, que também é Delegado Adjunto do Sindicato. **No dia 1º de outubro de 2010.**

Pioneiras celebram dez anos da formatura



SINDMAR

Em 2010, as oficiais que fizeram parte da primeira turma do Ciaba com efetivo feminino da Marinha Mercante celebraram dez anos da formatura. As oficiais se reuniram num renomado restaurante na capital paraense para comemorar a importante data.

Os professores José Mario da Costa Silva e Gelmirez Ribeiro Rodrigues – ambos do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar –, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, o Diretor de Relações Internacionais do Sindicato e Delegado Adjunto em Belém, Darlei Pinheiro, a Delegada da Entidade

Sindical em Vitória, Laura Teixeira, o Presidente do Centro de Capitães (CCMM), Álvaro Almeida, e o Vice-Presidente do CCMM, Francisco Gondar, prestigiaram a comemoração.

As pioneiras que compareceram ao evento foram Ana Cláudia Guimarães Ribeiro Bouillet, Ana Paula Silva Sanches, Eleni Lourdes Oliveira Silva, Hildelene Lobato Bahia, Janaina Silva Marques, Leomar das Graças Martins de Moraes, Luciene Cunha de Oliveira, Valdenora Maria Travassos Lopes e Vitória-Régia Coelho da Costa. **No dia 20 de novembro de 2010.**



SINDMAR acompanha inspeção em empresas de navegação

Camargo Corrêa, Smit Rebras, Saveiros Camuyrano, Navegação São Miguel e Consórcio Draga Brasil. As inspeções contaram com a participação do SINDMAR.

O Ministério do Trabalho e Emprego realizou inspeções fiscais em empresas de rebocadores, dragas, chatas e outras embarcações que prestam serviços no porto Santos e nas cidades de Bertioga e São Sebastião. O trabalho do MTE averiguou na semana passada a Fabiana Transporte Marítimos, Tug Brasil, Construções e Comércio

O Ministério foi conferir se estas companhias seguem as determinações da Resolução Normativa número 30. Além disso, os inspetores, acompanhados do Delegado Regional do Sindicato em Santos, Renialdo Salustiano, conferiram as condições de trabalho, medidas de segurança, EPIs (Equipamento

de Proteção Individual), PPRA (Programa de Prevenção a Riscos Ambientais), PCMSO (Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional), registro de empregados e folhas de pagamento. Os inspetores também verificaram o livro de controle de horário para saberem se a carga horária é obedecida, com descansos, almoços e máximo de horas extraordinárias realizadas. A fiscalização do MTE busca inibir quaisquer irregularidades. **No dia 13 de agosto de 2010.**

Capitania dos Portos do CE e SINDMAR debatem RN-72

O SINDMAR se reuniu com a Capitania dos Portos do Ceará. O assunto em pauta foi a Resolução Normativa número 72, que protege os postos de trabalho para marítimos brasileiros. O Sindicato expôs os detalhes da RN-72 para o Capitão dos Portos do Ceará, CMG Alessandro Sá Cavalcante.

Durante o encontro, o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, destacou a importância da resolução para a manutenção da ocupação das vagas no mercado nacional por marítimos brasileiros. O documento do Conselho Nacional de Imigração foi amplamente debatido entre as partes.

No final da reunião, outro tema veio à tona: o mercado de trabalho. A Entidade Sindical informou ao Capitão dos Portos que a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) desenvolveu um estudo a partir dos dados fornecidos pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) em que aponta o equilíbrio do mercado de trabalho para oficiais mercantes. Os pratos da balança de procura e demanda estão equilibrados. O estudo



analisa criteriosamente a situação atual nas empresas de navegação e nas Escolas de Formação e prova que não há falta de oficiais no mercado brasileiro. **No dia 8 de outubro de 2010.**

Formandos do Acom homenageiam SINDMAR

O Sindicato marcou presença na cerimônia de formatura dos 30 alunos do curso de Acesso a Segundo Oficial de Máquinas. A solenidade aconteceu no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro. A Representação Sindical dos oficiais e eletricitas mercantes esteve entre as entidades homenageadas pelos alunos, que agradeceram o apoio do Sindicato durante os dez meses do Acom. **No dia 29 de julho de 2010.**



Turma do Acom debate setor marítimo

O SINDMAR organizou uma palestra para os alunos e alunas do Curso Especial de Acesso a Segundo Oficial de Máquinas. A palestra, que aconteceu nas dependências da Delegacia Regional do Sindicato em Belém, abordou o tema "elemento humano e transporte marítimo nacional e internacional".

Na palestra, o Diretor de Relações Internacionais da Representação Sindical na capital paraense, Darlei Pinheiro, explanou sobre a estrutura da Marinha Mercante, tanto no Brasil quanto as estrangeiras, sempre focado no elemento humano. Além disso, Darlei, que também é Delegado Adjunto do SINDMAR em Belém, palestrou sobre as ações sindicais do representante dos oficiais e eletricitas mercantes.

Neste encontro com a turma do Acom do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), o SINDMAR



também debateu a influência do sistema Petrobras no setor de transporte marítimo nacional. O Diretor de Relações Internacionais explanou sobre os instrumentos legais de proteção ao mercado de trabalho dos marítimos. **No dia 18 de agosto de 2010.**

Presença do SINDMAR em Maceió

O SINDMAR visitou autoridades portuárias de Maceió, Alagoas, a fim de aprimorar o intercâmbio de informações sobre os principais problemas dos oficiais e eletricitas mercantes naquele porto. O Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, teve oportunidade de dar ampla divulgação ao trabalho do Sindicato e do CSA.

Foram realizadas visitas à administração do porto de Maceió, à Capitania dos Portos daquele estado e à Cesportos de Alagoas. Nos encontros, os temas abordados foram a qualificação dos profissionais marítimos, realizado pelo SINDMAR e a Fundação Homem do Mar, através do Centro de Simulação Aquaviária (CSA), os recursos do Pisces, que impressionaram os administradores portuários, o ISPS Code e o acesso dos representados e seus familiares ao porto, a circular da IMO e o Ofício do Conportos. Em todas as visitas, o teor da RN-72 mereceu destaque.

Os contatos com as autoridades marítimas de Maceió foram proveitosos para o SINDMAR, possibilitando a



troca de informações fidedignas para facilitar o trabalho e o acesso dos representados naquela região. **De 23 a 26 de outubro de 2010.**

SINDMAR visita Companhia Docas do Pará

Depois de anunciar projetos de ampliação do Pier 1 e a construção do Pier 2 no porto de Santarém, a Companhia Docas do Pará percebeu que é possível realizar estudos de modificações, ampliações e até mesmo construções a partir de tecnologia em simuladores. No encontro que a CDP teve com o SINDMAR, que aconteceu na Sede da Companhia, o Delegado Adjunto do Sindicato na capital paraense, Darlei Pinheiro, explicou ao Presidente da Docas, Carlos José Ponciano da Silva, o funcionamento do Centro de Simulação Aquaviária. O CSA, que é administrado pela Fundação Homem do Mar e está instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, tem capacidade, também, de simular manobras e operações de embarcações. O ex-Administrador do

Terminal de Miramar disse que o projeto de instalação de uma Delegacia de Polícia Marítima está em fase avançada. **No dia 21 de julho de 2010.**



Defesa nacional na visão do sindicalismo ganha debate na UFF

O sindicalismo de trabalhadores e sua visão sobre Defesa Nacional foi tema da palestra realizada pelo Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, na Universidade Federal Fluminense (UFF), em Niterói, Rio de Janeiro. A convite do Núcleo de Estudos Estratégicos da instituição (NEST), Severino Almeida destacou a atuação das entidades de trabalhadores do setor na preservação dos interesses socioeconômicos do país. Outros pontos enfocados foram a conscientização sobre o assunto, as relações internacionais e a necessidade de que a sociedade civil conheça as ações promovidas pelo Ministério da Defesa.

No final do encontro, o Presidente do Conselho Acadêmico do NEST e ex-Ministro da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, propôs uma parceria entre a UFF e a CONTTMAF para divulgar o tema dentro da sociedade brasileira.

O NEST/UFF é uma unidade de pesquisa subordinada à Reitoria que coopera com o Departamento



de Ciência Política da universidade. A palestra do Presidente Severino Almeida integrou o Ciclo de Palestras 2010, que debateu o tema "Sociedade e Defesa" com os líderes de diversos segmentos sociais do país. **No dia 11 de novembro de 2010.**

Cesportos e SINDMAR debatem entrada e saída de tripulantes nos portos

O SINDMAR e a Cesportos se reuniram em Fortaleza para debater a situação dos portos cearenses. O encontro aconteceu na Sede da Polícia Federal. O Delegado Regional do SINDMAR na capital cearense, Rinaldo Medeiros, disse ao Delegado da Cesportos, Emmanuel Weintraub Gaspar, que a situação no porto de Mucuripe é regular. Porém, em Suape, não é a mesma. O representante da Cesportos disse que fará reunião com os



supervisores de segurança das unidades cearenses para reforçar a questão de entrada e saída de tripulantes e familiares. Neste encontro com os supervisores, a Cesportos solicitou a participação do SINDMAR. **No dia 2 de setembro de 2010.**

Turma Barão de Mauá comemora 30 anos



A turma Barão de Mauá, que se formou no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, celebrou 30 anos em novembro. O encontro de velhos amigos aconteceu num tradicional clube da Zona Norte do Rio de Janeiro. Os companheiros, que se distanciaram por obrigação que a vida ao mar lhes impõe, puderam matar a saudade e relembrar os tempos da Escola de Formação. Muita história foi contada e recordada pelos oficiais mercantes que celebraram as bodas de pérola da turma. **No dia 13 de novembro de 2010.**

Marítimos das turmas do EFNT são aprovados

A Delegacia Regional do SINDMAR em Cabedelo congratula os aquaviários que participaram e foram aprovados nos dois EFNT realizados na Paraíba. As aulas do curso Especial de Familiarização em Navios-Tanque foram ministradas nas dependências do Sindicato. O Delegado Regional do SINDMAR em Cabedelo, Rosivando Viana, parabenizou os marítimos e desejou sucesso na carreira marinha destes homens e mulheres do mar. **Nos dias 12 e 20 de novembro de 2010.**



SINDMAR prestigia formatura no curso APNT do Ciaga

O SINDMAR participou da solenidade de formatura do curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica, que aconteceu no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga). Trinta alunos, sendo cinco mulheres, participaram da turma. O Sindicato congratula cada um dos oficiais por mais este passo dado na carreira. No final da cerimônia, a Representação Sindical presenteou o Oficial Guilherme Augusto da Silva Teixeira por ter sido o primeiro aluno da turma. **No dia 11 de novembro de 2010.**



Filha de jurista Pontes de Miranda visita CSA

Uma visita inusitada mobilizou a equipe do Centro de Simulação Aquaviária (CSA). A médica e poetisa Marialzira Pontes de Miranda Perestrello, de 94 anos, filha do jurista e acadêmico Pontes de Miranda, esteve no SINDMAR para conhecer o trabalho de qualificação profissional em simulador.

Após “navegar” na Bacia de Campos, num exercício conduzido por consultores da Fundação Homem do Mar, a visitante declarou-se emocionada com a experiência. “Foi notável e inesquecível, como se estivesse mesmo num navio. Mal acredito que era uma simulação”, admitiu. O exercício “a bordo”, em condições de sol, chuva e neve impressionou a poetisa, que viu no CSA “um ambiente de



estudos” condizente com as necessidades dos trabalhadores na era tecnológica.

Acompanhada pela Desembaradora do Trabalho Rosana Salim Villela, Marialzira conversou com os oficiais mercantes responsáveis

pelos treinamentos e com engenheiros da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que desenvolvem programas para simulações em portos nacionais, especialmente para o CSA. **No dia 1º de outubro de 2010.**

Praticagem debate simulação em Pernambuco



O SINDMAR se reuniu com a praticagem de Pernambuco. No encontro, que aconteceu na Sede da entidade, no Recife, o Delegado Regional do Sindicato em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, relatou a importância do uso de simulações para o desenvolvimento dos portos da localidade. Os práticos José Olavo Mendes Versoça e Roberto Luiz de Abreu Lima, que participaram do encontro, se mostraram interessados no auxílio do Centro de Simulação Aquaviária para o desenvolvimento de projetos. **No dia 7 de junho de 2010.**

No Centro de Simulação Aquaviária (CSA), a mais moderna tecnologia do mundo é utilizada desde 2006 para aperfeiçoar os conhecimentos dos que exercem a prática milenar da navegação. A possibilidade de ingressar num ambiente virtual para aprimorar o trabalho na vida real surpreende e emociona os visitantes, que acabam “navegando” sob o comando de nossos instrutores.

Essa emoção, que também nos contagia, adquiriu um relevo especial, por ocasião da visita da médica e poetisa Marialzira Pontes de Miranda Perestrello. Mulher à frente

de seu tempo, autora renomada com obras traduzidas em diversos idiomas, além de uma das fundadoras da Sociedade de Psicanálise do Rio de Janeiro, Marialzira Perestrello herdou do pai, o jurista Pontes de Miranda, a inteligência privilegiada e a sutileza da observação.

Após interagir com esse admirável ambiente virtual do CSA e destacar o privilégio de conhecer um universo de estudos tão raro, Marialzira traduziu em poema a força de seu sentimento ao descobrir, aos 94 anos, que é possível navegar como se estivesse no oceano mas sem sair de terra firme.

LUCIANA AGUIAR

NA SALA DE SIMULAÇÃO

Raramente
Me senti tão perturbada!
Aliás, nunca passei
Por tal estado.

Um amigo levou-me
Para visitar a sede
Do Sindicato do Mar
E me faria uma surpresa.
Subimos alguns andares
De um edifício perto da Candelária.
Em pequenas salas,
Jovens trabalhavam:
Pesquisando, estudando
Como transmitir as instruções
Aos futuros (*) marítimos.

Encantou-me
A seriedade do ambiente,
Onde não senti
Interesses comerciais.

Meu amigo anuncia:
Agora visitaremos
A Sala de Simulação.
Entro num cômodo
Todo cercado de vigias.

E...juntinho a elas:
O mar, somente o mar!
Não entendi.

Como, de um andar alto
Da Presidente Vargas,
Podia ver o mar,
Assim tão perto?

As ondas aumentam
E a espuma embaça os vidros.

Vocês me compreendem?
Vejo-me num navio
Mas não entendo como.

Subira alguns andares
De um edifício longe do mar,
e...de repente ouço, até
as ondas batendo no casco!

Assusto-me:
Que está ocorrendo?
Qual a realidade:
As salas de trabalho,
Ou esta parte do navio?

Meu amigo diz:
Tome o timão.
Vamos navegar
Até aquele navio, lá longe.

Automaticamente obedeco
E...navegamos mesmo!

Estou impressionada.
Não em saber qual dos ambientes
É realmente real...
Estou muito preocupada
Com o que está ocorrendo
Comigo mesma

Sem tal perturbação
Mas com a mesma emoção
Caminhei no Bairro Gótico
De Barcelona!

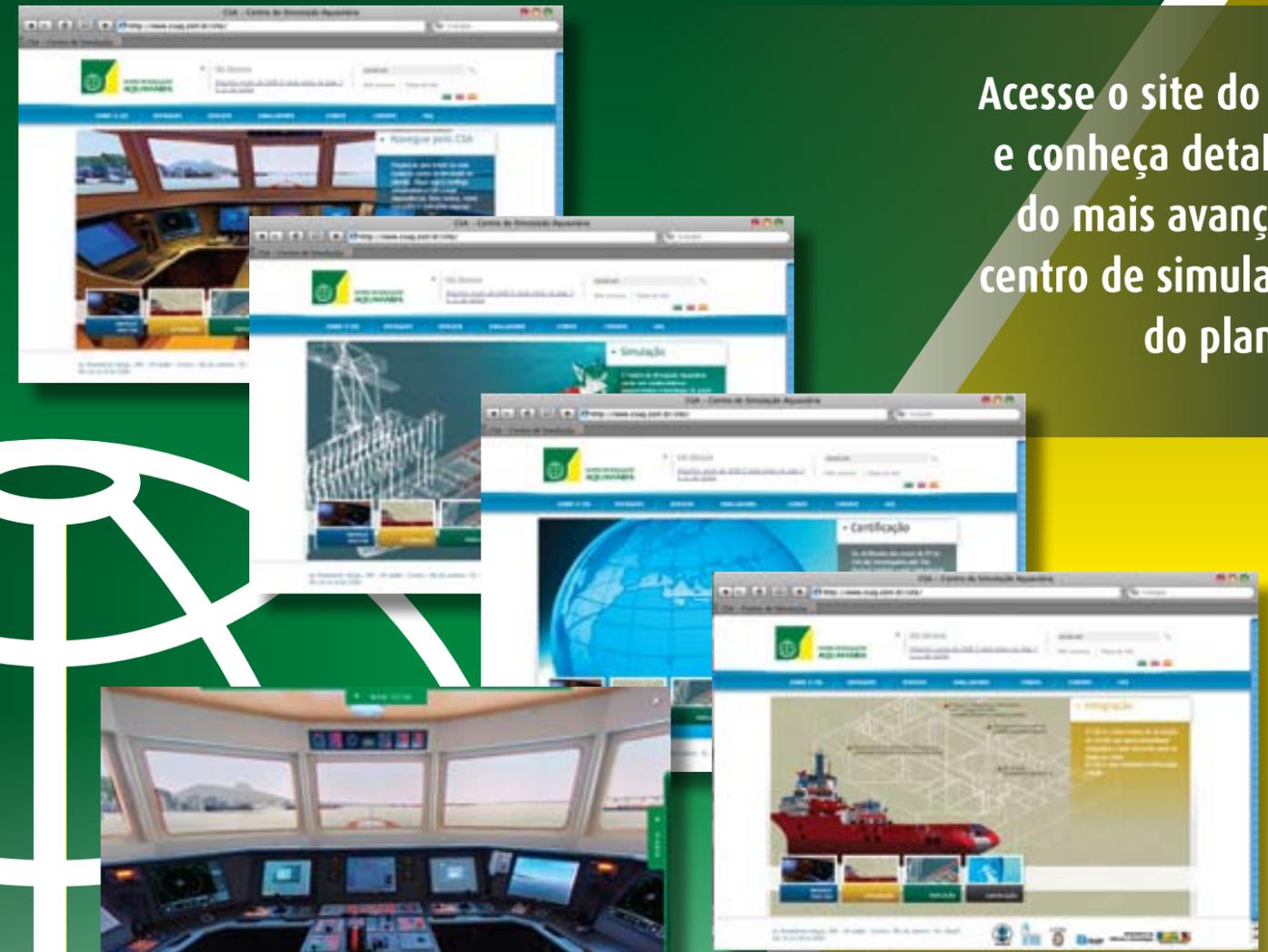
Rio, outubro de 2010.

(*) Como seria impróprio corrigir um poema, esclarecemos que o CSA – certamente arrojado e futurista – atua no aprimoramento técnico de oficiais e eletricitistas mercantes formados pelo Ciaba (PA) e pelo Ciaga (RJ).

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.com.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



Tecnologia de última geração
à disposição da comunidade marítima



Acordos Coletivos

firmados desde a última edição

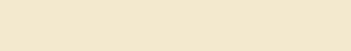
Todos os Acordos Coletivos de Trabalho foram assinados com empresas nos termos autorizados pelos representados do SINDMAR. Os arquivos em PDF dos ACTs foram enviados para as respectivas embarcações das companhias diretamente relacionadas aos acordos firmados na ocasião das assinaturas para ampla consulta e devido cumprimento por todos os representados.

FOTOS: LUCIANA AGUIAR

EMPRESA VIGÊNCIA PRINCIPAL CARACTERÍSTICA

	Log Star	De 1º de julho de 2010 até 30 de junho de 2011	A empresa, que é uma joint venture entre as companhias TBS e Log-In, firmou o primeiro ACT com o Sindicato. O documento regulariza as condições laborais dos tripulantes das três embarcações (Angra Star, Jari Star e Recife Star, que são os novos nomes do Belém, Manaus e Macau).
	Elcano (Produtos Especiais)	De 1º de abril de 2010 até 31 de março de 2011	Este ACT vem com uma redução na diferença remuneratória dos marítimos nas condições de embarcado e desembarcado e com um índice de reajuste das remunerações. O documento firmado altera o tempo de permanência a bordo; o 90x45 será substituído pelo 60x30. A Elcano tem até seis meses depois da assinatura do acordo para implementar esta substituição. O acordo foi aprovado por 61% do pessoal de bordo.
	Mercosul Line	De 1º de setembro de 2009 até 31 de agosto de 2010	As remunerações do pessoal de bordo foram reajustadas a partir de um percentual acima do INPC do período. Mais de 85 % dos marítimos aprovaram a proposição de ACT, sendo que 100% dos navios foram a favor do acordo.
	E.Batista (BW Gás)	De 1º de setembro de 2009 até 31 de agosto de 2011	Além de proteger os representados do SINDMAR por um período de dois anos, este acordo estipula o regime de trabalho 1x1, com tempo de permanência a bordo de 42 dias, e prevê o custeio de passagens aéreas e rodoviárias e o incremento do vale alimentação. O documento foi aprovado por unanimidade.
	Aliança	De 1º de março de 2010 até 28 de fevereiro de 2011	Além do reajuste remuneratório, os oficiais e eletricitas mercantes conquistaram, através do Sindicato, a diminuição da enorme diferença remuneratória entre os marítimos nas condições de embarcado e desembarcado. A proposta foi aprovada com 88 votos favoráveis ao ACT.

EMPRESA VIGÊNCIA PRINCIPAL CARACTERÍSTICA

	Finarge	De 1º de fevereiro de 2010 até 31 de janeiro de 2011	O acordo, que teve 100% de aprovação do pessoal de bordo, traz um percentual que reajusta as remunerações do pessoal de bordo.
	Enterpa	De 1º de maio de 2010 até 30 de abril de 2012	O ACT passa a ser de dois anos. Nesta primeira metade da vigência do acordo, as remunerações foram reajustadas com um percentual maior do que o aplicado no acordo anterior. Para o período de maio de 2011 até o final da vigência deste ACT, será utilizado um índice com base no INPC acumulado no período de maio de 2010 até abril de 2011. Este acordo traz o pagamento da dobra após o 33º dia de embarque ininterrupto. O documento teve aprovação unânime dos representados do SINDMAR.
	Norsul (empurradores)	De 1º de fevereiro de 2010 até 31 de janeiro de 2011	O documento traz um reajuste nas remunerações dos oficiais e eletricitas mercantes. Este acordo foi aprovado pela maioria dos representados do SINDMAR.
	Novo Visual	De 1º de fevereiro de 2010 até 31 de janeiro de 2012	Os oficiais e eletricitas mercantes conquistaram, através do SINDMAR, um percentual acima da inflação que será aplicado às remunerações. O acordo traz uma diminuição do número de horas extraordinárias com incorporação aos valores da soldada base, tornando mais uniforme a remuneração, além de uma redução no período máximo de embarque, que passará a ser de 28 dias a partir de dezembro. O documento foi aprovado por 100% dos representados do SINDMAR.
	Petrobras e Transpetro	De 1º de novembro de 2010 até 31 de outubro de 2011	Este Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho 2009/2011 reajusta as cláusulas econômicas. Dos votos válidos, a totalização chegou a 957 favoráveis ao Termo Aditivo e 59 contrários. A aceitação atingiu os 94%.
	Enterpa	De 1º de maio de 2009 até 30 de abril de 2010	Reajuste nas remunerações das categorias de bordo e a implementação do vale alimentação. A proposta foi aprovada por 100% do pessoal.



Visitas a Bordo

Desde a última edição, o SINDMAR visitou embarcações atracadas e fundeadas nos portos e terminais brasileiros. A revista UNIFICAR publica, aqui, alguns destes encontros



NT Lambari



NT Grajaú



NT Itaperuna



Golar Spirit



NT Itaperuna



NT Itaituba



NT Itaperuna



Log-In Pantanal

FOTOS: SINDMAR

Porta-contêiner da Log-In é lançado no Rio de Janeiro



SOMAFOTO

As águas da baía de Guanabara abraçaram mais uma embarcação da Log-In. A companhia lançou o segundo navio, da série de sete, no dia 25 de outubro. A solenidade aconteceu no estaleiro Eisa, no Rio de Janeiro, e reuniu o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o Governador Sérgio Cabral, além de representantes do setor marítimo e dos governos federal e estadual.

Durante a solenidade no estaleiro fluminense, o Presidente Lula destacou o momento da economia do país. “A perspectiva é de crescermos ainda mais. Hoje, o Brasil tem uma robustez em seu desenvolvimento, com mais mão de obra qualificada”, afirma o Presidente Lula.

Antes da tradicional quebra da garrafa de champanhe no costado do navio, a madrinha da embarcação, primeira-dama Marisa Letícia Lula da Silva, desejou operações seguras e mares tranquilos para os marítimos que irão tripular a embarcação.

Sobre este lançamento, o Presidente Severino Almeida destacou o extraordinário momento atual da Marinha Mercante brasileira. “Somente em 2010, tivemos o lançamento de quatro navios de grande porte. Passamos por

momentos difíceis neste setor, que ficou sem receber uma embarcação deste porte construída em nosso país por mais de uma década. Este navio também representa o resultado de muita luta dos trabalhadores deste setor. Temos esperanças de vivenciarmos mais e mais lançamentos de navios como este nos próximos anos”, afirma o Presidente do SINDMAR, que se referiu aos lançamentos do NM Jacarandá, da Log-In, e do NT João Cândido e NT Celso Furtado, estes da Transpetro.

Os sete navios da empresa foram encomendados ao custo de R\$ 1 bilhão. A encomenda da Log-In prevê a entrega de mais cinco embarcações, sendo três porta-contêineres e dois graneleiros, até 2013. A Log-In é a companhia com a segunda maior encomenda de navios a serem construídos no Brasil – perde somente para a Transpetro.

Retorno à vida marinheira



A mais nova geração de oficiais da Marinha Mercante não vivenciou a grave crise que assolou o setor nos últimos anos do século passado. Durante aquele momento crítico, um dos piores na história do segmento marítimo brasileiro, muitos trabalhadores migraram para terra e abandonaram a profissão marinheira para desempenhar funções em outros setores da sociedade. As desrespeitosas remunerações que eram pagas aos marítimos naquela década, aliadas aos longos regimes de trabalho, contribuíram para o êxodo de centenas de trabalhadores que dedicavam suas vidas ao mar.

Mais de dez anos se passaram e a Marinha Mercante brasileira sobreviveu ao mar 10 do final do século passado. A conscientização de classe tomou conta das categorias marítimas e, com ações sindicais sérias e eficientes, o segmento iniciou um processo de soerguimento. Hoje, já na beira do cais da segunda década do século XXI, a situação é bem diferente do período nebuloso do setor.

Nos últimos anos, as remunerações foram gradualmente sendo equiparadas com a qualificação

dos representados do SINDMAR. O regime de embarque também foi substancialmente melhorado. Há poucas décadas, era comum marítimos brasileiros estarem embarcados por seis, dez meses para cada mês de folga. Hoje, o mercado adota o 2x1 depois de muita luta e participação ativa da base.

É necessário frisar que a melhoria não ficou apenas fundeada no regime de embarque. Os salários, que há duas décadas estavam aquém da qualidade profissional do marítimo brasileiro, foram gradualmente aumentados e equiparados com a excelência dos trabalhadores que atuam na Marinha Mercante do Brasil. Esta conquista da classe decorreu de muita luta dos oficiais e eletricitas mercantes, através da Organização Sindical.

Estes dois pontos são clara prova de que o mercado de trabalho no segmento marítimo brasileiro passou por transformações nos últimos anos, deixando-o mais atrativo para a solidificação de carreiras marinheiras. Tal atração resulta numa volta ao mercado de profissionais formados no Ciaba e no Ciaga.

Há casos de profissionais que, por estar afastados do setor há mais de cinco anos, não podem, a princípio, exercer a profissão marítima. Para estes casos, o SINDMAR desenvolve uma ação que promove a volta de oficiais mercantes afastados da profissão por um longo período.

O caminho do retorno ao mar não é tão longo quanto parece. A determinação deve ser fator imprescindível para a volta aos mares. Com o cumprimento do Estágio Supervisionado, o Oficial pode regularizar seu Certificado de Competência. Outro caminho é participar de cursos específicos. Porém, nesta modalidade, o Oficial depende de datas de início destes cursos. A revalidação deste certificado (DPC 1031), na modalidade de Estágio Supervisionado, segue as regras da Convenção STCW 78/95, que estabelece as capacidades e limitações para o exercício de funções a bordo. Assim, o retorno à profissão marítima passa a ser possível com esta documentação. De 2003 até setembro de 2010, 317 oficiais (138 de náutica e 179 de máquinas) ficaram aptos a retornarem à vida ao mar.

Ano da retomada

Transpetro lança terceiro navio e promete mais seis em 2011



As gerações futuras olharão para 2010 e, provavelmente, enxergarão como um ano de mudanças da indústria naval no Brasil. Neste período, os trabalhadores marítimos brasileiros viram a Transpetro voltar a lançar um navio de grande porte depois de mais de uma década. No último bimestre deste ano, a subsidiária para transportes marítimos da Petrobras lançou ao mar o terceiro navio do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef): NT Sérgio Buarque de Holanda.

Durante a cerimônia, que aconteceu no dia 19 de novembro no estaleiro Mauá, em Niterói, o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, destacou o grande momento da indústria naval brasileira. “Colocamos no mar um navio que presta uma importante homenagem. Sérgio Buarque de Holanda foi um dos grandes intelectuais do país. Os outros dois navios lançados neste ano homenagearam Celso Furtado, pai dos economistas, e João Cândido, importante personagem da nossa história”, afirma.

O Presidente Lula lembrou que esta foi a última embarcação de grande porte da Transpetro lançada em 2010. “Queríamos ainda ir a Pernambuco lançar o Zumbi dos Palmares, mas o navio não ficou pronto. Portanto, esta é a minha última visita a um estaleiro e a última embarcação que lanço”, discursou o Presidente da República.

O Ministro dos Portos, Pedro Brito, defendeu o fortalecimento do modal marítimo na solenidade no estaleiro Mauá. “Hoje, o Brasil depende 60%



AGÊNCIA PETROBRAS

do transporte rodoviário. Precisamos investir mais em hidrovias”, afirmou Pedro Brito.

A tradição em cerimônias de lançamento de embarcações orienta a indicação de uma importante pessoa para a famosa quebra da garrafa no costado do navio. Desta vez, a biofarmacêutica Maria da Penha Maia Fernandes foi a escolhida. A cearense é símbolo da luta para combater a violência doméstica contra mulheres e que originou o nome da lei.

Com 183 metros de comprimento e capacidade para 48,3 mil toneladas de porte bruto, o novo navio irá operar no transporte de produtos derivados claros de petróleo. O NT Sérgio Buarque de Holanda foi a 200ª embarcação construída no estaleiro fluminense, que iniciou suas operações no século XIX.

A Transpetro prevê o lançamento de mais seis navios em 2011. A estatal

afirma que cinco das nove embarcações de grande porte lançadas até o final do próximo ano (três em 2010 e mais seis em 2011) estarão em operações. A subsidiária para transporte marítimo da Petrobras planeja a conclusão de 49 navios até o começo de 2015. Até lá, terão sido investidos R\$ 10 bilhões.

A Transpetro – subsidiária da Petrobras para o setor de transportes – cancelou a licitação de três navios de produtos que fazia parte da segunda fase do Programa Nacional de Renovação e de Modernização da Frota (Promef), lançada no fim de 2007. Segundo o presidente da companhia, Sérgio Machado, o vencedor da licitação e único proponente, o estaleiro Mauá, não chegou a um preço adequado. O preço apresentado para a construção das embarcações que tiveram licitação cancelada não foi di-



*Sérgio Buarque de Holanda (1902-1982) foi historiador, jornalista e crítico literário. É apontado como um dos maiores pensadores do século XX. Autor de diversos títulos, sua obra-prima é **Raízes do Brasil**, publicada em 1936. Sérgio, que é pai do cantor e compositor Chico e de mais seis filhos, participou da cerimônia de fundação do Partido dos Trabalhadores, recebendo a terceira carteira de filiação.*

vulgado pela companhia. A Transpetro pretende relançar a concorrência e pretende concluir todo o processo em 60 dias. A encomenda previa três navios com capacidade de porte semelhante ao que será lançado hoje, com 45 mil toneladas de porte bruto, e deveriam ser entregues em 2012.

Marítimos noruegueses lutam contra empregos de conveniência

Das expedições vikings ao intenso comércio exportador de petróleo, a Noruega é referência incontestável quando se fala em transporte marítimo. Com tanta tradição, nada mais natural que sua Marinha Mercante navegasse hoje em águas tranquilas. Puro engano. Um dos maiores desafios do Sindicato dos Marítimos da Noruega (Norwegian Seafarers' Union – NSU), na atualidade, é manter o nível de empregabilidade de seus associados, apesar da ofensiva dos armadores de conveniência.

Enquanto, no Brasil, o SINDMAR luta pela preservação das normas trabalhistas que garantem os postos de trabalho para brasileiros, na Noruega inexistem qualquer proteção ao trabalho dos marítimos nacionais frente ao uso de tripulações estrangeiras. A ânsia por lucros acelerou essa prática, com a contratação de trabalhadores de outros países, que se submetem à redução das condições salariais, sociais e de segurança do trabalho.

Nesta entrevista, a Presidente do NSU, Jacqueline Smith, conta à UNIFICAR como o sindicato enfrenta esse cenário. A entidade possui 11.500 associados, dos quais dez mil são trabalhadores ativos.

UNIFICAR: Considerando as decisões do recente Congresso da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), realizado em agosto, no México, qual o principal aspecto a ser observado e implementado em todo o mundo?

Jacqueline Smith: Os sindicatos afiliados à ITF devem intensificar a cooperação e o apoio mútuos. Ficamos bastante satisfeitos com a obrigatoriedade de adoção da Carteira dos Marítimos, pois acreditamos na necessidade da abordagem melhor coordenada das questões marítimas. Também acreditamos na necessidade de um melhor equilíbrio entre a conquista de condições dignas de vida e de trabalho, para os marítimos de Bandeiras de Conveniência que atuam no mercado internacional, e a proteção aos empregos dos marítimos nacionais que trabalham no mercado nacional, incluindo a plataforma continental nacional. Nesse sentido, a formação do Grupo de Trabalho sobre Cabotagem nos trouxe grande apoio e encorajamento. Embora muitas das questões relacionadas à cabotagem e à plataforma continental nacional sejam de responsabilidade dos sindicatos de cada país, é preciso haver uma posição clara e firme, por parte da ITF, para que os sindicatos afiliados à entidade não venham a comprometer a legislação nacional, o que prejudicaria as oportunidades de trabalho para os marítimos de seus respectivos países.

UNIFICAR: Quais são os principais problemas enfrentados pelo NSU, atualmente, para manter os empregos dos marítimos noruegueses?

Jacqueline Smith: Um dos maiores desafios é assegurar empregos para os marítimos noruegueses em nossas próprias águas territoriais e plataforma continental.

Atualmente, não existe no país uma legislação garantindo o emprego dos marítimos noruegueses ou para que tenham os salários e as condições de trabalho da Noruega. Tentamos incluir uma cláusula em nossos acordos, determinando que os salários pagos aos demais marítimos, pelo trabalho realizado em águas norueguesas ou na Plataforma Continental da Noruega, seja equivalente ao recebido pelos marítimos noruegueses em atividade no país. Contudo, a proposta foi rejeitada pela Associação Norueguesa de Armadores. Estamos agora com um processo para tentar assegurar uma legislação que exija salários da Noruega, independentemente da nacionalidade do marítimo ou da bandeira da embarcação. Um dos maiores problemas nas águas norueguesas, hoje, não são as embarcações de Bandeira de Conveniência tradicional, mas as embarcações da União Europeia, que permitem o emprego de marítimos europeus e não europeus para trabalhar sob condições internacionais, enquanto atuam nacionalmente.

UNIFICAR: Qual a sua visão sobre o sistema de Bandeira de Conveniência, utilizado amplamente pelos proprietários de navios?

Jacqueline Smith: Acredito que a prática das Bandeiras de Conveniência deverá permanecer. Principalmente, devido ao benefício fiscal decorrente da pequena ou nenhuma regulação e da total flexibilidade de escolha da tripulação. No entanto, conforme



O Presidente Severino Almeida conta para Jacqueline Smith que o SINDMAR luta pela preservação das normas trabalhistas que garantem os postos para os marítimos brasileiros

mentonei acima, muitos armadores noruegueses migram das bandeiras de conveniência tradicionais para os registros da Comunidade Europeia, pois dão as mesmas vantagens e mais o livre acesso ao comércio

europeu, mesmo que este não seja puramente nacional. Embora eu não acredite que o sistema não possa desaparecer, a ITF precisa certificar-se de que não entre em conflito com o comércio nacional. É preciso haver

uma clara diferença entre nacional e internacional, e os armadores devem ser informados de que o uso de acordos internacionais em águas nacionais ou nas plataformas continentais nacionais é inaceitável.

QUESTÃO JURÍDICO TRABALHISTA

Consulte a Assessoria Jurídica do SINDMAR e tire dúvidas sobre processos trabalhistas. Nossos advogados estão à disposição para orientar os associados. Por isso, não esqueça: mantenha seu cadastro atualizado!

O SINDMAR está à sua disposição



Papel do profissional marítimo é destaque no Dia Marítimo Mundial

O papel do profissional marítimo mereceu destaque em 23 de setembro, durante a cerimônia comemorativa do Dia Marítimo Mundial realizada no Ciaga, no Rio de Janeiro. A celebração foi capitaneada pelo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, que representou o

Ministro da Defesa, Nelson Jobim. Estiveram presentes o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, o Diretor da DPC, Alte Leal Ferreira, o Presidente do Centro de Capitães, Álvaro Almeida, representantes dos sindicatos marítimos coirmãos e das empresas de navegação, além de autoridades civis e militares.

O tema "2010: Ano do Marítimo" foi escolhido pela Organização Marítima Mundial (IMO) para as celebrações deste ano. Atividade vital para a subsistência da humanidade, o transporte marítimo movimentava a economia mundial. Contudo, o trabalho do homem do mar e as circunstâncias específicas de sua



LUCIANA AGUIAR



LUCIANA AGUIAR



LUCIANA AGUIAR

Acima, a homenagem do SINDMAR e do Centro de Capitães à memória do Oficial Fraga, que contou com a presença de dois sobrinhos do primeiro marítimo brasileiro morto durante a Segunda Guerra Mundial. Ao lado, os CLC Francisco César Monteiro Gondar e Roberto Luiz do Nascimento recebem o distintivo de Comodoro. Abaixo, a celebração da data no Ciaba, em Belém

vida profissional precisam ganhar visibilidade e o reconhecimento de outros setores econômicos.

A afirmação consta na mensagem do Secretário-Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos. No texto, a Organização reafirma a importância do trabalho do homem do mar e a intenção de elevar o nível da regulamentação do setor.

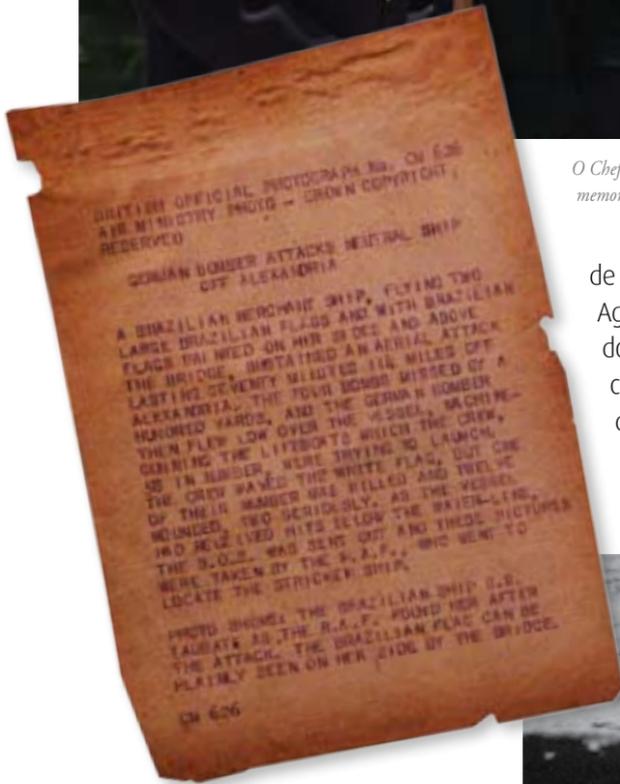
Existem no mundo, hoje, 1,5 milhão de trabalhadores marítimos em atividade. No Brasil, o transporte marítimo responde por cerca de 95% do volume dos produtos comercializados. O crescimento da navegação interior, decorrente do aumento das exportações, também influencia na demanda por novos



SINDMAR

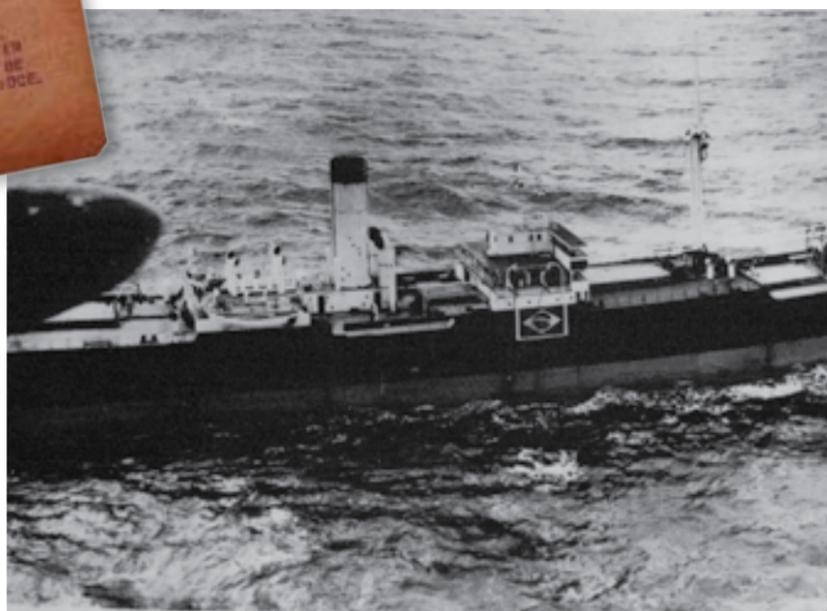


O Chefe de Máquinas e ex-combatente Jorge Alves Pinto compareceu à inauguração do memorial acompanhado do sobrinho do Oficial Mercante Fraga, Roberto Esteves



de Instrução Almirante Braz de Aguiar. O SINDMAR foi convidado a participar da solenidade capitaneada pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Rodrigo Otávio Fernandes de Hônkis. O

Vice-Alte Antônio Carlos Frade Carneiro, o Contra-Almirante Antônio Carlos Soares Guerreiro e os CMG José Bueno Junior e Alexandre Silveira Villela, assim como autoridades civis e militares, também participaram da solenidade no Ciaba, na capital paraense.



quadros. De acordo com o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, houve aumento de 25% no número de praticantes alunos formados no país neste ano. Em 2011, este índice será de 87%.

O Dia Marítimo Mundial também foi celebrado em Belém, no Centro



Inaugurado no Ciaga, o Memorial às Vítimas da Marinha Mercante Brasileira na Segunda Guerra Mundial tem a efígie do Oficial José Francisco Fraga

Homenagens especiais reverenciam Marinha Mercante

A cerimônia realizada no Ciaga teve homenagens especiais aos marítimos da atualidade e àqueles que simbolizam a grandeza da atividade mercante para o país.

Os primeiros homenageados foram os CLC Francisco César Monteiro Gondar e Roberto Luiz do Nascimento. Ambos receberam o distintivo de Comodoro, entregue pelo Diretor de Portos e Costas, em reconhecimento ao profissionalismo, tempo em comando e serviços prestados à Marinha Mercante.

Cumprindo a tradição, flores foram depositadas no busto do Visconde de Mauá, patrono do setor. Seguiu-se a inauguração do Memorial às Vítimas da Marinha Mercante Brasileira na Segunda Guerra Mundial, que resgata para as novas gerações uma parte da história que assombra os pesquisa-

dores. Afinal, o Brasil teve 33 embarcações mercantes torpedeadas durante o conflito.

O monumento tem a efígie do Oficial Mercante José Francisco Fraga, primeiro marítimo brasileiro morto durante a Segunda Guerra Mundial, antes do ingresso do país na luta. Fraga era tripulante do Lloyd Taubaté, bombardeado pela aviação nazista em março de 1941, quando cumpria a rota Chipre-Egito.

Morto aos 31 anos, seu corpo foi enterrado num cemitério de Alexandria, juntamente com uma história que somente agora, 60 anos depois, retorna à memória da Marinha Mercante brasileira.

Descendentes do Oficial Mercante Fraga compareceram ao evento e se emocionaram com a homenagem. Também esteve presente o Chefe de Máquinas e ex-combatente Jorge Alves Pinto, que sobreviveu ao naufrágio do

Lloyd Bagé, torpedeado por um submarino alemão na costa do Sergipe, em julho de 1943.

O objetivo de resgatar a memória mercante brasileira é reforçado pelas representações dos trabalhadores marítimos. Por isso, o SINDMAR e o Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM) já haviam homenageado a memória do Oficial Fraga em 2 de setembro, na Sede do CCMM, no Rio de Janeiro. Os 60 anos decorridos impediram a localização dos restos mortais, em Alexandria. Assim, Fraga foi lembrado através de pintura que reproduz seu retrato e por seus sobrinhos, Roberto e Antonio Fraga Esteves, que também foram ao Ciaga.

Para o SINDMAR, é essencial visitar a história do setor para compreender que o cenário atual foi construído após períodos de lutas e crises, enfrentados com determinação e ousadia pelos homens do mar.



“Repactuação” do Plano Petros BD impõe perda de direitos históricos

Os participantes do Plano de Benefício Definido (BD) da Petros que aderiram à repactuação decorrente do Acordo de Obrigações Recíprocas (AOR) perderam direitos históricos, adquiridos no contrato original e garantidos pela Constituição Federal. Com a repactuação, os assistidos ingressaram em novo contrato que impõe, entre outros prejuízos, perda do seguro salário e possível redução do benefício global

O alerta é de Paulo Teixeira Brandão, Conselheiro Deliberativo da Petros, eleito pelos participantes e assistidos para representar seus interesses. Segundo ele, a proposta de repactuação gerou diversas mudanças no regulamento da Petros, comprometendo a qualidade da complementação paga aos beneficiários, que perderam direitos em nome da capitalização da Petrobras e da satisfação dos acionistas.

Nesta entrevista, o Conselheiro Paulo Brandão fala sobre o método de cálculo no plano original, as alterações após a repactuação e as perdas dos assistidos, que atribui à má atuação de algumas representações sindicais.

UNIFICAR: Como é o Plano de Complementação original da Petros e o que oferece aos participantes?

Paulo Brandão: O Plano original

é de Complementação dos benefícios oficiais (INPS/INSS) e oferece um verdadeiro seguro de salário vitalício, após a concessão da aposentadoria oficial. Inicialmente, os rendimentos eram reajustados com base proporcional aos reajustes dos benefícios oficiais. Após 1984, passaram a ter como base as valorizações dos salários dos empregados das patrocinadoras, com transferência de ganho real.



Paulo Brandão: “Inúmeras mudanças nos Regulamentos dos ‘repectuados’. A mais significativa foi a perda dos direitos adquiridos e garantidos pela Constituição Federal”

UNIFICAR: Qual a principal garantia dos participantes?

Paulo Brandão: A garantia solidária das patrocinadoras, expressa no “contrato de adesão” instituído pela Lei 6.435, de 1977. No caso da Petros, há a garantia da União Federal, como acionista controladora das empresas do grupo Petrobras. Essa garantia ficou comprovada quando o governo, unilateralmente, determinou a extinção da Petromisa e da Interbrás. Os assistidos que trabalharam nessas empresas recebem seus benefícios rigorosamente em dia, pagos pela Petros.

UNIFICAR: A quem cabe o custeio do Plano?

Paulo Brandão: No Plano Petros de Benefício Definido (BD), o custeio é garantido de forma vitalícia pelas patrocinadoras. As contribuições dos participantes são fixas. Já as contribuições das patrocinadoras variam em função das reavaliações

atuariais. Durante os 40 anos de existência da Fundação ocorreram vários déficits (insubsistências), apurados nas reavaliações atuariais anuais. Porém, os participantes jamais fizeram aportes adicionais. Essa responsabilidade sempre foi das patrocinadoras.

UNIFICAR: A adesão dos trabalhadores ao Plano era voluntária ou compulsória?

Paulo Brandão: Nunca foi exatamente compulsória. Quando foi instalada a Fundação, a proposta de adesão fazia parte dos documentos assinados pelos empregados, no ato de admissão. Após a Constituição de 1988, a assinatura da proposta de ingresso passou a ser vinculada à informação prévia do Regulamento vigente.

UNIFICAR: Em que aspectos o Plano Petros BD difere da proposta original e o que motivou tal diferenciação?

Paulo Brandão: A diferença fundamental foi introduzida em 1984. Para o cálculo do benefício inicial, a média das contribuições feitas pelo participante passou a ser corrigida, em razão da elevada inflação daquela época, que tornava a média aritmética (que permaneceu como método de direito dos participantes admitidos até aquela data) inviável para que o participante tivesse um benefício inicial próximo do seu salário antes de aposentar. A introdução da correção monetária, para determinar a média geradora da suplementação ao benefício concedido pelo INPS (atual INSS), promoveu a revisão de todos os benefícios concedidos até aquela data, acarretando suas atualizações.

Outra grande conquista dessa época a correção anual, para todos

os benefícios concedidos e a conceder, com os mesmos percentuais de reajuste firmados em Acordos Coletivos, ou incorporados aos salários, a qualquer título, como parcelas permanentes para os empregados das patrocinadoras. Essa grande vantagem foi aprimorada em 1991, quando os benefícios pagos pela Petros passaram a ser reajustados na mesma época dos reajustes das tabelas salariais usadas pelas patrocinadoras, para seus empregados. A mudança eliminou a defasagem existente entre a data base dos ACTs das patrocinadoras e o reajuste dos benefícios do INPS/INSS, que era corroído pela inflação.

UNIFICAR: Qual a maior vantagem para esses participantes?

Paulo Brandão: Os admitidos antes de 1984 permaneceram com o direito aos dois tipos de cálculos para o benefício inicial: pela média aritmética ou pela corrigida, valendo a que indicar o maior valor para a suplementação.

UNIFICAR: Quais os direitos comprometidos após a “repactuação”?

Paulo Brandão: Foram introduzidas inúmeras mudanças nos Regulamentos dos “repectuados”. A mais significativa foi a perda dos direitos adquiridos e garantidos pela Constituição Federal. A “repactuação” fez com que o participante aderisse, sem conhecimento prévio, a um novo contrato, sujeito às novas regras e leis vigentes na época da homologação da “repactuação” pela Secretaria de Previdência Complementar (SPC), do Ministério da Previdência Social. A perda que considero mais grave, porque influencia no futuro do participante e, principalmente, de seus dependentes, é a do seguro-salário. Com

o descolamento da suplementação Petros do benefício do INSS, após o cálculo do valor inicial, o Plano repactuado não é mais complementar ao benefício oficial. O participante ficará eternamente dependente do que vier a acontecer.

UNIFICAR: Dê um exemplo.

Paulo Brandão: Recentemente, os jornais noticiaram que o INSS reduzirá milhares de pensões calculadas com erro desde 1995. Se um desses segurados atingidos for participante repactuado da Petros, seu benefício global (soma do valor do INSS com a suplementação Petros) sofrerá a consequente redução, porque a suplementação não mais se amolda às variações do INSS.

UNIFICAR: O participante ficaria à mercê da política econômica?

Paulo Brandão: Eternamente. Se o benefício do INSS sofrer reajustes abaixo da inflação – como é bem provável, em razão do alto déficit existente –, ou o IPCA (índice que corrige a suplementação Petros) do grupo repactuado for reduzido, como consequência da política dos governos de perseguir uma inflação próxima de zero, o benefício global do participante tenderá a diminuir. E nunca será agregado ganho real ao benefício.

UNIFICAR: A quem mais interessa essa redução dos benefícios?

Paulo Brandão: Atende aos interesses dos acionistas da empresa, que fomentaram essa “repactuação” com o auxílio de uma entidade representativa de trabalhadores. O objetivo é eliminar ao máximo o compromisso da empresa com a cobertura de déficits patrimoniais futuros. Não se importaram com a tranquilidade que todos merecem ao envelhecer. Por outro lado,

quem não repactuou vai ter eternamente a garantia de um benefício global digno, assegurado pela Constituição, pelas patrocinadoras e pela União Federal.

UNIFICAR: Em termos financeiros, é possível dar um exemplo comparativo do montante desses prejuízos, a curto e médio prazos?

Paulo Brandão: Ainda não tenho os dados. Mas a Petros está atualizando os valores dos benefícios e pagando os atrasados corrigidos a centenas de participantes que não repactuaram por determinação judicial. O pagamento prevê a incorporação de todos os ganhos reais obtidos pelos empregados. É fácil imaginar a grande diferença e a perda que esses participantes sofreriam, se fossem “repactuados”.

UNIFICAR: A Petrobras tem algum compromisso formal de honrar os contratos firmados?

Paulo Brandão: Sim, mas é preciso examinar os contratos assinados antes e depois da Emenda Constitucional nº 20 e Leis Complementares 108 e 109. Os que “não repactuaram” têm seus contratos assinados antes da existência desta nova legislação.

UNIFICAR: Que ações estão em curso para reverter os prejuízos daqueles que “repactuaram”?

Paulo Brandão: O prazo para a “desrepactuação” por via judicial terminou em 24 de novembro. Além dessa alternativa, a Associação dos Engenheiros da Petrobras e os Sindicatos vinculados à Federação Nacional dos Petroleiros impetraram mandado de segurança para anular a autorização da SPC (PREVIC) à “repactuação”. Conseguiram a liminar, mas seus efeitos estão suspensos até a decisão do mérito.



LUCIANA AGUIAR

*Paulo Brandão:
“A redução dos benefícios atende aos interesses dos acionistas da empresa, que fomentaram a ‘repactuação’ com o auxílio de uma entidade representativa de trabalhadores”*

UNIFICAR: Como atuaram as entidades de trabalhadores para preservar os direitos dos assistidos?

Paulo Brandão: Com exceção de uma federação e seus sindicatos filiados, todas as integrantes do Comitê em Defesa dos Participantes da Petros – Federação das Associações de Aposentados, Pensionistas e Anistiados do Sistema Petrobras e Petros, Fenaspe, e Federação Nacional dos Petroleiros, FNP – e os sindicatos independentes, como o SINDMAR, fizeram o possível para alertar seus associados sobre os riscos da opção pela “repactuação”.

CPNA debate Segurança e Saúde do trabalhador e NR-30



SINDMAR

Depois de dois meses, a Comissão Permanente Nacional Aquaviária (CPNA) voltou a se reunir nos dias 9 e 10 de setembro para acompanhar a aplicação e o desenvolvimento da Norma Regulamentadora número 30 e verificar as condições de saúde e segurança do trabalhador fluvial. Neste encontro, a comissão tripartite (trabalhadores, governo e empresariado) discutiu o trabalho no segmento fluvial, principalmente na região do Centro-Oeste brasileiro.

O primeiro dia de reunião aconteceu na Capitania Fluvial do Pantanal, Mato Grosso do Sul, e contou com a participação dos representantes da CONTMAF, do SINDMAR, da FNTTAA, do governo federal, por intermédio do Ministério do Trabalho e Emprego, da Fundacentro e da Diretoria de Portos e Costas, e do patronato, representado pelo Syndarma e pela Companhia de Navegação Norsul.

Coordenados pelo Auditor Fiscal do Trabalho José Roberto de Novaes Moniz de Aragão, os representantes

convidaram a base para debaterem dificuldades encontradas a bordo. Além disso, a exaustiva jornada de trabalho também foi debatida. Há casos em que o Comandante trabalha 15 horas diárias, sem registro em livros, sem diário de bordo. As acomodações coletivas e os refeitórios inadequados também foram temas da discussão.

No segundo dia da reunião, que aconteceu na Delegacia da CONTMAF na cidade sul-matogrossense, a comissão tripartite continuou a ouvir depoimentos de tripulantes das embarcações fluviais e de dirigentes sindicais fluviais. Neste dia, ficou estabelecido que representantes da DPC e do MTE irão estudar procedimentos que viabilizem uma ação fiscalizadora nas embarcações fluviais. A Comissão deliberou, ainda para este ano, um projeto com a Fundacentro para elaboração de um estudo científico sobre as condições de saúde e segurança do trabalho fluvial.

NAVEGUE CONOSCO



Conheça o site
do seu Sindicato

www.sindmar.org.br



Ganhos reais em dez anos colocam representados pelo SINDMAR no topo do mercado de trabalho



Salários dignos, ampliação dos benefícios sociais, preservação do mercado de trabalho e consequente aumento da qualidade de vida. Estes foram os ganhos reais dos oficiais e eletricitas da Marinha Mercante brasileira nos últimos dez anos.

Quem certifica é a Fundação Getúlio Vargas (FGV), através do estudo "Variação Salarial dos Marítimos no Brasil", apresentado em junho ao SINDMAR. A pesquisa foi baseada nos dados econômicos constantes de todos os Acordos Coletivos de Trabalho, incluindo Termos Aditivos, firmados entre o SINDMAR e as principais empresas de navegação em atividade no país ao longo da década 2000-2010.

A evolução das condições de emprego, trabalho a bordo e nível salarial dos marítimos brasileiros, no período avaliado, é extraordinária. Tal resultado se repete comparativamente em relação ao cenário internacional. De 2000

a 2008, os salários, diretos e indiretos, de oficiais e eletricitas mercantes brasileiros superaram todos os índices conquistados pelos profissionais que tiveram Acordos Coletivos de Trabalho celebrados através de suas representações sindicais.

Cenários contrastantes

Tratando-se do mercado de trabalho interno, a pesquisa da FGV assegura que os marítimos pertencem, hoje, a uma das categorias que mais evoluíram economicamente no país. Em termos de elevação salarial mensal e benefícios sociais, oficiais e eletricitas mercantes estão à frente dos demais trabalhadores especializados do ramo da Infraestrutura e da Indústria de Base, que engloba áreas como Engenharia, Siderurgia, Construção Civil, Energia Elétrica, Petroquímica, Mineração e de diversos modais de Transporte, entre outros.



SINDMAR

Os resultados positivos apresentados no estudo da FGV contrastam com o cenário da Marinha Mercante na década de 1990. O período, considerado um dos piores na história do setor, foi marcado pelo desemprego, estagnação da construção naval, sucateamento da frota nacional e o interesse de parte do empresariado em abrir o mercado de trabalho às tripulações de conveniência.

Em decorrência, os marítimos brasileiros mesmo quando empregados conviviam com o risco do desemprego, o subemprego, o aviltamento salarial e péssimas condições de trabalho a bordo. Tais circunstâncias adversas estimularam, inclusive, a migração para outras atividades profissionais.

A mudança da política de governo para o setor, com forte influência do sindicalismo marítimo a partir dos anos 2000, promoveu o ressurgimento da Marinha Mercante brasileira. Por sua vez, os

ganhos salariais e sociais foram determinados pela competência da representação sindical, que promoveu, em todas as negociações, a valorização do trabalhador marítimo.

Profissional estratégico

A tendência é de aumento do volume de cargas transportadas, principalmente em função do desenvolvimento do setor de petróleo e gás. Na cabotagem, apesar da predominância do transporte rodoviário, a movimentação de cargas não parou de crescer em nossos portos, mesmo com a crise instalada a partir de agosto de 2008.

O mercado de trabalho é altamente promissor, com perspectivas de absorver em número até o final de 2015 o triplo de profissionais formados em toda a década passada, sem risco de excesso de oferta de mão de obra.

Contudo, o mercado aquecido também impõe riscos, como a tentativa de redução de custos pelas empresas internacionais que atuam no país. Sob o argumento de falta de disponibilidade de pessoal especializado, tentam encontrar brechas na legislação nacional para empregar tripulações estrangeiras em alguns segmentos.

Daí a importância dos Acordos Coletivos de Trabalho firmados pelo SINDMAR com as empresas de navegação, nacionais ou estrangeiras, mediante aprovação expressa dos tripulantes de embarcações. As negociações envolvem longo processo, por vezes desgastante. Uma vez celebrado, o Acordo Coletivo de Trabalho incorpora novos direitos trabalhistas e benefícios sociais aos já existentes na legislação nacional.

O que é um ACT?

Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) é o pacto celebrado, necessariamente, entre sindicato de trabalhadores e empresa, a fim de normatizar ou mesmo solucionar conflitos de natureza econômica, como salários, adicionais e complementos, bem como condições de trabalho e sociais, próprios de uma relação laboral. Por sua vez, a Convenção Coletiva de Trabalho só pode ser firmada entre representações sindicais dos trabalhadores e empresariais.

Para os trabalhadores, o ACT é a principal garantia de cumprimento dos direitos trabalhistas e benefícios sociais acordados além do previsto na legislação em vigor.

O marítimo, mais do que qualquer outro trabalhador, encontra em seus Acordos Coletivos a referência e a defesa de seus direitos conquistados. Sejam conquistas através da via negociada ou da luta sindical com mobilizações e paralisações.

Tal aspecto é decorrência do fato de que, na legislação trabalhista, as características concernentes ao trabalho no mar são quase inexistentes, focando no mais das vezes as obrigações para o tripulante, na defesa do navio e de sua carga.

O SINDMAR dispõe de um setor especializado em Acordos, que atua juntamente com a Direção em todas as etapas de negociação, a fim de firmar os melhores ACTs possíveis para os oficiais e eletricitistas mercantes brasileiros.



THELMA VIDALES / AGENCIA PETROBRAS



Deepwater Horizon: acidente e lições aprendidas

No dia 20 de Abril de 2010, por volta das 21h local, no Golfo do México, uma explosão na plataforma de perfuração Deepwater Horizon, de propriedade da empresa Transocean e operando para a BP – British Petroleum, deu início ao que é registrado como um dos mais graves acidentes do setor de Exploração e Produção de Petróleo. A unidade afundou após 36 horas de intenso incêndio, deixando onze pessoas mortas, dezessete feridas e o poço Macondo, a 48 milhas náuticas da costa e 148 milhas náuticas do porto de recursos mais próximo, no estado da Louisiana, aberto por 87 dias consecutivos no que é considerado o maior vazamento da história dos Estados Unidos, talvez mesmo um dos maiores a nível mundial.

Cerca de cinco meses após o acidente, uma comissão interna da BP, formada por diversos profissionais do setor, divulgou um relatório com a descrição dos eventos anteriores a esse fatídico dia, desde o início do poço por uma outra plataforma até o descontrole do mesmo alguns minutos antes da primeira explosão a bordo da D. Horizon. Relata ainda todas as tentativas realizadas para tentar fechar o BOP e intervir no poço aberto. O relatório é concluído com oito motivos considerados como chave para a ocorrência de tão grave acidente.



Esse artigo busca relatar os eventos anteriores ao descontrole do poço, os oito motivos-chave que formaram a cadeia que levou ao acidente e os procedimentos considerados adequados para o controle de tais situações, de interesse a todos do setor, especialmente no Brasil, já que nosso trabalho de E&P em águas profundas até mesmo superam os do Golfo do México. O objetivo é dar divulgação aos riscos de uma operação tão sensível e tão rotineira no offshore.

As horas anteriores ao acidente

Desde o dia 19 de abril, após o assentamento da última coluna de tubulação, a operação chave era a cimentação desse pequeno trecho.

Após a conclusão da operação, um teste chamado pressão negativa teve início, para verificar a integridade do poço. Consiste em retirar a lama por outro fluido mais leve, fechar o BOP deixando somente uma rede específica, a linha de kill (uma rede especial do BOP para acesso direto ao interior poço em caso de necessidade de ação de controle) aberta para observar o fluxo no sistema. Se houver ingresso de hidrocarboneto no poço, o fluxo na linha de kill será detectado, verificando que o poço não está íntegro. Ao contrário, se não houver fluxo significa que a cimentação foi adequada, e a próxima operação tem início.

Segundo o relatório da BP, os membros que participaram do teste o consideraram satisfatório e prosseguiram para a próxima fase, que seria posicionar um plugue de cimento próximo ao reservatório e instalar um equipamento de fundo chamado Locking Sleeve bem acima do revestimento imediato à zona produtora, visando o isolamento do reservatório de maneira segura e consequente retirada do BOP e encerramento do poço.

Ainda segundo o relatório da BP, o BOP foi reaberto considerando o poço íntegro e a operação teve início na noite do dia 20 de abril, por volta

das 20h50min. Durante os minutos seguintes, enquanto a plataforma fazia a circulação e troca necessária de fluidos para preparar a descida das ferramentas seguintes, um desequilíbrio hidrostático fez com que o poço começasse a permitir o fluxo de óleo, provavelmente no momento em que uma das bombas de lama teve sua vazão reduzida. Nos registros que seguiram, através de monitoramento dos indicadores da plataforma, enviados de forma real-time para a base operacional da BP, verificou-se uma série de indícios de alterações na densidade da lama, bem como das pressões no poço. A equipe a bordo da unidade não conseguiu reconhecer esses indícios até que o óleo já estivesse atingido a coluna de riser logo abaixo da plataforma. Uma ação equivocada do encarregado de perfuração, provavelmente por não avaliar adequadamente a quantidade de óleo que já estava se deslocando na coluna, fez com que o fluido impregnado de óleo fosse direcionado para o interior da plataforma, para um tanque de recebimento e posterior separação entre o fluido e o hidrocarboneto. Uma série de eventos em sequência culminou na explosão a bordo da D. Horizon.

O relatório da BP aponta não um, mas oito motivos considerados chave na ocorrência desse acidente. Como em todo estudo de caso, uma árvore de acontecimentos foi montada, demonstrando como essa cadeia de



eventos culminou em uma situação desastrosa. Os oito motivos são:

1) A cimentação do revestimento feita no dia anterior não foi feita adequadamente. O cimento era de um tipo leve e com presença de nitritos. Provavelmente houve desprendimento de nitrogênio, que fez com que ocorressem falhas na integridade do cimento que não resistiram à pressão natural do poço e permitiram o fluxo de óleo. A BP concluiu que houve falha na avaliação do cimento, avaliação de risco da operação e falha na interpretação do teste de pressão negativa feito no poço algumas horas após a cimentação. A cimentação ficava a cargo da Halliburton;

2) A barreira instalada sobre o topo do reservatório, a locking sleeve, permitiu a passagem de óleo do reservatório para o interior do poço. Não haverá a possibilidade de avaliar a peça, uma vez que foi destruída com as ações realizadas para o fechamento do poço. A BP conclui que pode ter havido uma falha na produção da peça ou uma falha na instalação por parte da equipe de perfuração;

3) O teste de pressão negativa foi mal interpretado. Antes do abandono temporário do poço, foi feito um teste de pressão negativa, substituindo a lama por fluido mais leve, como a água do mar, criando um ambiente hidrostático desigual de maneira controlada. Houve vários indícios de ingresso de óleo no poço, mas tanto a equipe da BP, quanto a equipe da Transocean, não souberam interpretar os resultados do teste;

4) O fluxo não foi identificado pela equipe de perfuração antes que o óleo chegasse no riser. Essa demora em responder ao blow-out foi um fator complicador, já que havia uma condição de balanço hidrostático muito difícil de ser controlado. Cerca de 40 minutos seriam necessários para que o óleo migrasse até a plataforma, portanto houve uma forte demora na resposta;

5) A ação tomada de maneira a responder ao blow-out, migrando o fluido para o interior da sonda em vez de modificar o fluxo para a rede que jogaria para o ambiente externo (overboard discharge), foi o fator gerador da explosão na plataforma. Caso o fluido tivesse sido jogado no mar haveria mais tempo para preparar uma resposta adequada ao evento, e mesmo o impacto ambiental seria menor, sem contar na perda das 11 vidas;



6) A sala que continha o suspiro do tanque e o separador de óleo e gás do fluido de perfuração continha uma série de captações de ar e suspiros de outros sistemas. O sistema de separação também foi mal utilizado, já que ele não possuía capacidade de atender a toda a quantidade de fluido destinada a ele quando o encarregado da perfuração direcionou o fluxo do poço para o sistema;

7) O sistema de detecção de gás e incêndio não alertou para a presença de gás em locais que não eram classificados como eletricamente protegidos, como dutos de ar condicionado e ventilações em geral da plataforma;

8) Os três modos de acionar o BOP em situações de emergência falharam. As explosões desarmaram ou destruíram o sistema de desconexão de emergência, que seria o método primário de acionamento. Os dois

controles eletrônicos do BOP, chamados de pods amarelo e azul, não acionaram o BOP automaticamente com a perda de energia da plataforma ou perda da hidráulica do sistema: o pod amarelo apresentava

uma válvula solenoide defeituosa e que portanto não atuou; o pod azul apresentava sua bateria de acionamento descarregada.

Conclusões:

Como todo acidente, este também se desenvolveu a partir de falhas de interpretação, manutenção e avaliação cautelosa de todas as etapas do poço. Uma operação rotineira da sonda deveria ter sido mais planejada e o treinamento da equipe de perfuração ser melhorado, no intuito de identificar com rapidez prováveis falhas e acontecimentos do poço.

O acidente da Deepwater Horizon acende uma enorme luz amarela no setor offshore, em especial no Golfo do México e aqui no Brasil, onde os poços caminham cada vez mais para águas profundas. O investimento, que ocorre no avanço tecnológico

de novos e melhores equipamentos, plataformas com maior capacidade e velocidade de perfuração, brocas mais efetivas, engenharia de poço avançada, também deve ocorrer na manutenção custosa que essa tecnologia carrega e, principalmente, no treinamento e desenvolvimento de aptidões na equipe de trabalhadores que atua dia a dia no setor. Não basta saber como operar o equipamento; deve-se saber seus princípios. Não basta olhar indicadores e medidores e agir conforme uma regra pré-programada; deve-se entender o que aqueles valores significam e a implicação de um fator no total da engenharia do poço.

Necessitamos de profissionais mais bem treinados e capacitados, com maior qualificação para ocupar determinadas posições. Entende-se que a experiência é fundamental, mas esta deve vir acompanhada de uma sólida base técnica do trabalho realizado. O comprometimento e a comunicação entre as diversas operações conjuntas que ocorrem a bordo deve ser exigência pessoal, de maneira a não permitir que uma cadeia perigosa de eventos comece a se desenvolver. Falta o investimento humano no setor, comprometimento com as pessoas que estão trabalhando para atingir resultados, não somente com os resultados.

Quer ler mais sobre este tema? Acesse www.csaq.org.br e conheça o menu Destaques / Diário de Bordo.



SEMINÁRIOS DO SINDMAR

Promovendo conhecimento, consciência e união de classe para garantir e ampliar nossas conquistas



Clique em www.sindmar.org.br e saiba os novos locais e datas dos Seminários do SINDMAR



Investindo em pessoas

Diretora da OIT visita SINDMAR e destaca importância da boa qualificação

ILO Directress visits SINDMAR and stresses importance of good qualification



A importância da boa qualificação profissional e do treinamento contínuo, para o sucesso na carreira mercante, foi destacada pela Diretora do Departamento de Normas da Organização Internacional do Trabalho (OIT), Cleopatra Doumbia-Henry, ao visitar a Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, em 16 de agosto.

Na ocasião, a Diretora da OIT conheceu as instalações do Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e acompanhou um dos exercícios realizados pelos oficiais mercantes que participavam do curso avançado de Posicionamento Dinâmico (DPA-5).

A estrutura do CSA, sua mecânica de operação e a tecnologia de ponta ali empregada impressionaram a representante da OIT. Cleopatra Doumbia-Henry

The importance of good professional qualification and continuous training for success in the merchant career was stressed by ILO International Labor Standards' Department Directress Cleopatra Doumbia-Henry, upon visiting SINDMAR headquarters in Rio de Janeiro, last August 16.

At the occasion ILO Directress got to know the Waterways Simulation Center (CSA) facilities and watched one of the drills carried out by merchant officers attending the advanced course of Dynamic Positioning (DPA-5).

CSA structure, its operational mechanics and advanced technology impressed ILO Representative. Cleopatra Doumbia-Henry enhanced the need for



ressaltou a necessidade do aprimoramento constante, que hoje se torna bem mais efetivo, graças ao avanço tecnológico. Terminada a simulação, desejou pleno êxito profissional aos oficiais que realizavam o curso.

Administrado pela Fundação Homem do Mar, o CSA, que funciona na Sede do Sindicato, é o centro de simulação mais moderno do mundo. Seu diferencial, em relação aos demais centros existentes, é a plena integração dos simuladores. Isso possibilita um treinamento interativo, reproduzindo, em ambiente virtual, todos os procedimentos realizados a bordo, numa embarcação real.

A Diretora da OIT conversou com o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, sobre aspectos do segmento marítimo e das condições laborais no país. Em seguida, assistiu ao filme *A Força que Vem do Mar*, produzido pelo SINDMAR, que registra o valor e as conquistas dos oficiais e eletricitas mercantes brasileiros, ao longo da última década.

O filme, em formato de documentário, traz depoimentos de diversas personalidades que vivenciaram a história da atividade marítima no Brasil. Suas narrativas são apresentadas em paralelo à trajetória do SINDMAR, desde sua fundação. As mudanças significativas no cenário laboral do setor, em especial para os oficiais e eletricitas mercantes, pontuam a obra.

A Diretora da OIT veio ao Brasil cumprindo agenda institucional. Entre seus compromissos, estava a assinatura de protocolo de intenções com o Ministério Público do Trabalho. O objetivo é promover atividades conjuntas para a efetiva aplicação de normas referentes à proteção do trabalho.

constant upgrading which technologic improvements require to be much more effective in the present days.

After the drill, she wished plain professional success to all officers who were attending the course.

CSA – administrated by Seaman's Foundation – operates at SINDMAR Headquarters and is the most modern waterways simulation center in the world. Its differential in comparison to other ones is the plain integration of all simulators. This enables an interactive training thus reproducing all proceedings in a virtual environment exactly as carried out on board of a real vessel.

ILO Directress spoke to SINDMAR President Severino Almeida about aspects of the maritime activity and labor conditions in the Country. Afterwards, she watched the film "The strength that comes from the sea" produced by SINDMAR, registering the value and conquers of merchant officers and electricians along the last decade.

The film, displayed as a documentary, shows statements of several personalities that lived the history of the maritime industry in Brazil. Their narratives are presented in parallel to the trajectory of SINDMAR since its foundation. The significant changes at the labor scenario of the activity, specially for merchant officers and electricians, punctuate the film.

ILO Directress came to Brazil in attendance to an institutional agenda. Among her commitments was the signature of a protocole of intentions with the Labor Public Attorney General. The objective is to promote conjunct activities for the affective application of rules pertaining to protection of labor.

Prefeito de Teresópolis visita área do futuro CSA e manifesta apoio ao projeto



A construção, em Teresópolis, de um centro de simulação aquaviária de referência mundial levou o Prefeito Jorge Mario Sedlacek a visitar a área destinada às futuras instalações do CSA no dia 24 de setembro.

Após conhecer o projeto, que considerou arrojado e de grande importância social, o Prefeito manifestou seu apoio à iniciativa e o compromisso de unir esforços com o SINDMAR e com a Fundação Homem do Mar para viabilizar o empreendimento.

O Prefeito Jorge Mario estava acompanhado pelo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, e pelos secretários municipais do Trabalho e Emprego, Marcos Ferreira, e do Desenvolvimento Econômico, Nassouh Ejje.

Durante a visita, foram apresentados os dados técnicos e a planta pre-

liminar, que é elaborada em conjunto com a análise topográfica da área. A sofisticação do projeto, que integra modernidade tecnológica com total preservação do meio ambiente, impressionou os visitantes.

Pela excelência das instalações, o novo CSA irá capacitar um número bem maior de profissionais do mar, sem alterar o nível de qualidade dos cursos. O projeto prevê a construção de 30 salas de aula, sete de simulação, auditório, áreas de lazer e hospedagem, restaurante e quadras de esporte. Dessa forma, os alunos poderão se dedicar ao aprendizado em tempo integral, sem necessidade de deslocamentos diários.

Benefícios socioambientais

Para o município de Teresópolis, os benefícios sociais serão bastante significativos. Uma vez implantado,

o empreendimento deve gerar cerca de 300 novos empregos diretos, com aquecimento da economia local e do turismo. Além disso, irá despertar o interesse dos jovens serranos para a profissão marítima.

“É uma honra para Teresópolis abrigar um projeto tão arrojado. Esse é o tipo de investimento que buscamos para a nossa cidade. Um desenvolvimento econômico e social com geração de trabalho e renda para a população, mais a preocupação ambiental. O Centro de Simulação continuará a ser uma referência mundial no segmento e atrairá visitantes de diversos países, divulgando o nome de Teresópolis internacionalmente”, ressaltou o Prefeito.

Os elogios ao empreendimento foram seguidos pelos Secretários Marcos Ferreira e Nassouh Ejje, que também destacaram o compromisso



O Diretor Jailson Bispo, ao lado do Prefeito Jorge Mario Sedlacek e de secretários municipais, acredita que Teresópolis estará no mapa da simulação aquaviária

com a preservação do meio ambiente, presente em todas as etapas do projeto. Na construção do complexo será utilizada apenas a área descampada, sem intervenção na mata nativa do entorno.

O SINDMAR e a Fundação Homem do Mar pretendem iniciar a construção em 2011. De acordo com o Diretor Jailson Bispo, o apoio da Prefeitura de Teresópolis é essencial para o sucesso da iniciativa.

“Essa parceria será bastante produtiva, pois queremos promover o desenvolvimento tecnológico da região e colocar Teresópolis no mapa da simulação aquaviária”, afirmou o Diretor Financeiro do SINDMAR.

Projeto segue princípios da arquitetura responsável

Um empreendimento com as dimensões do futuro CSA traz o desafio de aliar alta tecnologia e meio ambiente, com equilíbrio e sustentabilidade. Esta é a maior preocupação do arquiteto Max Gruzman, responsável pelo projeto, ao qual vem se dedicando de forma especial.

UNIFICAR: Qual a sua principal impressão sobre a área onde ficará o CSA?

Max Gruzman: O SINDMAR foi muito feliz ao encontrar e adquirir essa área, que tem características realmente especiais. São 845 mil metros quadrados com paisagem interna e do entorno praticamente intocadas. Nesse território, encontramos florestas nativas, diversas nascentes, um belíssimo lago com 20 mil metros quadrados, espécies raras de pássaros e pequenos animais. É dentro desse cenário que teremos o privilégio de projetar o conjunto do complexo tecnológico, cultural e de lazer que será o CSA.

UNIFICAR: Como o projeto irá contemplar o meio ambiente e a sustentabilidade?

Max Gruzman: Vamos preservar o conjunto ambiental, locando as construções em área descampada, sem vegetação, a ser complementada por projeto

paisagístico com uso preferencial de espécies nativas. Os processos construtivos irão privilegiar o uso de materiais e serviços com o aproveitamento dos recursos naturais. Por exemplo, projetamos o abastecimento de água com uso das nascentes locais, energia solar para complementar as necessidades de aquecimento, estações de tratamento dos resíduos sanitários e um adequado equacionamento do uso econômico de energia elétrica.

Unificar: Como serão as demais construções previstas para o complexo do CSA?

Max Gruzman: Dentro do conjunto do CSA, projetamos uma colônia de férias para os familiares dos associados do SINDMAR. Todos os prédios serão construídos de maneira harmônica, valorizando a visão das paisagens nativas. Nosso objetivo é minimizar a interferência dessas construções dentro deste pequeno paraíso natural, que é a área de Teresópolis.



FOTOS: LUCIANA AGUIAR



Procuradores do MPT conhecem tecnologia do CSA

Dezoito procuradores do Ministério Público do Trabalho, de estados das cinco regiões brasileiras, visitaram a Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, no dia 13 de outubro, para conhecerem o funcionamento do Centro de Simulação Aquaviária. Os representantes do MPT ficaram impressionados com a tecnologia aplicada no CSA. Administrado pela Fundação Homem do Mar, o Centro de Simulação Aquaviária é o

curiosos sobre a modernidade tecnológica, a execução dos exercícios simulados e o funcionamento do Passadiço do CSA. "Tudo isso aqui é maravilhoso. Esta visão prática é excelente e certamente qualifica os marítimos de forma única", afirma Estanislau Tallon Bozi, Procurador do MPT em Vitória.

De igual opinião, Ronaldo Fleury, Procurador do MPT em Brasília, ficou impressionado com o CSA. "Nunca comandi uma embarcação, mas tenho certeza de que a realidade virtual aqui apresentada é muito próxima da real. Isso é impressionante", exclama o Procurador Fleury.

No dia seguinte, os procuradores se reuniram na Zona Sul do Rio de Janeiro e participaram do Seminário Legislação, Saúde e Segurança no Trabalho Aquaviário para conhecer as questões específicas do mercado de trabalho marítimo, como regime de trabalho em plataformas marítimas, offshore e portos brasileiros. O objetivo do encontro, que contou com a participação do Ministério do Trabalho e Emprego, da Marinha do Brasil, do SINDMAR, da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e da Petrobras, foi capacitar os representantes do Ministério Público para fiscalizar ambientes e condições do trabalho marítimo.

Neste Seminário, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, palestrou sobre a importância da presença fiscalizadora do Ministério Público do Trabalho para a preservação da saúde, da segurança

laboral e dos empregos no segmento aquaviário. "Precisamos estar atentos à crescente terceirização de mão de obra no offshore, que resulta em excesso de horas extraordinárias e numa significativa piora das condições sociais", alerta.

O Presidente Severino Almeida destacou a Resolução Normativa número 72, do Conselho Nacional de Imigração. A RN-72 assegura vagas de trabalho para os marítimos brasileiros que atuam neste setor. "Sem a fiscalização do Ministério Público, corremos o risco de perder empregos para trabalhadores estrangeiros, contratados por baixos salários e em condições precárias", afirma.

Para a Coordenadora Regional do Trabalho Portuário e Aquaviário da 1ª Região, Procuradora do Trabalho Junia Bonfante Raymundo (na foto abaixo), o encontro é um passo adiante na capacitação dos procuradores para a compreensão do universo aquaviário e para a aplicação da legislação neste setor.



FOTOS: LUCIANA AGUIAR

Livros



Sentimentos à flor da pele, da caneta e do papel

Claudio Nascimento

O propósito deste livro, segundo seu autor, é abrir caminhos entre pais e filhos, contribuindo para um relacionamento onde os sentimentos sejam valorizados. A inspiração surgiu após a leitura de uma carta, escrita por sua filha mais velha, então com oito anos de idade, solicitando aos pais o mesmo tipo de atenção dado às duas irmãs mais novas.

Até então, Claudio Nascimento e sua esposa acreditavam, como todos os pais, dedicar às três meninas o mesmo nível de cuidados e carinho. Mas, o alerta da primogênita veio amplificar a reflexão do autor sobre os sentimentos dos filhos e a necessária presença dos pais.

A partir dessa experiência, Claudio buscou na parábola bíblica do Filho Pródigo os elementos necessários para falar sobre a importância da estruturação familiar, do resgate dos valores e do convívio na tarefa de educar os filhos.

Como ele mesmo aponta, o mundo atual exige que os pais saiam para trabalhar e, mesmo sem querer, muitas vezes se distanciam dos filhos. Apesar das exigências da vida moderna, é fundamental que se esforcem para ser pais presentes, amigos, educadores e, também, disciplinadores, priorizando os sentimentos e a noção de lar como o lugar de uma família feliz.

Leitura para todas as idades



O SINDMAR tem uma biblioteca com mais de 500 títulos de livros – sendo mais de 400 técnicos – à disposição de todos os associados. A biblioteca do SINDMAR é administrada pelo Departamento dos Aposentados. O associado poderá pegar por empréstimo qualquer um dos livros, de segunda a sexta-feira, após as 14h.

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

RN-72: Qual a sua importância?

A Resolução Normativa número 72, do Conselho Nacional de Imigração (CNIg), entrou em vigor em 13 de outubro de 2006 e é um dos mais importantes mecanismos de proteção ao mercado de trabalho dos marítimos brasileiros.

De acordo com as determinações da RN-72, o marítimo tem postos de trabalho garantidos

O documento, que foi formalizado após mais de um ano de intensos debates das lideranças sindicais, com a participação efetiva do SINDMAR e da CONTTMAF, com o governo federal e armadores, obriga a utilização progressiva de brasileiros no setor marítimo após noventa dias de permanência das embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Para

as embarcações e plataformas que atuam no segmento marítimo e que estão envolvidas em inúmeras operações de pesquisa e exploração de petróleo, a Resolução Normativa 72 representa um expressivo avanço na defesa do mercado de trabalho para o marítimo brasileiro.

Em outras palavras, a Resolução Normativa número 72, que revogou a RN-58, regulamenta a chamada

de tripulantes nas navegações de cabotagem e de apoio marítimo e para as embarcações e plataformas utilizadas nas atividades de pesquisa e exploração de petróleo no mar. Desta forma, a vigência e o consequente cumprimento da RN-72 garante postos de trabalho para marítimos brasileiros.

Porém, a luta pela manutenção de trabalho para marítimos

brasileiros em águas jurisdicionais brasileiras é constante. Não raro são as nefastas investidas dos armadores para flexibilizar e, até mesmo, derrubar esta resolução. O sustento pelos postos de trabalho é inequívoca preocupação da Representação Sindical. A RN-72 é a grande responsável por inúmeras vagas no mercado de trabalho serem destinadas exclusivamente a brasileiros. É imprescindível que mais e mais homens e mulheres do mar conheçam a Resolução Normativa número 72 e que estejam engajados na luta pela defesa dos postos de trabalho.

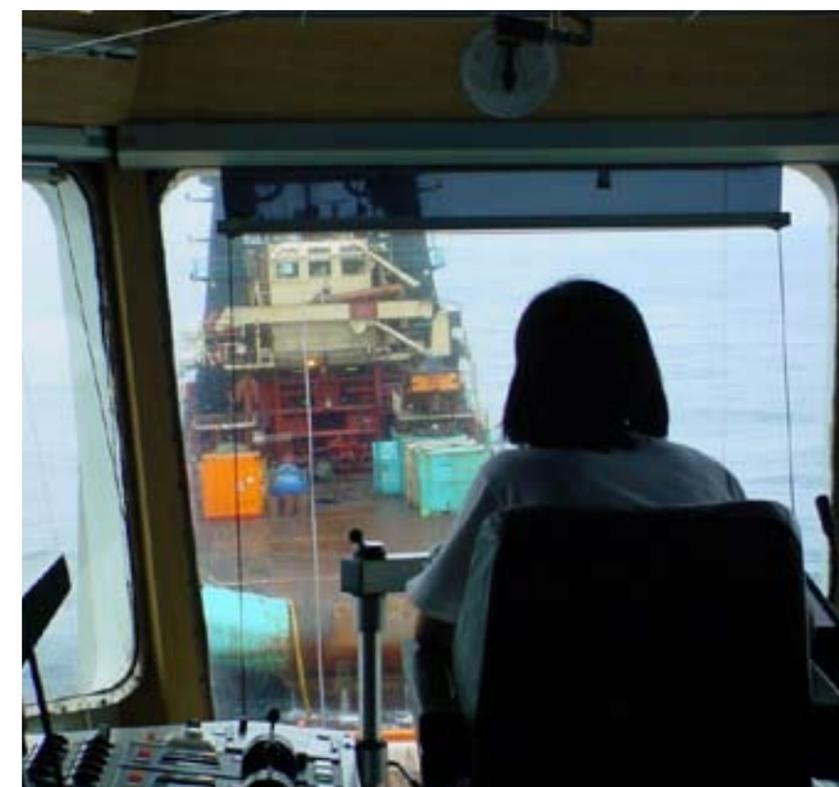
Quem está neste mercado de trabalho há mais tempo lembra que, na década de 1990, quando os marítimos brasileiros não contavam com uma legislação que garantia postos de trabalho nas embarcações estrangeiras afretadas e operando em águas jurisdicionais brasileiras, a situação era degradante. A ação sindical reverteu o cenário.

Naqueles anos, a Entidade Sindical dos oficiais e eletricitas mercantes empreendeu ações que culminaram com a RN-31 (do Conselho Nacional de Imigração), que entrou em vigor em 1998. Esta resolução, no entanto, não quantificava e nem fixava o limite de tempo para que as tripulações estrangeiras fossem substituídas pelas brasileiras.

Quatro anos depois, a RN-31 foi substituída pela RN-58. No documento, havia a obrigatoriedade da contratação de brasileiros em diversos níveis técnicos e atividades pelas empresas afretadoras de embarcações estrangeiras, no caso de estes navios operarem em águas jurisdicionais brasileiras



LUCIANA AGUIAR



SINDMAR



LUCIANA AGUIAR



SINDMAR

por um período superior a 90 dias contínuos. A Resolução, que passou a vigorar em 2003, não definia a proporcionalidade.

Desde 2006, ano em que a Resolução Normativa número 72 passou a garantir postos de trabalho para marítimos brasileiros, os

trabalhadores passaram a contar com uma legislação que protege e faz respeitar o valor de homens e mulheres do mar, que ocupam o lugar pelo qual o SINDMAR sempre lutou; e continuará lutando. Mas, para isso, é essencial a participação de todos.



Vocação e orgulho profissional são traços que estão além de simples palavras. Às vezes, também traduzem sentimentos compartilhados em família, num exemplo de como a carreira pode passar de pai para filho, através das gerações, para se transformar num ponto de referência familiar

Quando o orgulho marinheiro atravessa e une gerações



Nesta página: Gustavo e Gisele saem da igreja saudados por Oficiais Mercantes
Acima: Marinha Mercante orgulha as novas gerações
Na página ao lado: Gaiteiros saudam os noivos e familiares com o hino Amazing Grace

Pela vital importância para o desenvolvimento do país, a profissão mercante já deveria ser motivo de orgulho dos que se dedicam ao trabalho no mar. Afinal, o transporte marítimo está entre os modais mais seguros e eficientes na estruturação de uma sociedade organizada. Contudo, a vida atribulada deste século XXI nem sempre concede a devida atenção a significados importantes, como abraçar uma carreira de corpo e alma e valorizar cada conquista que ela proporciona.

Felizmente isto não acontece na família Menezes, onde a vocação marinheira parece estar no DNA. Oficial Mercante com brilhante carreira no mar, o Capitão de Longo Curso José Menezes Filho, com 36 anos de formado, vivenciou as diversas marés enfrentadas pelo setor ao longo deste período. Agora observa o filho Gustavo, também Oficial Mercante, seguir a carreira com igual entusiasmo.

Esse apreço à Marinha Mercante, com suas belas tradições, ficou evidente em 2 de outubro, quando Gustavo casou-se com Gisele, no Rio de Janeiro. Por sinal, na mesma igreja onde seus pais se uniram, há 34 anos. A

cerimônia, que se transformou numa grande homenagem aos valores mercantes, emocionou veteranos e jovens marítimos presentes. A ideia partiu da noiva, mas contagiou toda a família e antigos colegas de turma de Gustavo, que participaram dos preparativos e da celebração.

Os responsáveis pelo cerimonial, dois ex-colegas do Ciaga, destacaram símbolos importantes para quem valoriza o trabalho e a vida no mar. Um deles foi o uniforme azul da Marinha Mercante vestido pelo noivo, exatamente como fez seu pai, há três décadas. Em momento tão singular em suas vidas pessoais, tanto pai quanto filho deixaram de lado o tradicional terno optando pelo uniforme que nos simboliza. Da mesma forma, os pajens e os seis amigos de Gustavo – Oficiais Mercantes – que saudaram os noivos, na saída da igreja, ao som de “Amazing Grace”. O famoso hino, composto por John Newton, oficial mercante do século XVIII, foi executado por gaiteiros no final da cerimônia.

Nas fotos, estão registrados alguns desses momentos especiais, que traduzem o orgulho de familiares e amigos pela profissão mercante.



Primeira turma a entrar e se formar no Ciaga completa Jubileu de Ouro



O Comandante do Ciaga, Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo, congratulou a Turma "Estado da Guanabara" pelo Jubileu de Ouro



O Capitão de Longo Curso Jackson Soares Lage proferiu longo discurso a uma centena de familiares e amigos dos oficiais da Turma "Estado da Guanabara"

Após meio século da formatura da Turma "Estado da Guanabara", seus componentes olham para trás e enxergam o triunfo alcançado nestes 50 anos de amor ao mar. Vinte e seis daqueles formandos se reuniram no auditório do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha no dia 3 de dezembro para comemorar o magnífico encontro e celebrar a importante data. O SINDMAR confia que o resgate do passado e a homenagem a grandes homens do mar devem sempre ser feitos para demonstrar exemplo para a sociedade e para as novas gerações.

O emocionado encontro da turma de 1960 reuniu, ainda, o Almirante-de-Esquadra Arnaldo Leite Pereira e o Vice-Almirante Olavo Amorim de Andrade, o Comandante do Ciaga, Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e o Presidente do Centro de Capitães, Capitão de Longo Curso Álvaro Almeida Júnior, além de representantes do setor marítimo. O Diretor de Portos e Costas, Almirante Leal Ferreira, por estar em viagem ao exterior, não compareceu ao evento, mas enviou as felicitações para a turma que completou o Jubileu de Ouro.

Orador da turma, o Capitão de Longo Curso Jackson Soares Lage proferiu longo discurso a uma centena de familiares e amigos dos oficiais da Turma "Estado da Guanabara".



Presidente Severino Almeida: "É preciso que estejamos preparados para lutar para que postos de trabalho sejam ocupados por nossos companheiros e companheiras. Esta luta é diária"

O Presidente do SINDMAR congratulou a turma com um especial abraço simbólico. Após destacar a garra, determinação e primazia dos oficiais mercantes, o líder sindical apontou estes oficiais como exemplo para as gerações futuras, que ainda têm muitas milhas náuticas pela frente até alcançarem o Jubileu de Ouro. Além disso, Severino Almeida criticou a euforia por novas embarcações. "A encomenda por novos navios é compreensível. Porém, isso não significa que serão tripulados por brasileiros. É preciso que estejamos preparados para lutar para que estes postos de trabalho sejam ocupados por nossos companheiros e companheiras. Esta luta é diária", afirma.

No final da solenidade, uma placa alusiva ao Jubileu de Ouro foi descerrada por alguns dos Oficiais da turma.



Jovens oficiais mercantes testemunham o Jubileu de Ouro da Turma "Estado da Guanabara" e admiram o exemplo daqueles que amaram o mar ao longo de uma vitoriosa carreira na Marinha Mercante

Norskan Offshore comete série de abusos ao lidar com gravidez de Oficial

Norskan Offshore perpetrates a series of abuses upon dealing with officer's pregnancy

Maternidade da mulher mercante não pode ser sinônimo de punição

A primeira gravidez... Este é um momento muito sonhado e especial para a maioria das mulheres e não poderia ter sido diferente para a Oficial Mercante Isabella Cordeiro. Exceto por um porém: a companhia em que trabalha, a Norskan Offshore, do grupo DOF, que já foi uma das referências em ambiência laboral, benefícios e remuneração no mercado de apoio marítimo, resolveu puni-la exemplarmente por ter engravidado.

Entre as arbitrariedades cometidas pela companhia estão tratamento desrespeitoso, humilhações, omissões e a redução drástica na remuneração da Oficial, além do forte estresse a que foi submetida. Contudo, Isabella pôde contar com o apoio inequívoco, SINDMAR neste lamentável episódio.

Depois de desembarcar Isabella, somente após a Representação Sindical providenciar as devidas acomodações, alimentação e visitá-la para aferir a real situação da Oficial, a companhia providenciou a volta dela para casa, no Recife. "Se não fosse o apoio incondicional do Sindicato neste momento conturbado da minha vida, não sei o que teria acontecido comigo e com o meu bebê, sinceramente. Desde o primeiro

Merchant Woman's maternity can't be a synonym for punishment

First pregnancy... This is a very special and dreamed moment for most women and it could be no different for the Merchant Officer Isabella Cordeiro. Excet for one detail: the company she works for, Norskan Offshore of the DOF group, which has already been one of the references in labor environment, benefits and remuneration in the offshore industry, decide to punish her exemplarily for having gotten pregnant.

Among other arbitrarinesses committed by the company, disrespectful treatment, humiliations, omissions and drastic reduction of the officer's wages, besides stress she was submitted to. However, Isabella counted on the explicit support of SINDMAR to face this disgusting episode.

After having disembarked Isabella and after the Union had provided due accommodations, feeding, as well as have checked the real situation of the Officer, the Company carried out her return to her house in Recife (nearly over 2500 km far from disembarkment port). "If it were not for the unconditional support of my Union in this troubled moment of my life I can't even figure what would have happened to me and to my baby. Since the first moment that I called for SINDMAR to denounce the facts I was given full orientation and attention I needed and this gave me strength to fight aside of those who represent me, for special conditions for pregnant seafarers. By exposing Brazilian Society what I have been thru I hope to motivate my work companions, men and women, to join us in this struggle" underlined she to UNIFICAR press team.

momento em que procurei o SINDMAR para denunciar o ocorrido, recebi toda orientação e assistência que precisei e isso me deu força para lutar, juntamente com aqueles que me representam, por condições especiais para a grávida mercante. Ao expor à sociedade o que passei, espero motivar outras companheiras e companheiros de profissão a se unirem conosco nesta luta", ressaltou à equipe da reportagem da UNIFICAR.

Logo após, destacou: "precisamos de uma legislação especial e sei que o SINDMAR está agindo neste sentido, mas é preciso, também, que as empresas reflitam sobre as condições da mulher a bordo e busquem, junto ao Sindicato e seus representados, soluções negociáveis".

A odisséia da Oficial teve início em 28 de janeiro, quando comunicou à companhia que estava grávida. Mesmo após ter procurado atendimento médico para emissão de atestado e ter se preocupado em manter-se em constante comunicação com a empresa para buscar meios de encontrar um entendimento viável para ambas as partes, a Norskan mostrou-se insensível à condição de Isabella. Além da demora nas respostas, o que denota, além da falta de transparência, descaso com a Oficial, as iniciativas da companhia neste incidente foram, no mínimo, desastrosas.

Isabella, apesar de ter respaldo médico ao salientar que estava apta para trabalhar em terra, uma vez que uma embarcação não é um lugar propício para o desenvolvimento de uma gravidez, teve que esperar três meses até que a companhia se designasse a

Soon after, she added that "we need a special legislation and I know SINDMAR is striving to get it, but it is as well necessary that companies reflect on women's conditions on board and search with the UNION a way out to negotiated solutions.

The officer's odyssey started last January 28 when she reported her pregnancy to the Company. Even after having seen a doctor for emitting a certificate and having kept in constant touch with the Company to reach a reasonable understanding, NORSKAN showed no sensibility for Isabella's state. Besides having delayed to answer – which denotes lack of transparence and clearness – Company's procedures in this incident were, at least, disastrous

Isabella, although with a medical warrant declaring she was apt to work ashore – as the vessel is not a proper place to develop pregnancy – had to wait for three months till the company decide to answer. And this only happened after the officer had already called the company's office several times. One of the calls was to question the reason the company had paid R\$ 131,00 (approximately US\$ 76,00) as wages in march. No, dear reader, there's no typing mistake. The valued cashed for the wages of a 2nd deck officer was really approximately US\$ 76,00 (seventy six US dollars).



"Se não fosse o apoio incondicional do Sindicato neste momento conturbado da minha vida, não sei o que teria acontecido comigo e com o meu bebê"

"If it were not for the unconditional support of my Union in this troubled moment of my life I can't even figure what would have happened to me and to my baby"



Janeiro

Fevereiro

Março

Abril

Maio

Junho

Julho

Agosto

apresentar uma resposta plausível. Contudo, isto só ocorreu após a Oficial telefonar diversas vezes para empresa. Um dos contatos foi para questionar o porquê de o pagamento relativo ao mês de março ter sido de R\$ 131,00. Não, caro leitor; não houve erro de digitação. O valor depositado como pagamento de uma 20N no mês citado foi este mesmo: cento e trinta e um reais. A alegação da companhia? O fato de a Oficial estar indisponível para o trabalho. Afirmar e defender isto para alguém que já tinha apresentado aptidão para o trabalho em terra seria, no mínimo, uma inverdade. Pois, se levarmos em consideração o fato de Isabella ser arrimo de família e estar em uma condição que requer cuidados especiais, podemos afirmar, com toda a certeza, que a companhia foi cruel.

Mas os absurdos não pararam por aí. A companhia ofereceu duas alternativas para a Oficial: pedir licença e não receber o salário, mas ficar em casa; ou, ir trabalhar em Macaé e receber uma soldada base de R\$ 2.720,00. Até então, exercendo sua função a bordo, a Oficial recebia pouco mais que R\$ 7 mil. Nem ao menos direito ao salário de desembarcada ela teria. Apesar de a redução salarial brusca e inesperada ser danosa para Isabella e sua família, a única opção viável que a companhia lhe deixou para aquele momento seria trabalhar em Macaé sob absurdas condições.

Esforço, humilhação e alimentação escassa

Sem dispor de recursos para poder ir para Macaé, Isabella teve que arcar com os custos de voo, alimentação e locomoção. Neste ínterim a Oficial comunicou ao SINDMAR o que estava ocorrendo, buscando orientações. “Ao decidir expor a minha situação e lutar junto ao meu Sindicato por melhores condições para a marítima grávida, espero que outras companheiras de profissão não passem pelas dificuldades que passei e sintam-

3 meses
28 de janeiro
Isabella comunica à companhia que estava grávida

The allegations of the company? The fact that the officer was not fit to work. Such an affirmation for someone who had shown a medical document attesting she was fit for work ashore is, at least, untrue. Being Isabella her family supporter and in a condition that requires special care one can surely affirm that the Company was cruel.

But the absurds didn't stop. The company put two options for the Officer: to require unpaid leave and go home; or to work ashore in Macaé (approximately 2500km away from her hometown) receiving the basic remuneration of R\$ 2700,00 per month – (approximately US\$ 1580,00). When she was working aboard the officer received more than R\$ 7000,00 – approximately more than US\$ 4065,00) Not even the wages of non embarked officer would she have. Although the abrupt and unexpected wage reduction had been harmful for Isabella and her family the only option the Company left her was to work ashore in Macaé under these absurd conditions.

Effort, humiliation and scarce food

Isabella had to assume all costs of flight displacements, food and locomotion to arrive in Macaé. Meanwhile she reported what was happening to SINDMAR, reaching out for orientation; “Upon deciding to expose my case and struggle aside SINDMAR for better conditions for pregnant seafarers I hope other Companions don't go thru the same difficulties I experienced and be motivated to join the necessary actions for protectoion of pregnant seaferes” enhanced she.

Besides actuating to solve, administratively, the problems, SINDMAR got Isabella out of the two lodges the company had provided, aiming to better shelter and feed her, as, at first, the company had

5 meses
Isabella recebe o salário referente ao mês de março: R\$ 131,00

se motivadas a engajarem-se nas ações necessárias para a proteção da marítima gestante”, salientou.

Além de agir administrativamente para a solução dos problemas, o SINDMAR retirou Isabella das pousadas disponibilizadas pela companhia por duas vezes para melhor acomodá-la e alimentá-la, já que, primeiramente, a companhia hospedou-a em um local onde existe uma ladeira íngreme, na qual, para ir trabalhar, ela fazia uma caminhada de aproximadamente dois quilômetros. “Na primeira vez que fiz o percurso tive que parar três vezes por conta do cansaço e do forte calor”, revelou.

Mas não foi somente isto. A companhia não lhe pagava nem ao menos uma ajuda de custo para água e nem a alimentação aos finais de semana. “Antes de expor ao Sindicato a minha situação, contei com



A Norskan hospedou Isabella em um local onde existe uma ladeira íngreme. A Oficial disse que “na primeira vez que fiz o percurso tive que parar três vezes por conta do cansaço e do forte calor”

Norskan hosted Isabella on a hill with a steep slope. The officer said that “The first time I made the way I had to stop thrice because of tiresomeness and strong heat”

accommodated her on a steep slope from where she had to walk for two kilometers to get to the office. “The first time I made the way I had to stop thrice because of tiresomeness and strong heat” said she.

But it was not only this: the Company did not pay her even an allowance for water and food at the week ends. “Before exposing my situation to the UNION I counted on the help of my familiars and colleagues” reported she, with emotion, and added: “some even helped me with money loans and soup bowls in the week ends I ran out of food.”

As the Company got aware of UNION’s moves to assit the officer Norskan decided to displace her to a new lodge. However, for general surprise, this one was still worse than the first as to access her room she had to climb two sets of stairs ; the room was so small that there was almost no place to move inside it. Next





a ajuda de familiares e colegas”, contou emocionada, para depois completar: “alguns até me ajudaram com empréstimos de dinheiro e prato de sopa nos fins de semana porque não tinha o que comer”.

Ao perceber as ações do Sindicato no auxílio à Oficial, a companhia se dispôs a transferi-la para outra pousada. Contudo, para surpresa de todos, esta era pior que a primeira já que para ir para o quarto a

day as she arrived from the office she found her room open. “It was humiliating to check that in no moment the Company was concerned about me and my baby. I had dedicated all my efforts to bring good results for the Company on board...” complained she.

But all this humiliation didn't seem enough. Next morning as she arrived to the company's office her functions were those of unskilled office girl to perform

para tarefas como operar máquina de fotocópia ou levar documentos de uma sala a outra. Seu local de trabalho era apenas uma cadeira.

Hoje, pouco mais de seis meses após o fim de seu martírio, Isabella está em casa, no Recife, de licença maternidade. Seu filho Pedro, felizmente, nasceu com saúde no dia 5 de agosto. Até o fechamento desta edição, com o fim da licença maternidade, Isabella voltará ao trabalho. Tudo o que quer, de agora em diante, é ser feliz ao lado da família, do filho e do marido, que também é Oficial Mercante, e poder retomar suas atividades com dignidade. Contudo, ao olhar para trás se pergunta: “qual seria o motivo de a empresa ter me colocado em situações como as que vivi? Seria uma punição? Será que foi difícil ver que eu estava sozinha, grávida, sensível, sendo submetida àquelas situações e que isso me deixou ainda mais nervosa e angustiada? A troco de que tudo isso?”. A resposta nós não temos. Porém, temos a certeza de que o compromisso do Sindicato que a representa e que esteve ao seu lado durante todo este período é o de lutar para que situações como esta não se repitam. Entretanto, a resposta à companhia a justiça haverá de dar na luta que você e nós, do SINDMAR, continuaremos a travar em outras instâncias. Mas, sejam estas quais forem, nós seguiremos lutando, até que a mulher marítima tenha, de fato, o direito de ser mãe com tranquilidade e respeito.



ARQUIVO PESSOAL

Tudo o que a Oficial Isabela quer é ser feliz ao lado da família e poder retomar suas atividades com dignidade
All officer Isabela wants is to be happy beside her family and to take over her activities with dignity

tasks as operating xerox machines and take documents from one room to another. Her work place was just ... a chair.

Today, a little more than six months after the end of her martyrdom Isabella is home in Recife on maternity leave. Her son Pedro, fortunately, was born healthy last august 5. Till closure of the present edition, after maternity leave, Isabella will be back to her work. All she wants, from now on, is to be happy with her son and husband who is also a merchant officer and take over her activities with dignity. However, looking backwards she wonders “ What reason made the Company to put me through those situations I experienced? Would it be a punishment? Was it hard

to see that I was alone, pregnant and sensitive and being submitted to all these situations I became more nervous and anguished? What was it all for?”

We don't have the answer, Isabella, but we are sure as to the commitment of the UNION – that represents her and stood by her all the way – to struggle so that these situations never arise again. However Justice will give the answer for the struggles you and we, from SINDMAR are to wage in other instances. But whatever they might be we will go on striving until female seafarers achieve, de facto, the right to motherhood with tranquility and respect



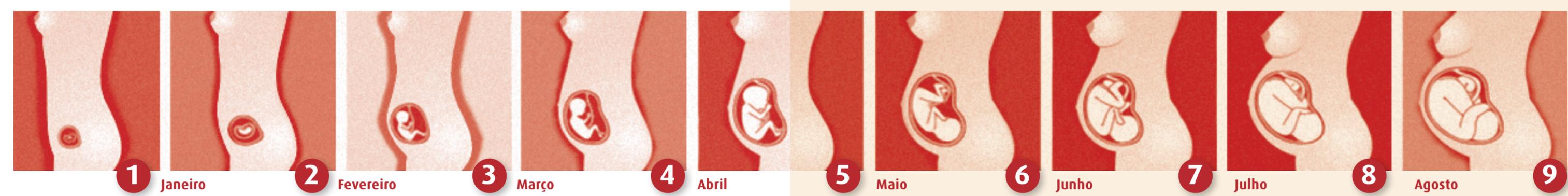
Acima, o escritório da Norskan em Macaé. Ao lado, o hotel que hospedou a Oficial Isabela após o auxílio do SINDMAR
Above, Norskan's Office in Macaé and the hotel where Officer Isabella was hosted after SINDMAR assisted her

20N tinha que subir dois lances de escada, no qual, de tão pequeno, mal havia espaço para Isabella se locomover dentro dele. No outro dia, quando chegou do trabalho, ela encontrou o quarto aberto. “Foi humilhante constatar que, em nenhum momento, a empresa esteve preocupada comigo, com a minha segurança ou com o estado do meu bebê. E eu havia me dedicado tanto profissionalmente para obter bons resultados a bordo...”, desabafa.

Porém, tais humilhações não pareciam ser o bastante. Nas manhãs, ao chegar ao escritório da companhia em Macaé, a função da Oficial era servir de ajudante



FOTOS: LUCIANA AGUIAR



Breve histórico da odisséia vivida pela jovem Oficial

• Isabella Cordeiro da Costa foi contratada pela Norskan Offshore Ltda., em 7 de julho de 2009 na função de Oficial de Quarto de Convés.

• Seu último desembarque antes de ocorrerem os imbróglis com a companhia aconteceu no dia 12/01/2010. No dia 28/01/2010, através de correio eletrônico, comunicou à empresa que estava grávida.

3 Dia 1/02/2010 teve consulta médica, na qual deu início ao pré-natal. Na mesma data, a médica emitiu um atestado médico comunicando a necessidade dela não embarcar até o fim da gestação. A empresa recomendou que o atestado fosse emitido ao final de seu período de folga. A médica então refez o atestado com data de 15/02/2010.

• No dia 18/02/2010 a empresa confirmou o recebimento do atestado médico, através de correio eletrônico e solicitou que a Oficial aguardasse. A Oficial recebeu normalmente o salário de fevereiro de 2010.

4 A empresa fez um requerimento de auxílio doença para Isabella em 2/03/2010, com exame médico-pericial agendado para 11/03/2010. No dia seguinte, a Oficial enviou, através de correio eletrônico, o comunicado de decisão da Previdência Social indeferindo o requerimento de auxílio doença. No mesmo correio eletrônico, a Oficial colocou-se à disposição da companhia para trabalhar em terra. Três dias depois, ela fez contato com a empresa, através de telefone, mas foi informada pelo Sr. Marcelo Pereira que ainda não havia uma posição da Norskan sobre o assunto.

• O salário de março de 2010 não foi pago. A Oficial, novamente, fez contato com a empresa, por telefone, no dia 31/03/2010, mas ainda não havia uma posição sobre seu caso.

5 No início de abril de 2010 a Oficial foi comunicada, através de correio eletrônico, que não iria receber o salário de março de 2010.

Em 12/04/2010 a Oficial esteve na sede da empresa onde se reuniu com o Gerente de Recursos Humanos, Sr. Silvio Goes, que lhe apresentou as seguintes alternativas:

A oficial trabalharia em Macaé, recebendo exclusivamente a Soldada Base. A empresa estudaria a possibilidade de custear a moradia da Oficial, mas isto não estaria definido ainda.

A Oficial poderia solicitar uma licença sem vencimentos durante a gestação.

A Oficial poderia solicitar que ficasse desembarcada, em casa, recebendo exclusivamente a Soldada Base e esta solicitação seria levada à diretoria para aprovação.

• Na reunião foi ratificado à Oficial que ela não receberia o salário de março. A Oficial, que chegou a ficar cerca de dois meses em Macaé, à disposição da empresa no trabalho em terra, custeou suas despesas de estadia e alimentação. Depois que procurou o SINDMAR para denunciar esta situação vexatória, a Oficial passou a contar com a ajuda de custos da Entidade Sindical.

• Logo após o contato da Oficial com o SINDMAR, em 12/04/2010, o Sindicato contatou o Gerente de Recursos Humanos da companhia, cobrando da empresa uma postura razoável, destacando que a Norskan está equivocada em sua posição e que não há embasamento jurídico para esta postura. A incorporação das normas do ACT aos contratos individuais foi um dos aspectos ressaltados. Diante disso, o gerente se comprometeu a discutir com o departamento jurídico da empresa novamente uma solução, prometendo um retorno para o dia 13/04/2010. O que não ocorreu.

• A Oficial somente conseguiu retornar para casa, em Pernambuco, após receber a visita do Diretor-Procurador do Sindicato, Marco Aurélio, e da Delegada Regional do SINDMAR, Laura Teixeira, no dia 27 de abril. Nesta mesma data, Isabella foi atendida em uma emergência hospitalar sob efeitos físicos de forte estresse. Só então, a companhia se prontificou em liberá-la para retornar para casa no Recife.

9 No dia 5 de agosto o bebê de Isabella, felizmente, nasceu com saúde. Após esta odisséia, ela e a criança estão bem.

Brief Report on the odyssey experienced by a Young officer

• *Isabella Cordeiro da Costa was hired by Norskan Offshore Ltda., in July 7, 2009 as watchkeeping deck officer.*

• *Her last disembarkment before the imbroglis occurred was on January, the first, 2010. On January 28, 2010, by e-mail Isabella reported the Company that she was pregnant.*

3 *On February, the first, she attended a medical consult after which pre-natal procedures started. At the very time, the physician issued a notice reporting she was not to work on board till the end of gestation. The Company advised that the report should be issued at the end of her paid leave. The medical doctor, then, issued another report on February 15, 2010.*

• *On February 18, 2010 the Company confirmed reception of the medical report by e-mail and requested the Officer to stand by. The officer received her normal wages related to February 2010.*

4 *The Company required the Brazilian Government the Sick Leave Payment for Isabella and a specialised-medical examination booked for March 11, 2010. Next day the officer sent an e-mail to the Company reporting the decision of Brazilian Government denying the concession of sick leave payments. Within the same message the officer said she was ready to assume tasks ashore. Three days later she made contact with the Company, by phone, and Mr Marcelo Pereira told her Norskan had not reached a decision for the subject.*

• *March wages were not paid. The officer, once again, got in touch with the Company, by phone, on March 31, 2010, but still there was no decision about her case.*

5 *In the first days of April the Officer was informed, by e-mail, that she was not going to receive wages pertaining March 2010.*

On April 12, 2010, the officer applied to the Company Headquarters where she met Human Resources Manager, Mr. Silvio Goes who presented her the following alternatives:

• *He officer would work in Macae (more than 2500 km away from home), receiving, exclusively basic pay. The Company would study the possibility of providing living allowance but this was still pending on definition.*

The Officer could require a non – paid leave during gestation period. The officer could stay home receiving basic wages and this solution would be submitted to Company's Direction for approval.

• *During said meeting it was ratified that the Officer would not receive the wages of March. The Officer who stayed in Macaé for two months under Company's command had to pay for her lodging and feeding. After having applied to SINDMAR to denounce this vexing situation the Officer started receiving a living allowance from the UNION.*

• *Soon after the official contact with SINDMAR in April 4, 2010, the UNION contacted the Company's Human Resources Manager claiming a reasonable attitude from the Company stressing that NORSKAN was wrong and lacked juridical basis to support her actions. Adhesion of Collective Bargain terms to individual contracts was one of the aspects to be arisen. Afterwards the manager was to discuss a solution with the juridical department of his Company, and scheduled an answer for April 4, 2010 what did not happen.*

• *The officer only managed to return home, in Pernambuco (more than 2500 km away from Company's Headquarters) after being visited by Procurating Director of SINDMAR, Marco Aurélio and Regional Deputy of SINDMAR Laura Teixeira on April 27. At this time Isabella was attended in a hospital emergency under physical effects of strong stress. Only then the Company released her to fly home, in Recife.*

9 *On August 5, Isabella's baby, fortunately was born healthy. After this odyssey, mother and baby are doing well.*

Proteção à gravidez da mulher marítima entra na pauta do governo federal



SINDMAR



THELMA VIDALES / AGENCIA PETROBRAS

A Ministra-Chefe da Secretaria de Políticas para as Mulheres, Nilcéa Freire, assinou uma Portaria, em 5 de outubro, para a formação de um Grupo de Trabalho que deverá apresentar propostas sobre ampliação dos Direitos de Proteção à Maternidade das mulheres da Marinha Mercante. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União, sob a forma da Portaria nº 100. Este importante passo para que o Brasil tenha uma regulamentação sobre as condições de trabalho da mulher mercante durante a gravidez não quer dizer que a legislação específica esteja próxima. Este é apenas o começo de uma longa batalha que virá pela frente.

A luta mobiliza o SINDMAR há bastante tempo, tendo em vista as diversas denúncias de discriminação e desrespeito profissional às marítimas gestantes. O Sindicato reconhece a evolução significativa na forma de o governo federal lidar com a questão. Contudo, alerta para

a necessidade de participação e cobrança permanente, principalmente em função das mudanças administrativas que deverão ocorrer com a troca no governo federal.

O Grupo de Trabalho será coordenado pela Secretaria de Políticas para as Mulheres, vinculada à Presidência da República, além de contar com uma representante do Conselho Nacional dos Direitos das Mulheres. O SINDMAR e a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins representarão as trabalhadoras marítimas. As empresas participarão, através do Sindicato dos Armadores e da Transpetro, que é a empresa que possui o maior número de mulheres contratadas. Os demais integrantes irão representar a Marinha do Brasil, os Ministérios do Trabalho e Emprego, da Previdência Social e da Justiça. O GT também terá uma especialista da Justiça do Trabalho.

Os membros do GT terão 90 dias, contados a partir da publicação da

Portaria que os designar, para apresentar relatório com as propostas sobre exercício profissional e a maternidade na Marinha Mercante. O prazo é prorrogável por mais 30 dias. Esses membros também poderão convidar representantes de outros órgãos públicos, privados e não governamentais para acompanhar ou participar do trabalho. As propostas deverão contemplar as prioridades constantes no primeiro capítulo do II Plano Nacional de Políticas das Mulheres.

Invasão feminina

A opção por engravidar, sem que esta escolha afete as relações laborais, é um tema que desperta preocupação no universo feminino da Marinha Mercante brasileira. A cada ano, mais e mais mulheres ingressam nas Escolas de Formação para Oficiais Mercantes no Ciaga e no Ciaba. Entre 2000, ano da primeira turma com mulheres, e 2010, os ingressos femininos aumentaram em 1.350%.

Essa verdadeira invasão feminina revolucionou o setor, cuja mão de obra era essencialmente masculina. Contribuiu, também, para a mudança positiva do cenário socioeconômico nacional. Hoje, uma parcela significativa de mulheres se lança no mercado de trabalho para responder pelo sustento familiar.

Esse quadro evolutivo não se repetiu nas relações laborais. As empresas que se preocupam com as condições de trabalho de suas marítimas gestantes ainda estão em minoria, como demonstram os relatos de situações humilhantes e desrespeito à gravidez, enviados ao SINDMAR por suas representadas.

Legislação específica

A formulação de propostas que normatizem o trabalho da mulher marítima é o primeiro passo para a criação de leis específicas de proteção à gravidez no setor.

O trabalho a bordo envolve atividades exaustivas, que exigem força física, movimentação constante e períodos de vigília. Em condições normais, mesmo para os homens, esses aspectos são bastante cansativos. Para gestantes, o trabalho sob tais condições pode interferir na gravidez e, em alguns casos, favorecer o aborto. Daí, a importância de que a pro-

fissional de Marinha Mercante não esteja protegida apenas pela lei previdenciária, mas sim, por uma lei própria.

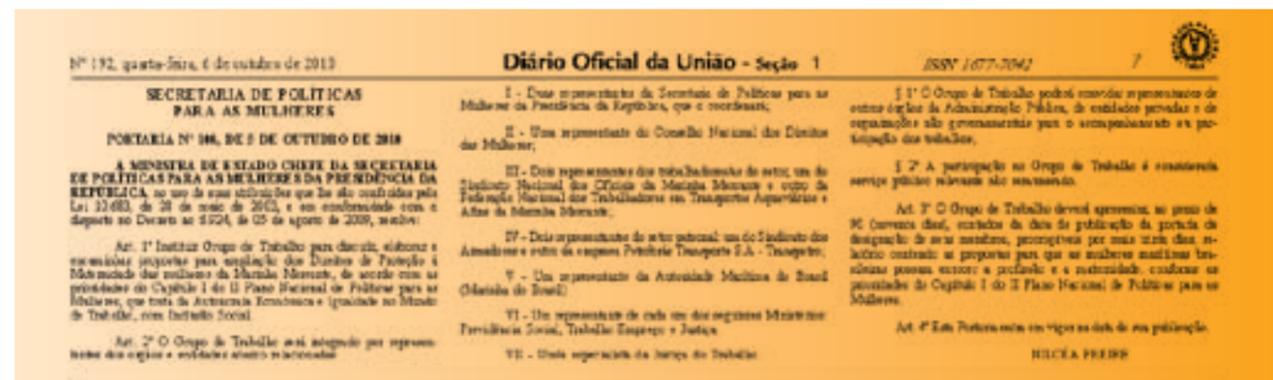
Consciente desta necessidade, o SINDMAR promoveu um encontro com representantes da Secretaria de Políticas para as Mulheres e da Transpetro. Na ocasião, foram abordados diversos aspectos ligados às condições atuais de empregabilidade das mulheres marítimas. Esse encontro foi decisivo para que o tema entrasse na pauta do governo federal. Os detalhes dessa reunião foram publicados na edição número 29 da UNIFICAR.

As mulheres brasileiras têm um Plano

O II PNPM (II Plano Nacional de Políticas das Mulheres) foi lançado em 2008 e teve a participação direta de cerca de 200 mil cidadãs brasileiras, através de conferências municipais e estaduais realizadas em todo o país. O II Plano amplia e aprofunda o campo de atuação do governo federal em relação às políticas públicas para as mulheres, reafirmando o compromisso com a igualdade e a justiça social. Suas prioridades são:

- Ampliar o acesso das mulheres ao mercado de trabalho;
- Promover a autonomia econômica e financeira das mulheres por meio da assistência técnica, do acesso ao crédito e do apoio ao empreendedorismo, associativismo, cooperativismo e comércio;
- Promover a oferta de equipamentos sociais que contribuam para ampliar o tempo disponível das mulheres;

- Promover a proteção social das mulheres em situação de vulnerabilidade, contribuindo para o rompimento do ciclo intergeracional da pobreza e para a melhoria das condições de vida de suas famílias;
- Garantir o cumprimento da legislação e promover a valorização do trabalho doméstico remunerado e não remunerado;
- Promover relações de trabalho não discriminatórias em razão de sexo, raça/etnia, orientação sexual, geração ou deficiência com equidade salarial e no acesso a cargos de direção;
- Promover políticas de previdência social inclusiva para as mulheres;
- Promover o acesso das mulheres à documentação civil.



Seminários do SINDMAR ampliam debate sobre relações de trabalho



Com o objetivo de conscientizar sobre o valor da ação coletiva, bem como demonstrar como atua, o SINDMAR promoveu três seminários no segundo semestre de 2010, que reuniram um total de 118 oficiais e eletricitas mercantes, além de alunos e alunas das Escolas de Formação. Os encontros foram realizados nas cidades de Beberibe (Ceará), Angra dos Reis (Rio de Janeiro) e Porto Alegre (Rio Grande do Sul). Através de participações em palestras e exposições, os presentes debateram a atuação sindical, relações trabalhistas, participação da mulher na atividade marítima, cenário profissional e perspectivas de emprego na Marinha Mercante brasileira, entre outros temas.

Na visão do SINDMAR, quanto mais coesa e participativa forem as categorias, mais forte e atuante será a Representação Sindical. Portanto, o Sindicato considera fundamental investir na conscientização de seus representados, incentivando a união para manter conquistas, superar obstáculos e buscar avanços.

Um aspecto fundamental dos seminários é a explanação sobre a estrutura do Sindicato, destacando como

os ganhos econômicos e sociais são conquistados através da ação sindical e política, em benefício do coletivo.

Como destaca o jornalista Altamiro Borges, que sempre mobiliza os participantes com palestra sobre a História do Sindicalismo, "sem ação coletiva não se avança". Por isso, o Sindicato é "um organizador coletivo destinado a desenvolver a luta cotidiana pela jornada, o salário e as condições de trabalho, através da ação política".



Para o jornalista Altamiro Borges, o Sindicato é "um organizador coletivo destinado a desenvolver a luta cotidiana pela jornada, o salário e as condições de trabalho, através da ação política"



Em sua primeira década de existência, celebrada em março deste ano, o SINDMAR já realizou nove seminários, sempre em estados brasileiros que concentram contingente expressivo de trabalhadores marítimos.

Além da troca de informações confiáveis sobre mercado de trabalho, a importância do trabalhador marítimo para a movimentação da economia mundial e o papel da categoria no fortalecimento do Sindicato, os Seminários do

SINDMAR têm sido uma excelente oportunidade para o reencontro de antigos companheiros e o início de grandes amizades.

Grandes questões em debate

Postos de trabalho para marítimos brasileiros

O SINDMAR luta contra a pressão dos armadores pela abertura do mercado de trabalho nacional aos

marítimos estrangeiros. É preciso impedir a flexibilização (e até mesmo a derrubada) da Resolução Normativa nº 72 (RN-72), do Conselho Nacional de Imigração, que garante a utilização progressiva de brasileiros no setor marítimo após 90 dias de permanência das embarcações estrangeiras em águas brasileiras. Na década de 1990, os marítimos brasileiros não tinham a garantia de postos de trabalho nas embarcações estrangeiras que operavam no país. A ação sindical reverteu o quadro e gerou empregos, mas os armadores estão fortemente mobilizados para derrubar a RN-72.



O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, destacou a importância de o nosso Sindicato participar de praticamente todos os fóruns de decisão importantes, no país e no exterior, para defender os interesses dos oficiais e eletricitas mercantes brasileiros



Oficiais e eletricitas opinam sobre o Seminário do SINDMAR



“Este Seminário para mim foi uma grata surpresa, além de bastante informativo e uma oportunidade valerosa de estar com companheiros de profissão”.
Cláudio Rogério Pires – ELT

“As palestras que ouvimos aqui foram excelentes! Neste evento tivemos a oportunidade de conhecer melhor o Sindicato, já que, muitas vezes, não temos real noção do quão abrangente são as ações do SINDMAR. Eventos como este nos fortalecem, nos deixam mais confiantes. Espero que outros colegas de profissão tenham a mesma oportunidade que eu tive de conhecer melhor a nossa representação sindical”.
Fernando Navarro – OSM

“Gratificante. É a segunda vez que participo, pois o Seminário traz muitas informações que não são divulgadas a bordo. Para nós, tem função multiplicadora”.
Jorge Valentim da Silva – CLC



“Tinha uma visão completamente diferente sobre o mercado de trabalho e uma vaga ideia do que era o SINDMAR. Agora tenho consciência de que podemos ter a perda das condições atuais, caso não haja comprometimento dos trabalhadores”.
Adriana de Souza Gomes – 2ON



O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, disse que a celebração de Acordos Coletivos de Trabalho é resultado das negociações promovidas pelo nosso Sindicato para normatizar as condições laborais no setor

Mulheres na Marinha Mercante

A proteção ao trabalho da mulher mercante e ao seu direito à maternidade é uma das prioridades do SINDMAR, que somente será atendida através de legislação específica para regular o setor. Hoje, veladamente, há empresas que se esquivam na questão da empregabilidade de trabalhadoras por causa da possibilidade de gravidez. Um verdadeiro absurdo. Com isso, mão de obra de qualidade técnica excepcional permanece ociosa e os fatos são distorcidos, pois os armadores argumentam que “as mulheres não se adaptam às atividades marítimas”.



Oficiais e eletricitas opinam sobre o Seminário do SINDMAR



“Sou consultor de operações e instrutor de Ensino Profissional Marítimo da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte. Tenho interesse nessas informações. Por isso, procuro fazer minha parte, que é divulgar e incentivar o pessoal a se sindicalizar. Também procuro conscientizar sobre o uso dos mecanismos existentes para o pessoal perder a inibição de participar”.
Pedro Lima Filho – OSM

“Achei muito bom e participativo. Deveria ter mais, inclusive para o público de fora, para a sociedade conhecer o que é realmente a Marinha Mercante. Espero que esse trabalho de divulgação dê certo, pois tenho mais de 40 anos de profissão e hoje ainda não me sinto reconhecido. Todos os assuntos foram interessantes e noto o pessoal bem receptivo ao que foi dito nas palestras”.

Vicente Souza de Figueiredo – OSM

“Estou empolgado de estar no Seminário do SINDMAR com os companheiros e a direção sindical. Desconhecia essa gama de informações. Vou dizer aos amigos a importância que tem o Sindicato”.

João Cândido Lima Sobrinho – ELT

“Esta é a primeira vez que participo de um evento como este. Saio daqui não apenas satisfeito, mas admirado em conhecer a estrutura do Sindicato e a forma abrangente como atua. Além disso, tive a oportunidade de rever companheiros que há anos não via. Parabéns ao SINDMAR por esta iniciativa”.

Nailto Mendes Bezerra – OSM

“Esta é a segunda vez que participo de um Seminário promovido pelo SINDMAR. Foi muito importante para eu ouvir novamente determinadas coisas. Agora, entendo melhor alguns processos e atribuições do Sindicato e o papel de cada um de nós nas conquistas que almejamos”.

Tarcísio Araújo – aluno da EFOMM



“Mudou minha mentalidade em relação ao Sindicato. Vou multiplicar isso a bordo. Pena não ter vindo antes. Excelente”.
Jeferson Soares Barbosa – ION

“É gratificante poder acompanhar eventos como este. Este é o segundo Seminário do SINDMAR do qual estou participando e posso dizer que as palestras foram ainda mais aprofundadas. Essa troca de informações com o nosso Sindicato é muito importante, já que a bordo estamos tão envolvidos em nossas atividades que dificilmente temos acesso a determinadas informações. O teor das palestras está cada vez mais abrangente. Sinto orgulho de ser representado por um Sindicato forte como o nosso. Certamente sairei daqui como agente multiplicador”.

Eduardo Costa Campelo – IMT



O Seminário do SINDMAR reúne não só oficiais e eletricitas, mas também seus familiares. O Diretor-Procurador Marco Aurélio afirmou que é necessário impedir a flexibilização, e até mesmo a derrubada, da RN-72. Abaixo, o Comandante Jones salienta a importância da participação de todos da classe



Atuação sindical

O SINDMAR participa de praticamente todos os fóruns de decisão importantes, no país e no exterior, para defender os interesses dos oficiais e eletricitas mercantes brasileiros. Essa atuação é uma forma de divulgar o trabalho do marítimo e avançar nas conquistas.

Negociações coletivas

A celebração de Acordos Coletivos de Trabalho é resultado das negociações promovidas pelo SINDMAR para normatizar as condições laborais no setor. O processo cumpre diversas etapas, mas o resultado final é sempre determinado pelos representados, após consulta ampla e democrática.





Orgulho marinheiro

Para ser reconhecido pela sociedade, o marítimo brasileiro precisa valorizar o trabalho mercante, defendendo-o como profissão e carreira. Esse orgulho marinheiro começa no íntimo de cada um e repercute externamente, graças à postura e às atitudes dos integrantes da classe. Essa mensagem está presente em todos os Seminários do SINDMAR. Valorizar a profissão, defender o espaço social e os avanços na carreira são a melhor forma de conquistar o reconhecimento sobre nosso trabalho.



Oficiais e eletricitas opinam sobre o Seminário do SINDMAR

“Gostaria de agradecer ao SINDMAR por esta iniciativa. Alertas como os que recebemos há pouco, sobre a questão cadastral, são fundamentais para que a gente avalie nossa relação com o Sindicato e entenda como isso afeta a luta pela defesa dos nossos postos de trabalho e dos interesses coletivos das categorias representadas”.
Paulo Roberto de Araújo – 2ON

“Sou engenheira de pesca e queria conhecer o Sindicato e as principais causas e lutas. O Seminário foi enriquecedor. Destaco as palestras do Miro (Altamiro Borges) e do Válido (Segundo Presidente). São assuntos que trazem a vontade de seguir a profissão”.
Denize Gonçalves Freire – Aluna do Ason

“Excelente esta iniciativa do Sindicato de realizar eventos como este, fora do eixo Rio/Belém. Além de ser uma ótima oportunidade de trocar ideias com companheiros de profissão, esta é uma forma de conhecer melhor o meu Sindicato”.
Matsuo Otani – 2ON



Participação histórica

O mar é essencial para o desenvolvimento do país. E os trabalhadores marítimos são presença obrigatória quando está em jogo a defesa da soberania nacional. Este fato é comprovado pelas numerosas baixas de mercantes brasileiros durante a II Guerra Mundial, e também pela expressiva participação da classe em movimentos que trouxeram grandes

avanços sociais. Nos Seminários, o SINDMAR revisita a História para proporcionar melhor compreensão sobre o momento atual. A lembrança de líderes marcantes para os marítimos, como Emilio Bonfante Demaria e André Sabatié Fonseca, é uma forma de esclarecer como as lutas dos antigos companheiros foram determinantes para construir o atual cenário da Marinha Mercante brasileira.

“Fiz questão de acompanhar meu filho neste seminário, em todas as palestras. Esta proximidade do Sindicato com os seus representados é uma iniciativa elogiável e os aspectos abordados aqui são relevantes para todos os trabalhadores porque aqui temos um exemplo de organização”.
Rozenilde Otani – mãe do Oficial Matsuo Otani, ela acompanha as ações do SINDMAR através da revista UNIFICAR.

“O primeiro contato que tive com o Sindicato foi lá no CSA, quando fiz o curso de DP. Desde então, me aprofundei mais no conhecimento das ações e da estrutura do SINDMAR. Vejo que temos um Sindicato realmente atuante e forte e isso me deixa segura. Eventos como este nos aproximam ainda mais da realidade sindical, o que considero muito importante”.
Mary Ann de Souza Martins – 2ON



“A função de um seminário é plantar sementes. O Seminário do SINDMAR cumpre esse papel. A categoria precisa despertar para a coesão”.
Idalmir da Silva – CLC

Controle de acesso aos portos: após denúncia da Representação Sindical Marítima, Conportos quer acabar com arbitrariedades

Após dez longos anos de ações e denúncias empreendidas pelo SINDMAR, através da CONTTMAF, contra as arbitrariedades cometidas contra tripulantes brasileiros e seus familiares, no acesso a portos e terminais do país, a Comissão

Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, Conportos, manifestou-se oficialmente sobre a questão.

A entidade, vinculada ao Ministério da Justiça, solicitou às comissões estaduais que orientem

as instalações portuárias sobre os procedimentos de saída de bordo e acesso aos navios, evitando “situações absurdas” que prejudicam o bem-estar dos tripulantes.

A orientação da Conportos sinaliza um avanço no tratamento



Na reunião da Conportos, realizada em outubro em Brasília, foi destacado que os procedimentos a serem adotados no controle de acesso são claros nos documentos emitidos pela IMO

LUCIANA AGUIAR

familiares, e como é difícil ser privado disto em uma rotina estafante”, ressaltou Alexandre Arantes de Menezes.

Procedimentos claros

Durante reunião da Conportos realizada em Brasília, em outubro, o Diretor de Sistemas de Informação Portuária da Secretaria Especial de Portos, Luis Fernando Ressano, destacou que os procedimentos a serem adotados no controle de acesso são claros, nos documentos emitidos pela IMO.

“Não há por que existir impedimentos no acesso de familiares aos navios, desde que isso seja feito de forma organizada. Nos portos e terminais brasileiros estes casos precisam ser atacados de forma direta, porque vemos que são incidentes que se originam a partir de interpretações distorcidas. Nesta questão é preciso que haja bom senso”, afirma o Diretor.

Representante do Comando da Marinha na Comissão, Tuxaua Linhares, lembrou que o exercício profissional do marítimo exige tanto de quem o desempenha, que é um trabalho que beira o sacerdócio.

“Portanto, o que puder ser feito para melhorar a qualidade laboral e

dispensado aos marítimos, que era incompatível até mesmo com a Constituição Federal. Em nome da segurança das instalações e dos navios, o direito de ir e vir dos tripulantes era cerceado de forma afrontosa, em diversos terminais do país. Além disso, o SINDMAR coleciona relatos de familiares de oficiais e eletricitas mercantes que sofreram maus-tratos ao tentar visitar seus entes queridos, nas embarcações.

Finalmente, as advertências do SINDMAR parecem ter encontrado eco. Como enfatiza o Presidente em Exercício da Conportos, Alexandre Arantes de Menezes, “a simples proibição não encontra respaldo em qualquer norma disposta sobre este tema. Pelo contrário, contribui para situações absurdas verificadas em vários países, inclusive no Brasil”.

O Presidente da Conportos foi Oficial Mercante por um período de nove anos. “Sei muito bem o que é ficar meses fora de casa, longe dos

Segurança não justifica exageros

Esse rigor excessivo tem origem na interpretação equivocada da Convenção SOLAS e do ISPS Code, da Organização Marítima Internacional, IMO. Ambos estabelecem as medidas de proteção às instalações marítimas e portuárias, de forma global. Nos últimos anos, a preocupação com seu fiel cumprimento vem aumentando, devido à ocorrência de atos terroristas e saques a navios, em todo o mundo.

Entretanto, em nome da segurança portuária, também são cometidos exageros, que comprometem o direito de trabalhadores ao lazer e ao reencontro com familiares e amigos.



LUCIANA AGUIAR

Alexandre Arantes de Menezes: “A simples proibição não encontra respaldo em qualquer norma disposta sobre este tema. Pelo contrário, contribui para situações absurdas verificadas em vários países, inclusive no Brasil”



LUCIANA AGUIAR

Luis Fernando Ressano: “Não há por que existir impedimentos no acesso de familiares aos navios. Nos portos e terminais brasileiros, estes casos precisam ser atacados de forma direta”



LUCIANA AGUIAR

Armando Ribeiro: “Os incidentes são casos pontuais, que precisam ser combatidos”



O SINDMAR se reúne com autoridades competentes e age diretamente nos locais onde ocorrem arbitrariedades contra marítimos e sindicalistas

SINDMAR

COMISSÃO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS – CONPORTOS

MINISTÉRIOS DA JUSTIÇA, DEFESA (MARINHA DO BRASIL), FAZENDA, RELAÇÕES EXTERIORES E TRANSPORTES

Aos Senhores e Senhoras

Coordenadores (as) das Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – CESPORTOS das Unidades da Federação.

Referência: Circular IMO – (MSC.1/ Circ.1342)

Prezados Senhores e Senhoras,

Informo, para conhecimento de Vossas Senhorias, que por ocasião da 84ª reunião do Colegiado Nacional, realizada em 24 de junho de 2010, foi analisado o documento MSC.1/Circ. 1342, de 27/05/10, da Organização Marítima Internacional, cujo conteúdo discorre a respeito dos problemas verificados em vários países quanto à licença em terra para o pessoal de bordo do navio, mudança de tripulação e acesso de visitantes ao navio, incluindo organizações do trabalho e de bem estar dos marítimos.

Diante do exposto e do que se depreendeu na reunião em comento, solicito a Vossas Senhorias que alertem e informem às Instalações portuárias das respectivas regiões que as normas dispostas em seus planos de segurança quanto ao tema em tela foram fundamentadas na Convenção SOLAS e no ISPS Code, parágrafos A/16.3.15 e B/16.8.14, no quais constam os procedimentos de saída de bordo e acesso aos navios. Desta forma, cada caso deve ser avaliado objetivamente para que se possa balancear a necessidade da segurança da instalação com a necessidade do bem estar dos marítimos. A simples proibição não encontra respaldo em qualquer norma disposta sobre o tema em tela. Muito pelo contrário, contribui para situações absurdas verificadas em vários países, inclusive no Brasil. Desta forma, os Supervisores de segurança portuária devem ser informados previamente pelos oficiais de segurança dos navios das movimentações que ocorrerão durante a estadia do navio na instalação portuária (tripulantes que “baixarão terra”, visitantes que irão a bordo e mudança de tripulação), de forma que possam estar asseguradas as medidas de proteção necessárias para o fiel cumprimento do que estabelece a Convenção SOLAS e o ISPS Code, sempre no imperativo de se manter a segurança da instalação, do navio e o bem estar dos tripulantes e passageiros.

Atenciosamente,

ALEXANDRE ARANTES DE MENEZES

Presidente – em exercício

CONPORTOS

de vida destes trabalhadores deve ser fator premente”, alerta.

Já para o representante do Ministério dos Transportes na Conportos, Armando Ribeiro, “os incidentes são casos pontuais, que precisam ser combatidos”.

Seguindo a orientação da Comissão, os supervisores de segurança portuária devem ser infor-

dados previamente, pelos oficiais de segurança dos navios, sobre as movimentações durante a estadia das embarcações nas instalações portuárias. Contudo, as medidas de segurança não deverão ser contrárias ao bem estar dos trabalhadores.

A CONTTMAF, que tem encaminhado as denúncias, divulgou ofício

de apoio à iniciativa da Conportos. Confira a íntegra do documento na próxima página.

Além de ações políticas, a CONTTMAF, através das Delegacias Regionais do SINDMAR, age diretamente nos locais onde ocorrem as arbitrariedades contra marítimos e sindicalistas. Outra providência é despertar a atenção das

Prezado, Senhor

1. Reportamo-nos ao ofício retro mencionado, de sua boa lavra, que faz conhecer aos órgãos competentes das exigências relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis, no que concerne ao licenciamento de baixar terra em terra para o pessoal de bordo, aos câmbios de tripulação e ao acesso de visitantes ao navio, incluindo organizações do trabalho e de bem estar dos marítimos;
2. No referido documento Vossa Senhoria menciona, com subida razão, os termos da 84ª reunião do Colegiado Nacional, realizada em 24 de junho de 2010, em que foi posto em análise o documento MSC.1/Circ. 1342, de 27/05/10, da Organização Marítima Internacional;
3. Em boa hora o documento da Organização Marítima Internacional (IMO) retrata a necessidade de preservar o equilíbrio entre os imperativos da segurança e a proteção dos direitos humanos dos aquaviários e demais trabalhadores do porto: isto soa altamente constrangedor para o Governo Democrático do Brasil, que, por omissão, tem pactuado com práticas ilícitas de algumas autoridades nos portos que violentam os mais comzeinhos princípios perfilhados em nossa Magna Charta e, até mesmo, nas de países de menor tradição humanista;
4. No mesmo diapasão, Vossa Senhoria traz a lume os problemas que incidem no trânsito pelas áreas portuárias do pessoal embarcado e a embarcar, no acesso de visitantes ao navio, bem como das organizações sindicais, das de assistência e das de bem estar dos aquaviários;
5. As Entidades que presidimos, há muito tempo, têm reverberado os protestos contra os arbítrios perpetrados em nossos portos, eis que, como bem define Vossa Senhoria, algumas diretivas não encontram respaldo em qualquer norma disposta sobre o tema e que, amiúde, vêm sendo criadas situações absurdas [...] no Brasil, acarretando violações aos direitos humanos de mulheres e homens que militam na nobre profissão do mar;
6. O ofício circular de Vossa Senhoria ressalta que os Supervisores de segurança portuária devem respeito às informações providas pelos oficiais de segurança dos navios quanto às movimentações a ocorrerem durante a estadia, eis detalharem os tripulantes que “baixarão terra”, os que embarcarão e os visitantes que necessitam se deslocar nas áreas do porto;
7. Não nos esquivamos à possibilidade de estar sendo repetitivos, ao reproduzir, *ipsis litteris*, alguns entendimentos veiculados por Vossa Senhoria na Circular em epígrafe: a relevância do tema e a necessidade de que nenhuma dúvida prospere nos impinge tal risco;
8. As situações vexatórias criadas nos portos brasileiros revelam-se em flagrante testilha com os princípios fundantes do Estado Democrático de Direito e maculam a reputação do Brasil nos fóruns internacionais;
9. Serve, pois, a presente para expressar nossa esperança de que as medidas concatenadas por Vossa Excelência haverão de pôr cobro aos desvios de poder perpetrados contra nossa gente do mar;
10. Aequo modo, para demonstrar nosso agradecimento e elogio ao total acerto com que de Vossa Senhoria se houve no presente episódio;
11. Esteja certo Vossa Senhoria de que não nos esquivaremos ao dever de dar plena divulgação à normativa de sua lavra, no lúdimo exercício de promover os direitos e deveres da cidadania plena.

Atenciosamente,

SEVERINO ALMEIDA FILHO

Presidente CONTTMAF

autoridades responsáveis pelo acesso para os problemas enfrentados pelos tripulantes, por ocasião do embarque e desembarque de trabalhadores,

familiares e sindicalistas nos portos e terminais brasileiros.

A orientação da Conportos contribui para que as distorções, decorren-

tes de interpretações equivocadas, dêem lugar ao merecido respeito a trabalhadores de funções estratégicas para o desenvolvimento do país.

Fundação Homem do Mar debaterá incidentes em navios DP com entidades internacionais

Fundação Homem do Mar will discuss incidents aboard DP vessels with international entities



Um estudo divulgado pelo International Marine Contractors Association, IMCA, aponta um aumento significativo do número de acidentes que envolvem embarcações equipadas com Posicionamento Dinâmico no mundo. A preocupação do IMCA é direcionada à melhoria dos motivos identificados como fatores determinantes para esses incidentes, para que estes números sejam reduzidos.

De acordo com o estudo, a quantidade de incidentes ocorridos em 2009 e 2010 é superior à registrada há dois anos. No período que engloba os anos de 2007 e

A study released by the International Marine Contractors Association, IMCA, indicates a significant increase in the number of incidents involving vessels equipped with Dynamic Positioning in the world. IMCA's concern is directed to the improvement of the reasons identified as determining factors for such incidents so that these numbers are reduced.

According to the study, the number of incidents that occurred in 2009 and 2010 is superior to the registered two years before. In the period that comprises the years of 2007 and 2008, for example, there

2008, por exemplo, houve 73 incidentes em embarcações equipadas com DP; do ano passado até setembro de 2010, foram registrados 108 no mundo.

Preocupado com este crescente número, o IMCA formará um Programa de Trabalho que tratará de questões para prevenção deste tipo de incidente e a consequente busca pela diminuição do percentual. Na segunda reunião anual de 2010 para a divisão da América do Sul e Caribe, que aconteceu no dia 14 de setembro, no Rio de Janeiro, a entidade convidou as instituições que são membros a participar desse Grupo de Trabalho.

Neste dia, a Fundação Homem do Mar (FHM), administradora do Centro de Simulação Aquaviária, que funciona na Sede do SINDMAR, foi escolhida como representante da América do Sul e Caribe e passa a ser membro na categoria Centro de Treinamento e Avaliação Profissional, participando das discussões internacionais deste tema. As instituições filiadas reconheceram a expertise da FHM no treinamento de Posicionamento Dinâmico, que se diferencia no mercado pelo uso de simuladores em tempo real e aplicação de exames de conhecimento no último dia de aula.

Outras reuniões são feitas nas demais divisões do IMCA. O encontro de todas as instituições escolhidas – inclusive a FHM – será neste final de ano no Seminário Anual da Associação, que acontecerá em Dubai.



were 73 incidents aboard vessels equipped with DP; from last year to September 2010, there were 108 registers in the world.

Concerned with this increasing number, the IMCA will form a Working Program to address issues to prevent this type of incident and the consequent search for the decrease in percentage. The second annual meeting of 2010 for the division of the South America and Caribbean, which took place on September 14 in Rio de Janeiro, the organization invited the institutions that are members to participate of this Working Group.

On this Day, the Fundação Homem do Mar, FHM, administrator of the Centro de Simulação Aquaviária, which operates at SINDMAR Headquarters, was chosen as the South America and Caribbean representative and become a member in the category Training and Assessment Professional Center, participating of international discussions on this subject. The affiliated institutions recognized the expertise of FHM in Dynamic Positioning training, which differs in the market by using real-time simulators and the application of knowledge exams on the last day of class.

Other meetings are to take place in other IMCA divisions. The meeting of all the institutions chosen – including the FHM – will happen in the end of this year in the Annual Association Seminar to be held in Dubai.





Nilson José Lima
Representante da CONTTMAF
junto à RPB-IMO, em Londres

56ª sessão do Subcomitê de Navegação e 60ª sessão do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho

Setores cegos do Passadiço

Durante a 56ª sessão do Subcomitê de Navegação (NAV), através de um novo item de agenda, surgiram propostas de emendas à regra V/22 da SOLAS (Visibilidade para Navegação no Passadiço). A intenção é esclarecer algumas expressões vagas contidas no texto, que impedem uma aplicação uniforme desta regra pelos Estados Contratantes.

As propostas de emendas estão relacionadas aos Setores Cegos do Passadiço. Dizem respeito às cargas transportadas no convés e a algumas estruturas que reduzem a visibilidade para a navegação, prejudicando os trabalhos dos Oficiais de Serviço, dos Comandantes e dos Práticos, obstruindo a Segurança da Navegação. Este problema ocorre em navios pequenos e grandes, independente do tamanho da carga transportada no convés. Ocorre, principalmente, quando o navio não é projetado para esta finalidade.

Também foi proposta uma Resolução para que navios novos e existentes possuam uma predefinição dos planos de carregamento e um cálculo prévio das condições da carga, e para que os cálculos da carga dinâmica sejam realizados através de um programa computadorizado aprovado ou que sejam utilizados outros métodos aprovados. Para reduzir estas preocupações, tivemos, entre outras propostas, a redução estrutural das partes superiores, inferiores e laterais das vigias, aumentando-se

assim a área envidraçada do passadiço. Devido à complexidade destes assuntos, foi estabelecido um Grupo de Correspondência para uma solução final em 2011.

Agilização de troca de informações navio-porto

A IMO incentiva a agilização no conceito "Single Window", que seria uma única forma de entrada de documentos navio-porto. O problema sempre foi a quem deveriam ser enviadas todas as informações, levando-se em conta a diversidade de autoridades existentes no porto. No intuito de promover o sistema brasileiro, a Secretaria Especial dos Portos (SEP) está cuidando do projeto nacional para implementação do "Porto Sem Papel", com o objetivo de encorajar o uso de sistemas eletrônicos para trocas de dados entre o navio e o porto. Este sistema visa a simplificar os procedimentos e aumentar a facilitação do comércio. As transmissões de dados que são requeridos antes da chegada do navio, durante a sua estadia e após sua partida facilitarão o trânsito dos navios, das pessoas e das cargas. Para o sucesso do sistema, será escolhido um único ponto de recebimento de todas as informações, para sua devida distribuição entre os órgãos competentes. A IMO continua a dar certa prioridade ao desenvolvimento de sistemas semelhantes para que, em futuro próximo, esta rede seja objeto de uso internacional, sem a ocorrência de incompatibilidades

entre os sistemas eletrônicos destas trocas de dados nos diversos países onde as cargas possam circular.

Citrus Pulp Pellet

De caráter obrigatório, o Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas a Granel (IMSBC) terá emendas a cada dois anos, a exemplo do Código Marítimo Internacional sobre Cargas Perigosas (IMDG). Uma de suas futuras emendas será no "Citrus Pulp Pellet" (CPP), produto extraído da polpa e casca das laranjas. O CPP é de interesse de alguns exportadores brasileiros e está enquadrado como "Seed Cake", na ficha do Código IMDG, sendo caracterizado como produto perigoso de classe 4.2 (sólidos autocombustíveis). Após a Associação Brasileira dos Exportadores de Cítricos (Abecitrus) demonstrar, perante a IMO, que este produto exportado pelo Brasil poderia ser isento da classificação como carga perigosa, podemos agora transportar nosso CPP com menos restrições, o que possibilita maior economia para nossos exportadores.

Área de controle de emissões

Através do Anexo VI da MARPOL (Prevenção da Poluição do Ar por Navios), existem hoje duas Áreas de Controle de Emissões (ECA), uma no Mar do Norte e outra no Mar Báltico. Uma terceira Área, designada na América do Norte, foi adotada em março de 2010 e entrará em vigor em

2011. Nestas Áreas, os navios deverão consumir combustível com baixo teor de enxofre, sendo seu percentual de 1,00% a partir de 1º de julho de 2010. A partir de 1º de janeiro de 2015, esse percentual de enxofre deverá ser reduzido para 0,10%.

Em locais fora das ECAs, o percentual será de 4,50%. Após 1º de janeiro de 2012, este valor será reduzido para 3,50% e, finalmente, alcançaremos o percentual de 0,50%, que será obrigatório após 1º de janeiro de 2020.

Esse calendário de procedimentos foi desenvolvido em prol da redução da poluição do ar por navios. Alguns Estados Membros da IMO, incluindo o Brasil, solicitaram a formação de um grupo de correspondência para tratar da viabilidade deste combustível nas datas programadas. Em plenário, foi decidido que era prematura a formação desse grupo de estudo e que os anos de 2015 ou 2016 seriam o momento mais apropriado, levando-

se em conta o ano de 2018 para o término dos estudos. O Brasil é parte do Anexo VI desde 23 de maio de 2010.

Áreas especiais no Anexo IV da MARPOL

Durante a 60ª sessão do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC 60), os países do Mar Báltico solicitaram a incorporação do conceito de Áreas Especiais no Anexo IV da MARPOL (Prevenção de Poluição por Esgoto Sanitário causada por Navios); pretendiam a proibição da descarga de efluentes dos navios de passageiros nessas áreas, exceto quando em conformidade com uma planta de tratamento aprovada pela Administração, de acordo com as novas normas para concentração desses nutrientes, ou através da retenção destes resíduos nos tanques do navio.

Algumas preocupações foram apontadas por delegados presentes, tais como: a) inadequabilidade das instalações portuárias para receber grandes

quantidades de esgoto sanitário oriundo dos navios passageiros em todos os portos da região; b) disponibilidade de plantas de tratamento de esgoto capazes de lidar com os rigorosos padrões propostos para o teor de nutrientes após o tratamento a bordo; c) aplicação somente a navios passageiros; d) inclusão das emendas propostas somente após os Estados Membros do Báltico informarem a Organização sobre a existência de instalações de recepção adequadas a este propósito.

Durante o MEPC 61, realizado em setembro de 2010, a proposta foi aprovada após cumprir as normas previstas, respondendo às preocupações levantadas por algumas delegações durante a sessão anterior. O conceito de Áreas Especiais neste Anexo será obrigatório para navios de passageiros novos a partir de janeiro de 2013. Para esse mesmo tipo de navios existentes, a obrigatoriedade será a partir de janeiro de 2018.

O Marítimo não é procurado apenas para o trabalho embarcado.

Quais são suas qualificações e certificações atuais?

Seu sindicato quer saber. O mercado de trabalho também!



Atualize seu cadastro na secretaria do SINDMAR.

Congresso da CONTTMAF aprova política para centrais e luta em defesa da RN-72

Em demonstração de total apoio às políticas confederativas para os trabalhadores da navegação, porto e pesca do país, os líderes sindicais presentes no V Congresso Extraordinário da CONTTMAF aprovaram, por unanimidade, a filiação direta dos sindicatos à Central Nacional dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB). As lideranças sindicais reforçaram, ainda, a luta pela manutenção de empregos para os marítimos brasileiros, ao aprovar moção de solidariedade e indicativo para a CONTTMAF priorizar a luta em defesa da Resolução Normativa 72 (RN-72).

O encontro, que reuniu 183 lideranças de 22 estados brasileiros das entidades ligadas à Confederação,

aconteceu em Rio das Ostras, Rio de Janeiro, no período de 29 de novembro a 1º de dezembro. Em pauta, estava o debate sobre a logística dos transportes no Brasil e as políticas que serão encaminhadas pela CONTTMAF para a defesa do setor. A cerimônia de abertura contou com a participação do Ministro em exercício da Secretaria Especial de Pesca, Cleberson Carneiro Zavaski, das Deputadas Federais Emília Fernandes e Jandira Feghali, do Diretor de Portos e Costas (DPC) em exercício, Almirante Rodolfo Dibo, do Deputado Estadual Alcebiades Sabino, do Coordenador do Fórum Sindical dos Trabalhadores e da Coordenação das Confederações de Trabalhadores

(FST/CCT), José Augusto da Silva Filho, de representantes de federações, de sindicatos filiados à Confederação e de entidades sindicais da Argentina. Os sindicalistas argentinos vieram ao Brasil referendar seu apoio à CONTTMAF, que defende a unicidade sindical e a representação por categoria profissional.

Unicidade e diálogo permanente

Durante o encontro, o Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, ressaltou que “a solidariedade entre trabalhadores é fundamental para resistirmos a condições inadequadas nas relações laborais”. Nesse sentido, a perspectiva de crescimento do setor



de transportes, considerando a pouca seriedade com que se trata o reconhecimento das entidades sindicais no Brasil, impõe a busca permanente de interlocução representativa de trabalhadores pela nossa tradicional organização sindical representada em seu topo pela CONTTMAF, com seus 52 anos de existência, coordenando mais de uma centena e meia de entidades, muitas das quais já centenárias.

“Em diversos países, os trabalhadores perderam a capacidade de unificar o diálogo para se articular e houve um verdadeiro desmonte das relações de trabalho”, alertou. Por isso, o movimento sindical brasileiro deve estar atento para impedir que aconteça no país algo semelhante. “A interlocução é essencial e a nossa

mobilização permanente indispensável para que a Confederação cumpra seu papel efetivo, que é defender o conjunto das entidades e buscar interferir na formulação da política nacional para o setor, considerando a visão do trabalhador”, afirmou Severino.

Segundo o representante da Confederación General del Trabajo de La Republica Argentina, Enrique Oscar Venturini, é preciso ampliar o debate sobre os problemas globais. “A Bandeira de Conveniência tem um forte impacto negativo para a Marinha Mercante. A luta contra este sistema deve ser intensificada”, disse.

O Secretário Regional da ITF, Antonio Fritz, alertou para os riscos do modelo sindical adotado por alguns segmentos e países. “Fora do Brasil,

temos uma multiplicidade de sindicatos para um mesmo segmento. Um modelo assim, fragmentado, é incapaz de lutar e trazer condições dignas para os trabalhadores”, explicou Fritz, que vê a unicidade sindical como o caminho legítimo para o fortalecimento da classe.

A opinião é compartilhada pela Deputada Jandira Feghali, para quem a unicidade determina a força dos trabalhadores. “A pulverização enfraquece a todos. Por isso, a unicidade é a nossa bandeira. Esse é o meu compromisso com o Brasil e com vocês”, afirma.

Destacando a união dos trabalhadores, a Deputada Emília Fernandes parabenizou as representações sindicais pelo resgate da valorização profissional das categorias – uma rea-



A Deputada Federal Jandira Feghali afirmou que a pulverização enfraquece a todos e que, por isso, a unicidade é a bandeira a ser hasteada



A abertura do V Congresso Extraordinário da CONTTMAF contou com a participação do Ministro em exercício da Secretaria Especial de Pesca, Cleberson Carneiro Zavaski

lidade que está sendo construída com a união e participação de todos. Sobre a igualdade de condições laborais entre homens e mulheres, a Deputada acredita que “esta luta vai além das políticas e precisa ir para as ruas, principalmente quando o Brasil elege sua primeira presidente mulher”.

O V Congresso da CONTTMAF teve palestra do especialista em Logística de Transportes, Lorenzo Carrasco, com a participação do economista Carlos Lessa, que abordaram o tema A Crise Econômica Global e a Reconfiguração da Ordem Mundial.

Principais questões aprovadas

Foi entendimento geral das lideranças presentes que, no cenário atual, o papel das representações sindicais vai muito além das preocupações com o salário das categorias. Unanimemente foi assumido no

Congresso o compromisso de se manterem na luta pela manutenção da interlocução histórica que representa a organização sindical Confederativa como caminho para garantir a participação de todos, ao longo de formulações de políticas para o setor – o conhecimento de causa prioriza os legítimos interesses de seus representados exclusivamente através da CONTTMAF. Os delegados e lideranças presentes no plenário do V Congresso Extraordinário concordaram por unanimidade em apoiar a filiação dos sindicatos do âmbito da CONTTMAF à Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) para fortalecer a busca desses objetivos. Isso enquanto a CTB se mantiver coerente com seus atuais compromissos e princípios aprovados em sua criação e reafirmados no Congresso da Central, em 2009.

Nesse sentido, além de priorizar a luta em defesa da Resolução Normativa número 72 (RN-72), as políticas da CONTTMAF aprovadas pelo plenário, em votação direta, são as seguintes:

- Buscar promover o entendimento, entre as Federações do âmbito Confederativo, quanto às implicações negativas para a representação dos trabalhadores de nosso setor com a filiação de Federações a centrais sindicais;
- Buscar promover a ampla filiação dos sindicatos do âmbito da CONTTMAF diretamente à CTB;
- Respeitar a soberania e os interesses específicos dos sindicatos que decidirem não se filiar ou permanecerem filiados a outras centrais existentes antes da criação da CTB, não reconhecendo nestas a legitimidade para



Vice-Presidente da CONTTMAF, José Adilson afirma que a Confederação promove a ampla filiação dos sindicatos do âmbito da entidade confederativa diretamente à CTB



- encaminhamento de questões macro ou restritas ao âmbito confederativo;
- A CTB nos representará nas questões macro que envolvam interesses genéricos da classe trabalhadora no Brasil, sem renunciarmos à nossa exclusiva interlocução em questões ligadas exclusivamente às categorias profissionais representadas no interior do âmbito Confederativo.

Enrique Oscar Venturini (Confederación General del Trabajo de La Republica Argentina): “A Bandeira de Conveniência tem um forte impacto negativo para a Marinha Mercante. A luta contra este sistema deve ser intensificada”

Morte de oficial mercante expõe descaso com elemento humano



Na noite de 10 de setembro, o Capitão de Cabotagem Carlos Bismarck Ferreira Moura dirigiu-se ao seu camarote a bordo do Northern Princess. A embarcação, de propriedade da empresa norte-americana Trico Serviços Marítimos, saía de Santos com destino ao porto de Itajaí, em Santa Catarina. Na chegada, Bismarck seria desembarcado, pois há algum tempo apresentava sintomas de instabilidade emocional.

Em algum momento, horas antes do desembarque, Bismarck desapareceu de bordo, para ser localizado somente três dias depois, já sem vida, no mar próximo a Florianópolis. Sua morte, segundo consta no laudo do Instituto Médico Legal, foi causada por afogamento. Contudo, as circunstâncias que envolvem a perda desse companheiro vão além da investigação policial. Para todos que o conheceram, assim como para o SINDMAR, Bismarck morreu devido ao descaso com que uma parte das empresas marítimas lida com a saúde emocional de seus trabalhadores.

De acordo com a irmã do Oficial Mercante, Ana Cláudia Lemos, há cerca de dois anos Bismarck foi diagnosticado como portador de distúrbio bipolar, que se caracteriza por alterações profundas de comportamento e humor e exige tratamento permanente. Dentre os fatores que desencadeiam as crises, estão a fadiga e situações de grande estresse emocional. “O distúrbio evidenciou-se após uma dobra do tempo de serviço para substituir um colega”, lembra Ana Cláudia. Na época, Bismarck chegou a se licenciar para tratamento e a Trico foi cientificada de seu problema de saúde.

Contudo, conforme declaração da médica responsável pelo tratamento, o distúrbio não o impedia de trabalhar e exercer normalmente as atividades profissionais. “Antes de embarcar, ele fazia exames. Todos atestavam que se encon-

trava em plenas condições laborais. Segundo informações da empresa, ele estava prestes a assumir um Comando e foi cotado, inclusive, para assumir o Northern Princess”, afirma sua irmã.

Amor ao mar

Profissional experiente e dedicado, Bismarck é descrito como um homem bem-humorado, afável e generoso. Aos 48 anos, levava uma vida normal, cercado por amigos e cuidadoso com a família. Suas características mais marcantes eram a alegria e o amor pelo mar. “Meu irmão tinha um excelente relacionamento familiar. Sempre muito aberto e transparente, nos contava tudo o que ocorria com ele. Antes de embarcar nessa última viagem, esteve em Fortaleza, onde resido. Tivemos bons momentos e ele falou de seu trabalho, que tanto amava, de seus planos. Costumava dizer: Cadinha, o mar é minha vida”, recorda Ana Cláudia.

Mas, por motivo ainda desconhecido, essa jornada afetou seu estado emocional. No último contato com a família, Bismarck mencionou sua tensão a bordo e o desejo de desembarcar. Contudo, permaneceu trabalhando.

A família do Oficial Mercante aguarda informações técnicas, jurídicas e policiais, pois considera que as circunstâncias da morte precisam ser esclarecidas. Passado o momento inicial, quando a Trico prestou apoio financeiro para o traslado e sepultamento do corpo de Bismarck em Recife, a empresa demonstra desinteresse em atender às solicitações da família para cumprir exigências legais e previdenciárias.

“Após diversos contatos, fui orientada a realizar inventário. Mas é preciso cumprir exigências do INSS, acerca de documentação específica. Tento obter essa informação com a empresa desde 26 de outubro, mas sem sucesso. Eles alegam desconhecer do que se trata, o que é inadmissível, pois é informação elementar, ainda mais nessa atividade”, declara Ana Cláudia.

Não houve, também, qualquer pagamento de salário (acumulado), indenização, seguro ou outro item. “Meus



pais já passam necessidades. Eu e meu outro irmão suprimos com o que podemos, mas não há como continuar assim”, desabafa.

Elemento humano

A morte de Bismarck aprofundou a reflexão sobre as condições de saúde do trabalhador e o valor do ser humano, no sentido global. Apesar dos esforços do SINDMAR para ampliar a conscientização sobre a importância do elemento humano, o parâmetro econômico ainda prevalece nas relações entre capital e trabalho em nosso país. No entanto, os aspectos emocionais afetam o trabalhador e acarretam perdas irreparáveis. Portanto, devem ser priorizados.

Como destaca o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas da Silva, “a perda lamentável do companheiro Bismarck é um grave alerta para toda a nossa coletividade e um fato que fazemos questão de acompanhar de forma bastante atenta”.

A fim de complementar os esclarecimentos da Trico Serviços Marítimos sobre o trágico episódio, o SINDMAR encaminhou ofício à Gerência de Recursos Humanos. No ofício, o Sindicato solicita cópias dos documentos referentes aos três últimos embarques de Bismarck, além de mais informações sobre o ocorrido e as providências tomadas pela empresa. Até o momento, a Trico não se manifestou.

Do trabalho, o ser humano retira seu sustento, enfrentando níveis de cobrança compatíveis com suas atribuições. Nessa labuta diária por uma vida digna, são empregados

esforços físicos, intelectuais e emocionais. Se um desses pilares falha, os demais não se sustentam. Para o SINDMAR nenhum argumento econômico vale uma jornada para a morte, motivada pela desatenção com a saúde emocional do trabalhador.

“Onde ele estava a alegria surgia”

Na família, na escola, entre amigos, o CCB Bismarck era sinônimo de alegria e de festa. Segundo sua irmã Ana Cláudia Lemos, a generosidade fazia parte de sua vida e “muitas ações que realizava foram descobertas apenas após o seu falecimento”. Ainda buscando superar a dor, ela atendeu prontamente à solicitação de UNIFICAR para falar sobre Bismarck e as principais dificuldades enfrentadas na apuração do caso. Enquanto aguarda o resultado das investigações, Ana Cláudia mostra somente uma certeza: “todos têm uma boa lembrança e uma boa história para contar”.

UNIFICAR: Como sua família lida com a perda?

Ana Cláudia: Ainda não acreditamos que tudo aconteceu. Meu irmão era o segundo de três filhos e o orgulho de meus pais, a quem mantinha financeira e emocionalmente. Onde ele estava, a alegria surgia. Agradecemos a Deus pelo fato de seu corpo ter sido achado, pois pudemos sepultá-lo dignamente. Mas continuamos no aguardo de informações de ordem técnica, policial, judicial e etc. As circunstâncias de sua morte não estão esclarecidas, havendo muito mistério, omissão e, agora, percebemos descaso. Minha mãe,



que em março submeteu-se a uma cirurgia (mastectomia por câncer), é que mais sofre. Ele era o seu companheiro nos momentos em que se encontrava em terra e quem a apoiava em tudo. Invariavelmente, ele passava o período de descanso na casa de meus pais, que era a sua residência oficial. Tudo na casa lembra ele e tem sido difícil superar tudo. Meu pai também sofre muito.

UNIFICAR: A empresa se posicionou de alguma forma, antes ou após o falecimento?

Ana Cláudia: Não tivemos nenhum posicionamento formal da empresa sobre o assunto. No domingo, dia 12 de setembro, por volta das onze horas, minha mãe recebeu ligação do Comandante do navio. Ele telefonou do celular do meu irmão para os últimos contatos dele. Já havia ligado para duas amigas e minha mãe era a terceira ligação. Minha mãe estava comigo em Fortaleza e, transtornada, me passou o telefone. A partir daí, assumi todos os contatos com o navio e a empresa. No dia 13, por volta das 22 horas, recebi nova ligação do Comandante, comunicando a localização do corpo em Florianópolis. Após isto, mantive contato com o Gerente de Recursos Humanos da Trico, Marcos Saraiva, pois tinha o número do celular devido aos contatos por ocasião de licença para tratamento de saúde de meu irmão. Perguntei se a empresa daria passagem e apoio para eu fazer o reconhecimento formal. Ele foi verificar e depois telefonou, indagando se eu poderia viajar às cinco horas da manhã, o que ocorreu. No dia 14, fiquei em Florianópolis para o traslado, acompanhada pelo Gerente de Operações da empresa e um representante local. Após esta ocorrência, a empresa não mais se manifestou.

UNIFICAR: Houve contato recente com as autoridades, atualizando as informações?

Ana Cláudia: No final de outubro dei meu depoimento na Delegacia de Florianópolis e entreguei um "relato" sobre

o caso, que também enviei ao SINDMAR. Eles informaram que tinham percebido algumas inconsistências no caso. Por exemplo: não ter havido vistoria no navio e no camarote de meu irmão. Disseram haver, também, um conflito de jurisdição; não sabiam se o assunto seria investigado em Florianópolis, onde apareceu o corpo, ou em Itajaí, onde se deu o desaparecimento. A delegada e a escrivã informaram que todos no navio seriam ouvidos e o caso poderia demorar. Estavam, ainda, no aguardo do laudo definitivo do IML, que talvez esclarecesse algumas circunstâncias. No início de novembro, mantive contato via e-mail com a delegacia, mas não havia novidades. Retomarei o contato, pois acredito que o laudo do IML já tenha saído e temos muito interesse em vê-lo.

UNIFICAR: Que órgãos realizam as investigações?

Ana Cláudia: Segundo sabemos, a delegacia policial em Florianópolis e o SINDMAR.

UNIFICAR: Em sua opinião, quais os principais aspectos a serem esclarecidos?

Ana Cláudia: Parece-nos estranho que não tenha sido realizada vistoria no navio, que poderia esclarecer muita coisa. Percebemos negligência no encaminhamento ou informações mais precisas sobre o comportamento de meu irmão. O estado em que seu corpo se encontrava também requer esclarecimentos: para quem ficou três dias no mar, segundo a estimativa, não se compreende o perfeito estado do corpo. Não havia nada que sinalizasse o afogamento. O aspecto intacto de seu corpo foi comprovado por mim, que estive no IML, pelo escrivão da polícia que localizou o corpo, pelo funcionário do IML que auxiliou a necropsia e pelo técnico que o embalsamou. Este disse claramente que meu irmão não parecia ter morrido por afogamento e que deveríamos investigar.

UNIFICAR: Quais foram os apoios recebidos por sua família, até o momento?

Ana Cláudia: Temos recebido apoio de muitos amigos. Meu irmão tinha um vasto círculo de amizades, como comprovou o Delegado do SINDMAR em Cabedelo, Rosivando Viana, que compareceu ao sepultamento. Meu irmão esteve com ele um mês antes, conhecendo as instalações da Delegacia. Até hoje recebemos manifestações dos amigos. Todos estão incrédulos, com muitas dúvidas e questionamentos e com o entendimento de que devemos dar caráter judicial e jornalístico ao fato. Entendíamos que a empresa nos daria o apoio e os esclarecimentos que precisamos. No entanto, excetuando o apoio financeiro para o traslado do corpo, nada mais houve.



Paulo Israel Lima da Silva
Aluno do 3º Ano de Máquinas
Ciaba

Marinha Mercante do Futuro

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

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

Preocupações e investimentos

Protagonista de inúmeras canções, presente em grandes épicos da literatura e palco de batalhas que mudaram para sempre a história da humanidade, o mar, desde a antiguidade, tem exercido um verdadeiro fascínio sobre o homem, seja por todo o lirismo que envolve esse colosso azul ou por sua imensidão que alcança os impressionantes três quartos da superfície terrestre.

O meio marítimo encerra uma das modalidades de transporte mais eficazes que conhecemos, já que por ele pode ser transportada uma quantidade gigantesca de carga por longas distâncias e alcançando localidades onde o acesso terrestre seria inviável.

Usufruir de maneira racional dos recursos que o mar oferece é um grande desafio e incumbido desta responsabilidade está o homem do mar, cuja figura tradicional, quase folclórica, contrasta com a realidade atual de um profissional que está cada vez mais capacitado a operar equipamentos de alta tecnologia, consciente do seu papel vital na economia nacional e de seu compromisso na preservação do meio ambiente.

Atualmente a preocupação de nossa nação com a questão ambiental do planeta assume um papel imprescindível nas escolhas de medidas a serem desenvolvidas pelo governo do país, já que tais medidas influenciarão diretamente na imagem do Brasil perante as demais nações e, conseqüentemente, na manutenção das boas condições de seu comércio internacional. Logo, a Marinha Mercante deverá concentrar esforços para cada vez mais alinhar suas atividades com esta tendência atual das políticas públicas.

Não há dúvidas de que uma economia em ascensão solicita automaticamente um incremento no setor de transportes, fato que contribui muito para o desenvolvimento do país, pois, para realizar este intento, há de se movimentar diversas organizações que prestam suporte à atividade marítima, como estaleiros, órgãos de pesquisa e formação técnica e companhias de engenharia, além da criação de novos empregos.

É iminente que haja investimentos maciços por parte do governo na qualificação e na melhoria das condições de trabalho da classe marítima, pois o profissional marítimo é uma das peças-chave na empreitada em que o país se lança e contribuirá diretamente para que o país alcance todo o desenvolvimento que poderá ser proporcionado por esta grande fase do setor petrolífero nacional que já vislumbramos.

Para que a classe marítima garanta a negociação destas melhorias junto aos órgãos competentes deve haver uma conscientização individual, pois cada marítimo deve tomar a responsabilidade de contribuir para que a nossa Marinha Mercante continue crescendo e se tornando cada vez mais justa com aqueles que a compõem. Não podemos esquecer que o atual cenário da Marinha Mercante foi conquistado com muito suor e que a nossa história de luta sindical justifica o que somos hoje.

Sinto-me muito grato em estar ingressando em uma profissão na qual o profissional vem passando por uma crescente valorização, valorização esta extremamente plausível, já que os homens e mulheres que tripulam os nossos navios fazem inúmeros sacrifícios, enfrentando a saudade de casa e fazendo das muitas situações adversas vivenciadas a bordo apenas parte do trabalho.



Sérgio Barreto

Jornalista especializado na área marítima. Trabalhou em *O Globo* de 1970 a 1986, onde coordenou a página de navegação. Foi colaborador nas revistas *Portos e Navios* e *Navegação* e correspondente das revistas internacionais *Sea Trade*, *Trade Winds* e *Fairplay*. Foi editor-chefe do jornal *Última Hora* e atualmente escreve a coluna Rio Marítimo, no site Netmarinha. Colabora no jornal *Press Guide* e edita a coluna Primeira Linha, do *Monitor Mercantil*.

Fraqueza no mar preocupa Marinha



MARINHA DO BRASIL

O Comandante da Marinha, Júlio Moura Neto, afirmou a esta coluna estar muito preocupado com a fraqueza da Marinha Mercante brasileira. Em um dos raros pronunciamentos sobre a questão, disse que apoia movimento dos empresários e de setores do Governo para dar condições de recuperação à

navegação brasileira nas linhas internacionais (longo curso).

A construção naval está indo bem e a frota de petroleiros está crescendo. Também a cabotagem está em boa fase, mas o Brasil precisa de navios porta-contêineres para atuar nos portos internacionais. Já fomos a oitava maior marinha mercante do mundo e hoje temos uma frota insignificante – disse Moura Neto. A afirmação foi feita num dos intervalos da 24ª Conferência Naval Interamericana, no Rio de Janeiro.

Em relação aos cinco submarinos contratados com os franceses da DCNS, para produção no Brasil, com participação da Odebrecht, Moura Neto revelou que a construção do primeiro dos quatro convencionais já começou. Quanto ao quinto – que terá propulsão nuclear –, a tecnologia nuclear será provida pela própria Marinha. O submarino nuclear tem previsão de operar em 2022.

Durante a Conferência Naval Interamericana, Moura Neto disse que 95% do comércio se fazem por mar e que os desafios são poluição, terrorismo, tráfico de armas e drogas, crime, pirataria e ameaças aos estados, além do esgotamento das fontes energéticas. No caso do Brasil, há que se ter especial atenção com as plataformas de petróleo. Lembrou que, por dia, 500 embarcações trafegam pela costa brasileira e citou que, pela Lei Complementar nº 106, as forças armadas ganharam poder de polícia.

O Comandante da Marinha esclareceu que, as 200 milhas marítimas propiciam ao Brasil uma área, no mar, de 3,6 milhões

de km quadrados. No momento, o Brasil reivindica direitos econômicos sobre mais 950 mil km quadrados e a ONU concedeu 750 mil km quadrados. Se o Brasil realmente conseguir mais 950 mil km quadrados, sua área no mar chegará a 4,5 milhões de km quadrados, ou seja, o país terá, no mar, praticamente metade de sua área em terra. O Brasil está coletando dados com ajuda de empresas internacionais e deverá apresentar o novo pleito à ONU em 2011.

Briga pela água dos rios

Um inquietante problema está surgindo no cenário nacional. A disputa entre empresários e entidades ligadas à navegação de um lado e os geradores de energia de outro. Em geral, a comunidade ligada à energia quer segurar água nas barragens para ter garantia de fluxo de energia, enquanto o segmento da navegação demanda nível mínimo de água que permita a navegação pelos rios. Os mais recentes conflitos ocorreram na hidrovía do Tietê – afetada pelo lago da binacional Itaipu – e na hidrovía do São Francisco.

Nesses conflitos, a navegação conta com apoio da Agência Nacional de Águas (ANA) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), enquanto, do outro lado, estão Ministério de Minas e Energia (MME) e Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A navegação interior não apenas o meio mais econômico de transporte, como derrota o caminhão e o trem no aspecto de efeitos sobre o ambiente, com folga. Caso ANA e Antaq não consigam entendimento com MME e Aneel, a decisão sobre maior ou menor calados dos rios terá de ser dada pela Casa Civil da Presidência da República.

Empresários elogiam continuidade

Não é preciso muita sensibilidade para se concluir que os estaleiros adoraram a vitória de Dilma Rousseff. O Presidente do Sindicato da Construção Naval (Sinaval), Ariovaldo Rocha, apareceu na propaganda da então candidata, atestando que, no governo

Lula, o setor renasceu. Rocha não se cansa de citar que, em 2002, os estaleiros geravam menos de dois mil empregos, com tendência declinante – pois não havia novas encomendas. Já agora, são quase 80 mil empregados; o processamento de aço deve duplicar – de 600 mil para 1,2 milhão de toneladas anuais – e vários estaleiros estão sendo implementados.

Na navegação, viu-se muita simpatia. Na era Lula, houve uma revolução na Transpetro, que encomendou 49 navios. No entanto, os armadores privados não se sentiram ainda firmes para demandar o mercado externo. Hoje, não há um navio porta-contêiner de bandeira brasileira no comércio exterior. Para resolver esse problema, os armadores negociaram com a própria Dilma, na Casa Civil, a adaptação do Registro Especial Brasileiro (REB) a novas exigências. Com a vitória de Dilma, os armadores mostram esperança em conseguir benefícios, pois o tema já é de conhecimento da presidente eleita. Com Serra, teriam de explicar tudo, desde o início.

Brasil perde bilhões na navegação

Dados do Sindicato dos Armadores (Syndarma) mostram que o Brasil tem enormes perdas no fluxo internacional de transporte e, por isso, torna-se necessária a aprovação do Pró-REB (Registro Especial Brasileiro), um sistema de incentivos ao setor, que está em estudos em Brasília.

Números oficiais indicam que, em 2009, os armadores brasileiros alugaram navios estrangeiros no valor de US\$ 3,2 bilhões. Somando-se o que se deixa de ganhar, com o uso direto de navios estrangeiros, estima-se perda anual total de US\$ 10 bilhões a US\$ 11 bilhões.

A frota brasileira é de 3,58 milhões de toneladas, absolutamente insuficiente para atender às necessidades de um país responsável por 1% das cargas internacionais, em valor, mas por 7,4% da tonelagem mundial – em função do alto peso de produtos como minério de ferro.

As empresas de navegação empregam 11.500 marítimos e 3.750 funcionários administrativos. A idade média dos navios é de 11 anos



SINDIMAR

em porta-contêineres, de 15 no apoio marítimo e de 20 em granéis líquidos. Em granéis sólidos, a idade média é de 23 anos, próximo da aposentadoria, que se dá entre 25 e 30 anos.

Ao apresentar ao governo proposta para concessão de incentivos, o Syndarma citou dados da Maritime Administration (Marad) dos Estados Unidos, informando que, de 56 países pesquisados, 40 adotam a restrição a estrangeiros na cabotagem. Os Estados Unidos exigem que, para operar em suas costas, navios, marítimos e empresas sejam nacionais, enquanto o Brasil obriga que marítimos e navios sejam locais, mas as empresas podem ser de capital estrangeiro, o que nos Estados Unidos é vedado.

Objetivamente, os pedidos do setor são: isenção fiscal para navios e tripulações baseado no tonnage tax (aplicação de imposto de renda fixo sobre o porte dos navios); isenção de imposto de renda dos marítimos; equiparação das empresas brasileiras de navegação às suas concorrentes estrangeiras, com o abono de parte dos encargos previdenciários; isenção de impostos para importação de navepeças; equiparação do preço dos combustíveis na navegação de cabotagem ao da navegação de longo curso; compensação de débitos e créditos no setor da construção naval.

Sérgio Barreto

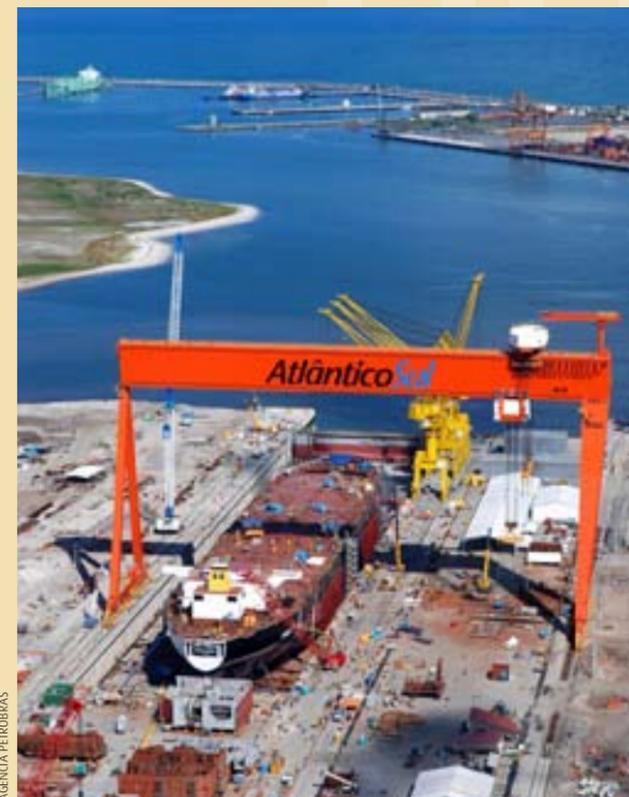
Projeto naval em crise

Um tradicional engenheiro naval escreve à coluna pedindo confidencialidade. Afirma que a construção naval vive um momento mágico, mas que, nessa fase de ressurgimento, deixou-se de lado o projeto, a engenharia. Os antigos estaleiros tinham donos brasileiros e, mesmo quando compravam projetos de fora, estimulavam os projetistas nacionais a adaptá-los. Já hoje, os estaleiros são estrangeiros ou têm sócios estrangeiros, que se gabam de trazer moderna tecnologia. Com isso, diminui o espaço para o projeto de navio brasileiro. Teme o missivista que se repita o fenômeno da indústria automotiva, onde 100% dos projetos são estrangeiros.

Lembra que, nos velhos tempos, havia dois tipos de escritórios de projetos: os independentes e os associados a estaleiros. Ambos levantavam a bandeira da engenharia nacional e contribuíam para manter no país o conhecimento. Afirma a fonte: “Muito se fala das vantagens das parcerias e das ‘transferências de tecnologia’. Tudo isso pode empolgar e canalizar a juventude de volta às faculdades de engenharia naval. Só não podemos é ter o direito de enganá-los. Hoje, na construção naval brasileira, praticamente não se faz mais engenharia. Estamos limitados a montar navios a partir de projetos que vêm prontos do exterior. Não estamos desenvolvendo tecnologia; não estamos desenvolvendo competência; não estamos desenvolvendo conhecimento; não estamos desenvolvendo nada tecnologicamente

NA BEIRA DA PRAIA

- O Norte fluminense vai ganhar em breve um porto, do grupo MMX de Eike Batista; São Gonçalo terá um porto que, de início, servirá apenas ao polo da Petrobras (Comperj), mas depois terá uso amplo. E, ao Sul do Estado, em Angra dos Reis, a francesa Technip está investindo R\$ 60 milhões para criar uma base petrolífera no tradicional porto.
- O Centro Nacional de Navegação (Centronave), entidade que reúne as 31 maiores empresas de navegação do segmento de contêineres e responde por quase 80% do transporte de bens do comércio exterior brasileiro, começou a elaborar um *ranking* sobre os melhores e piores portos do país que deverá cair como uma bomba no setor. Entre os critérios de avaliação estão a segurança, a facilidade de acesso, o grau de burocracia e a agilidade da aduana.
- Embora tenha visão clara de que os portos precisam evoluir, o titular da Secretaria Especial de Portos (SEP), Pedro Brito, mostrou o lado positivo da questão, ao falar no seminário Latinports, em Brasília. Disse que, de 2007 a 2009, o país passou do 61º lugar para o 41º, em eficiência logística. Observa-se que, como é a 8ª economia do mundo, o Brasil ainda tem muito a melhorar – apesar da enorme evolução desde a promulgação da Lei dos Portos, em 1993.
- Um problema para o Rio: na velha Dutra, a descida da Serra das Araras é um empecilho à movimentação de carga pesada. Empresários e governo fazem pressão junto à concessionária CCR e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para resolver a questão. O traçado é tão ruim que a velocidade máxima é de 40 km. Mesmo assim, inúmeras carretas tombam lá a toda hora. É uma vergonha.
- O Presidente da Fenavega, Meton Soares, acha que, além de empresas brasileiras de navegação, o país precisa de companhias com capital nacional. Acha ainda que o empresário brasileiro é comprometido com o país e o estrangeiro, ante qualquer dificuldade, pode transferir sua frota para outra região, sem qualquer sentimento de culpa.
- Comentário irônico de bastidores: Santa Catarina estaria contando com “assessoria” da Prefeita de Fortaleza (CE), Luizianne Lins, para atração de investimentos. Do mesmo modo que o Ceará perdeu um megaestaleiro do grupo coreano STX para Pernambuco, agora é o estado sulino que cria obstáculos para instalação de estaleiro OSX, de Eike Batista. Vale lembrar frase de um consultor da ONU: “a pior poluição é a pobreza”. Em ambos os casos, os estaleiros trariam desenvolvimento econômico, geração de empregos, treinamento e estímulo. Basta se ver o que ocorreu em Suape (PE), onde o estaleiro Atlântico Sul gera quatro mil empregos diretos e a comunidade anda eufórica.
- Há alguns meses, o Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Jorge Mello, anunciou a licitação de novo terminal de contêineres em Itaguaí, para surpresa do mercado. Afinal, o Sepetiba Tecon ainda não atingiu sua plena capacidade e ainda será expandido. Enquanto isso, os dois terminais do Rio – Libra e Multiterminais – mais que duplicarão sua capacidade nos próximos anos. Mas o bom senso prevaleceu. A licitação do novo terminal de contêineres de Itaguaí ficará para um futuro distante. Os dois terminais do Rio, de Multiterminais e Libra, têm capacidade formal para 600 mil contêineres de 20 pés – TEUs – por ano e sua operação sequer tem atingido 50% desse nível. Com a ampliação, os dois terminais do Rio terão capacidade somada de três milhões de TEUs, embora isso só vá ocorrer após 2014 ou até mais tarde. O Sepetiba Tecon irá elevar sua capacidade para 1,5 milhão de TEUs. Com isso, Rio e Itaguaí terão, em conjunto, capacidade para operar 4,5 milhões de contêineres de 20 pés, um nível que muito dificilmente será alcançado pela demanda.
- Está demorando a implantação do programa Porto Sem Papel. No entanto, isso não tira o mérito da excelente iniciativa da Secretaria Especial de Portos (SEP). Hoje, cada porto tem seu cadastro, e, em breve, haverá um cadastro nacional. O Documento Único Virtual (DUV) vai reunir 952 informações, o que será um grande avanço.



AGÊNCIA PETROBRAS

importante, que nos garanta destaque e benefício perene. Somos apenas montadores. E também está sendo assim na tão falada área de defesa. A Marinha, que foi a pioneira e a responsável pela implantação no Brasil da verdadeira e pura engenharia naval, além de ter sido também pioneira em projetos e na construção de navios militares, com todos aqueles rigores excepcionais em relação aos navios mercantes, também está importando projetos prontos a serem apenas montados no país, sob controle e coordenação dos estaleiros estrangeiros. Tudo isso dá uma tristeza; dá um desânimo; dá uma saudade daquele tempo que não terá mais chance de voltar. Há muitos empregos nos estaleiros, mas deve-se retomar o caminho do domínio tecnológico”. Até onde o tarimbado engenheiro tem razão?

Estaleiros do Norte querem crescer

Matheus de Oliveira Araújo, Presidente do Sindicato da Construção Naval do Amazonas (Sindnaval), afirma que a região quer dar um pulo em sua expressão nacional.

– Queremos crescer e temos condição de competir com o resto do país – diz Araújo, que está em campanha para mostrar ao governo que a região é uma alternativa à superlotação de estaleiros do resto do país. Ele tem um trunfo: – Pretendemos instalar um polo naval na área da Zona Franca de Manaus. Com isso, haverá mais alguns incentivos, além dos já concedidos à construção naval em geral.

O Amazonas conta com 75 estaleiros, dos quais dez são médios e grandes. Afirma que a região poderá construir plataformas para o pré-sal, pois a profundidade no Rio Amazonas, na área do projeto pólo, é de 17 metros na seca e de 41 metros na cheia. Lembra que poucos portos ou estaleiros do Sudeste têm calado de 17 metros. Hoje, a região pode produzir navios de até 70 mil toneladas, mas essa capacidade está em expansão. O grupo Bertolini, por exemplo, está montando um estaleiro com o grupo Hyundai.

Estaleiros lutam por nacionalização

A notícia de que a Petrobras estaria reivindicando redução de 65% para 37% no índice de nacionalização de peças em navios e plataformas – em razão de custos e também por temor de incapacidade de fornecimento de equipamentos – surpreendeu o Presidente do Sindicato da Construção Naval (Sinaval), Ariovaldo Rocha. Ele diz não acreditar que isso se concretize. – Seria uma enorme contradição com a política industrial implantada por Lula com sucesso – disse Rocha.

Segundo Rocha, a Associação Brasileira das Empresas de Construção Naval e Offshore (Abenav) acaba de ser criada unicamente para consolidar e ampliar esse alto índice de nacionalização, através do maior entendimento entre os estaleiros e os fornecedores. Informa Rocha que o total de encomendas em carteira dos estaleiros está em US\$ 6 bilhões e deverá subir ainda mais, desde que as licitações de 28 navios-sonda sejam iniciadas antes do fim do ano e no atual governo. Lembrou que devem ser encomendadas a curto prazo duas plataformas de produção, três navios da Transpetro e 39 navios no sistema EBN – em que a Petrobras aluga antecipadamente, e por longo prazo navios que ainda serão contratados por privados junto a estaleiros.

Entre os estaleiros que estão por se instalar, cita quatro grandes: Odebrecht, na Bahia; Eisa, em Alagoas; Promar, em Pernambuco; e STX, em Santa Catarina ou no Rio de Janeiro.

Carreira ao mar: novo horizonte para novos profissionais

Num comparativo de duas décadas, hoje, o mercado de trabalho marítimo brasileiro é bem mais favorável. Nos últimos tempos, o setor tem atraído profissionais que, mesmo com experiências em outros segmentos, passaram a se dedicar à vida ao mar. Com condições de trabalho melhores do que as existentes há 20 anos, o mercado de trabalho atual encontra-se estável, com os pratos da balança de demanda e de procura em equilíbrio. Esta constatação é encontrada no estudo realizado pelo Mestre em Ciências Estatísticas Marcelo Rubens dos Santos do Amaral e pela Doutora em Ciências Estatísticas Narcisa Maria Gonçalves dos Santos, ambos professores da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Com base em dados fornecidos pela Diretoria de Portos e Costas e pelo SINDMAR, o estudo indica equilíbrio até, pelo menos, 2013.

Esta confortável situação do mercado de trabalho de oficiais mercantes também é fruto de ações sindicais inteligentes e voltadas para os trabalhadores. A manutenção dos postos de trabalho no setor marítimo exige constante defesa por parte do representante sindical.

Um dos principais mecanismos de resistência é a Resolução Normativa número 72, do Conselho Nacional de Imigração. O documento, que entrou em vigor em 2006, protege e mantém postos de trabalho para marítimos brasileiros.

No entanto, a todo instante, os armadores tentam substituir marítimos brasileiros por estrangeiros, que se submetem a piores condições laborais e por modestos salários, mas são impedidos pela RN-72. A luta pela manutenção desta resolução é intensa; e é esta garantia que mantém o mercado de trabalho equilibrado e sedutor, com a justa valorização do profissional.

Com o objetivo de ser valorizado, o Eletricista Allan Cristian Ferreira Lima, que é casado e tem um filho de sete anos, deixou para trás uma vida em terra para se dedicar ao mar. Desde que ingressou na Marinha Mercante, há um ano, Allan diz que agora está certo de que se realizará profissionalmente.



LUCIANA AGUIAR

UNIFICAR: Como começou seu interesse pela Marinha Mercante?

Allan: Após encerrar meus estudos técnicos, ingressei no mercado de trabalho por intermédio de uma prestadora de serviço da concessionária Light. Alguns companheiros de profissão chamaram minha atenção para o setor. Por achar fascinante, decidi, em 2007, fazer um curso técnico e, depois, o extra-Prepom (CAAq).

UNIFICAR: Como foi sua trajetória desde 2007 até efetivamente embarcar nos navios da Marinha Mercante?

Allan: Dois anos depois de começar a me preparar para ingressar na atividade, busquei no Ciaga a qualificação no CAAq. Com o certificado em mãos, tive a chance



ARQUIVO PESSOAL

de começar a trabalhar em uma empresa da cabotagem. Lá, tenho a oportunidade de mostrar meus conhecimentos. Hoje, sou reconhecido profissionalmente.

UNIFICAR: Você encontrou satisfação profissional na Marinha Mercante?

Allan: Todo marítimo sabe que a vida no mar é de sacrifício e dedicação. Por outro lado, contribuímos para o desenvolvimento do país. E vivenciar isso é gratificante. Além disso, as remunerações que são praticadas neste segmento também foram fator determinante na minha escolha de trocar a terra pelo mar.

UNIFICAR: A diferença salarial é grande em relação ao que o senhor ganhava para o que recebe atualmente?

Todo marítimo sabe que a vida no mar é de sacrifício e dedicação, mas contribuímos para o desenvolvimento do país e vivenciar isso é gratificante

Allan: Para se ter uma ideia, antes ganhava um determinado salário que, hoje, equivale ao que recebo de vale alimentação. Mas como disse anteriormente, a vida no mar requer dedicação integral e sacrifício, como ficar longe da família e dos amigos. Não dá para embarcar nesta vida pensando somente no dinheiro.

UNIFICAR: E qual a mensagem que você deixa para aqueles que, como você, um dia sonharam em ingressar na Marinha Mercante?

Allan: Com trabalho e dedicação a gente chega onde desejar. Não adianta somente pensar no lado financeiro. Mais importante do que isso é a vocação. Se não há vocação para a vida no mar, dificilmente o profissional terá êxito na Marinha Mercante.



Conferência de Manila 2010 (STCW)

O objetivo inicial da Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto (STCW) era de estabelecer um padrão profissional global mínimo obrigatório para os marítimos.

Esta Convenção sofreu quatro emendas, e a última delas ocorreu por intermédio da Conferência Diplomática de Manila. As emendas de Manila mantiveram a estrutura e os objetivos da Revisão de 1995, não reduziram os níveis das normas existentes, além de buscarem soluções para os problemas de incoerência e de interpretações errôneas. Ainda garantiu a flexibilidade na compreensão dos termos referentes a níveis de formação e certificação e a organização do quarto de serviço como resultado

das inovações tecnológicas. Por fim, a revisão não emendou os artigos da Convenção e tratou dos assuntos relacionados à segurança. A abordagem, em caráter especial, das características dos navios que realizam viagens curtas e das embarcações do sistema offshore também foi tratada.

Os delegados, ao chegarem na Conferência Diplomática, tinham em mãos minutas de emendas que foram trabalhadas durante os cinco anos de discussões e negociações. A tarefa era finalizar e aprovar os textos da Convenção e do Código STCW por consenso. Além disso, ficou definido que a comemoração do Dia do Marítimo passará a ser sempre em 25 de junho de todo ano.

A Conferência contou com a participação dos seguintes membros

da delegação brasileira: AE Aurélio (Representante Permanente do Brasil junto à IMO), CMG Petronio (Representante Alternado da RPB-IMO), CMG Fernandes (Representante Alternado Adjunto da RPB-IMO), OSM Nilson (Representante da CONTMAF na RPB-IMO), Márcia Costa (Assistente Técnica da RPB-IMO), CLC Kunitake (Representante do SINDMAR) e CT Carla Andrade (Representante da Sec-IMO).

Cuidados médicos

O Plenário aprovou emendas que permitem que o Certificado Médico que está perdendo a validade seja prorrogado até o próximo porto, onde exista um médico autorizado pela Parte Contratante para realizar a sua revalidação. Outra decisão foi fazer constar na parte A do Código



O Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho assina o Ato Final no Livro de Registro como uma das testemunhas brasileiras da realização da Conferência Diplomática, juntamente com representantes de 82 Estados Membros

a Tabela sobre Acuidade Visual e na B a Tabela sobre Habilidades Físicas. Porém, algumas exigências físicas foram colocadas na parte A para garantir a segurança pessoal do marítimo e de outras pessoas de bordo.

Departamentos de Convés e de Máquinas

Os requisitos revisados foram focados no aprimoramento da navegação, nos avanços tecnológicos e no gerenciamento dos recursos do Passadiço e da Praça de Máquinas. A familiarização, através de treinamentos para a compreensão das limitações dos sistemas automáticos, a busca por segurança em todos os patamares, o aumento de conhecimento nas áreas de saúde ocupacional, a consciência

ambiental, além do cuidado com o gerenciamento da fadiga, também foram pontos revisados.

Certificações

O Plenário aprovou as Certificações do Marinheiro de Convés (Regra II/5), do Marinheiro de Máquinas (Regra III/5), do Oficial Eletrotécnico (Regra III/6) e do Eletrotécnico (Regra III/7). O reconhecimento da importância em se criar o Oficial Eletrotécnico demonstra haver uma lacuna a ser preenchida, além de promover uma evolução na carreira dos Eletricistas de bordo. Estas foram uma das grandes vitórias para o setor.

Horas de descanso

No início das discussões, tínhamos cinco propostas de mudanças;

ao final, ficamos de analisar duas propostas: uma da Noruega e a outra da União Europeia. O Plenário decidiu criar um Grupo de Trabalho para que os participantes chegassem a um consenso, evitando-se a votação.

No Grupo de Trabalho, ficou acordado que o tempo mínimo de descanso continuaria sendo de dez horas durante o período de 24 horas, e que este tempo poderia ser dividido em duas partes. Uma delas de seis horas. O intervalo não poderia se prolongar mais de 14 horas. Porém, este período de descanso poderá ser dividido em três partes em condições excepcionais, como em casos de emergências ou durante operações consideradas importantes. Nestas situações, o maior período de descanso deve ser mantido em seis horas. As

outras duas partes poderiam ser flexibilizadas com no mínimo uma hora de descanso. Este resultado foi apresentado em Plenário e aprovado.

A ILO chamou a atenção para a existência de exceções dos limites de descanso entre a MLC 2006 e o STCW e que estas exceções eram encontradas através de acordos coletivos e de leis nacionais. Sendo

também informado que o período de uma hora de descanso pela MLC não é considerado como descanso, e que os intervalos para lanches, almoços e jantares não devem ser considerados como descanso, o plenário concordou com esta intervenção da ILO, que foi representada pela Diretora da OIT, Cleopatra Doumbia-Henry.

Resoluções

Foram adotadas as seguintes e importantes resoluções relacionadas aos marítimos:

- 1) As futuras emendas e revisão da Convenção e do Código STCW devem ser realizadas quando necessário, sendo recomendado o ciclo de cinco anos;
- 2) Atrair novos profissionais e manter os marítimos existentes na profissão marítima;
- 3) Normas de treinamento, certificação e níveis de lotação dos navios, chamando a atenção que os navios devem ser lotados adequadamente;
- 4) Promover a participação da mulher na Indústria Marítima. A mulher deve participar dos setores ligados à Marinha Mercante, tanto em terra como no mar;
- 5) Promover acomodações para estagiários no intuito de que os navios novos e os existentes reservem acomodações com este objetivo.

Aceitação tácita

Os procedimentos para emendar uma Convenção produzida pela IMO entram em vigor num determinado tempo, salvo quando, antes dessa data, objeções às emendas propostas forem recebidas por um número específico das Partes Contratantes. Estas "emendas tácitas" aceleraram bastante o processo de modificação de uma Convenção. Ficou acordado que a data para as emendas entrarem em vigor seria 1º de janeiro de 2012.

Ato final

O Secretário Geral da IMO, Efthimos Mitropoulos, agradeceu a todos pela participação e comparecimento ao evento. O líder grego agradeceu também ao país por ter hospedado a Conferência.

O filipino Neil Frank R. Ferrer, que é o Presidente da Conferência, convidou as delegações para assinarem o Livro de Registro como testemunhas da realização da Conferência Diplomática. Pela delegação brasileira assinaram o Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho e o Oficial Mercante Nilson Lima. Após a assinatura dos representantes de 82 Estados Membros, a Conferência foi encerrada.

SINDMAR analisa proposta de convênios

A sua cidade ainda não possui convênio com o SINDMAR? Se você tiver interesse que o melhor estabelecimento de ensino do seu município ou estado, ou a academia, ou o clube que você frequenta ofereça desconto para os associados do SINDMAR, envie para o e-mail convenio@sindmar.org.br o nome da empresa que você queira que seja conveniada, o telefone, o endereço. A comissão de convênios do SINDMAR analisará cada proposta.



Em 2010 celebramos os primeiros dez anos do nosso SINDMAR.

Vamos, agora, iniciar uma nova década com o mesmo empenho em nosso esforço na defesa dos legítimos interesses dos oficiais e eletricitas mercantes. Que todos nós possamos permanecer unidos e participativos para avançarmos em nossas conquistas, lutando por nossos ideais.

Há força na união!

O SINDMAR deseja a todos os homens e mulheres do mar um novo ano repleto de saúde, realizações pessoais e coletivas.

Que em 2011 façamos uma travessia no primeiro ano de uma nova

década sempre com bons ventos. Que operações e ações seguras

sejam o compromisso de todos que fazem a Marinha Mercante brasileira.

Finalmente, desejamos que no novo ano a palavra luta seja mais do que uma expressão genérica; seja, de fato, a manifestação da determinação de todos na defesa de nosso mercado de trabalho e respeito pelo que realizamos em benefício da sociedade brasileira e do poder marítimo de nossa nação.



Galeria Especial



(...) pela primeira vez uma mulher presidirá o Brasil. Já registro portanto aqui meu primeiro compromisso após a eleição: honrar as mulheres brasileiras, para que este fato, até hoje inédito, se transforme num evento natural. E que ele possa se repetir e se ampliar nas empresas, nas instituições civis, nas entidades representativas de toda nossa sociedade. (...)

Trecho do primeiro pronunciamento da Presidente eleita Dilma Rousseff, em 31 de outubro de 2010.

O Brasil acaba de ingressar no grupo restrito dos países que elegeram, pelo voto democrático, uma mulher para capitanear a nação.

Complexo e desigual em tantos aspectos, vez por outra o país surpreende o mundo ao reformular conceitos e reconstruir cenários. A eleição de Dilma Rousseff reflete os enormes avanços ocorridos nos últimos 30 anos. Ressalta, ainda, o expressivo papel da mulher na sociedade brasileira.

Dentre os compromissos programáticos de Dilma Rousseff, sua disposição em combater as desigualdades reforça a luta do SINDMAR contra a discriminação ao emprego de trabalhadoras marítimas, devido à possibilidade da gravidez.

É da natureza feminina ter as capacidades produtiva e reprodutiva. Não há por que privar a mulher de uma delas. Principalmente, quando o país

evolui em vários pontos, mas tropeça no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) em razão de suas notórias desigualdades – de renda, de educação e de mentalidade sobre o emprego da força de trabalho feminina.

Nenhum trabalho é incompatível com a natureza feminina. E toda mulher consciente de suas capacidades realiza qualquer trabalho com igual competência – seja num canavial, numa embarcação mercante ou presidindo o país.

O SINDMAR luta por esse entendimento e por uma legislação que proteja as marítimas brasileiras em seu direito de constituir família sem abrir mão do trabalho.

