

CARGA PESADA: Armadores  
contratam peruanos e tentam  
seduzir marítimos portugueses

Severino Almeida, Presidente  
do SINDMAR: "Eles não acreditavam que  
seríamos capazes de enfrentá-los"

# unificar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante • SINDMAR • Nº 33 • Maio/2012



## GREVE HISTÓRICA NO OFFSHORE

Os 13 dias que mudaram a história  
do movimento dos trabalhadores  
marítimos brasileiros



# O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

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

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegá-

veis para o escoamento de nossa produção, indiscutivelmente a opção mais eficaz e econômica de transporte, além de ser a menos agressiva ao meio ambiente.

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



**CONTTMAF**

filiação à



# Sumário



## 46 a 69

### VITÓRIA DOS TRABALHADORES EM GREVE HISTÓRICA NO OFFSHORE

Oficiais e eletricitas mercantes paralisam atividades numa clara demonstração de força e organização

• *English version*

#### 22 DPC AUTORIZA PREST COMPLETO NO APOIO MARÍTIMO

Proposta do SINDMAR beneficia formandos e aqueles que ainda não concluíram estágio

#### 24 OFICIAIS DA TURMA DE 1961 DA EEMPA COMEMORAM 50 ANOS DA FORMATURA

#### 26 EXPLODE CORAÇÃO

Um reencontro para mexer com coração. Tripulação que embarcava junta volta a se encontrar em terra depois de dez anos

#### 34 DEZ ANOS DA PARTICIPAÇÃO DA CONTTMAF NA RPB-IMO

O trabalho que a Confederação realiza junto à Representação Permanente Brasileira é uma vitória

• *English version*

#### 40 EM HOMENAGEM AO EX-VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, NAVIO JOSÉ ALENCAR É LANÇADO NO RIO DE JANEIRO

#### 42 TRÊS VEZES ARMAÇÃO

Empresários jogam pesado contra marítimos

#### 45 ANGRA STAR EM XEQUE

SINDMAR denuncia irregularidades a bordo e Capitania dos Portos do Rio de Janeiro pericia embarcação da Log Star

#### 76 DO TAMANHO DO NOSSO ORGULHO

Oficiais mercantes aposentados visitam o local que abrigará a futura área de lazer e o CSA

#### 79 PELICANOS MERCANTES PROMOVEM MAIS UM ENCONTRO REGADO À HARMONIA E FRATERNIDADE

#### 84 LIVRO "TORPEDO – O TERROR NO ATLÂNTICO", QUE RESGATA HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, É LANÇADO NO SINDMAR

#### 86 PÓS-GRADUAÇÃO A DISTÂNCIA EM QSMS

Procura pela especialização leva Universidade Corporativa de Marinha Mercante (UCM) a organizar nova turma



## 70 e 71

### DPC IMPRESSIONADO COM CENTRO DE SIMULAÇÃO AQUAVIÁRIA

Então Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Leal Ferreira, visitou Sede do SINDMAR e conheceu tecnologia avançada do CSA

## 72 a 75

### POLÍCIA FEDERAL CONHECE ALTA TECNOLOGIA DO CSA

Delegado Fábio Scliar se impressiona com a modernidade do Centro de Simulação

• *English version*

## COLUNAS E ARTIGOS

28 Implementações dos novos requisitos do Nautical Institute, por **Diego Tavares**

38 Desenvolvimento do Código Químico aplicado aos OSV, por **Nilson José Lima**

80 Coluna do **Sérgio Barreto Motta**

90 Solidariedade internacional, por **Ali Zini**

## E MAIS

4 Editorial

6 A Voz do Marítimo

7 Tábua das Marés

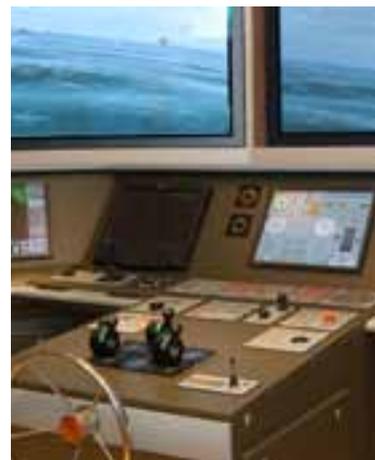
9 Cartas

11 Visitas a Bordo

12 Acordos Coletivos

14 Diário de Bordo

21 Aviso aos Navegantes





## Severino Almeida Filho

Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

# Cai a máscara

O Syndarma, através de seu Vice-Presidente Executivo, Roberto Galli, em 28 de março deste ano, fez circular no setor da Armação nacional o convite abaixo:

“

*Prezados Senhores,*

*Convido para uma apresentação no Syndarma, na 6ª feira, dia 30 de março, às 10 horas, a ser conduzida pelo Comandante JEAN PIERRE JAUREGUY ROBINSON, Vice-Diretor da Escola de Marinha Mercante do Peru.*

*O Comandante Jaureguy é convidado do Syndarma e discorrerá sobre a formação e qualificação de marítimos no Peru e sobre as possibilidades de contratação desses marítimos por Empresas Brasileiras de Navegação, bem como apresentará as facilidades disponíveis na sua Escola de Formação.*

*Incentivamos o comparecimento e solicitamos confirmação de presença. ”*

**P**ara todos que ainda permaneçam com dúvidas sobre a real intenção da Armação nacional, em se ver livre de compulsória contratação de tripulação brasileira, acrescentamos mais uma valiosa informação. Em 18 de maio último,

o Deputado Federal Edinho Bez fez aprovar, na Comissão de Trabalho da Câmara Federal, requerimento para audiência pública buscando “facilitação para contratação de tripulação estrangeira” para os navios nacionais. Detalhe: o expositor das razões para tal será nada menos do

que o Presidente do Syndarma. Claro que lá estaremos para fazermos o contraponto, e contamos, para isto, com a coerência do citado Deputado para que o entendimento da representação dos trabalhadores sobre o tema, igualmente, esteja presente.

# editorial

São dois significativos passos promovidos pela Armação.

Podemos traduzir tais iniciativas como uma confirmação do que sempre afirmamos em nossos editoriais e artigos: O alvo da Armação nunca se limitou à exclusão de nossa participação a bordo dos navios estrangeiros, através da suspensão da Resolução Normativa 72, cujo âmbito se restringe àqueles navios. Por óbvio, também não nos querem nos navios nacionais.

Matéria sobre o que já praticam, em termos de contratações de peruanos e busca de outros estrangeiros, poderá ser lida nesta edição da UNIFICAR e certamente voltaremos a este assunto nas próximas edições.

Contudo, devemos registrar que não só de problemas nos brindam. Reforçam, mesmo que a contragosto, o fundamental e imprescindível papel da nossa organização sindical na defesa de nosso mercado de trabalho.

A bordo de embarcações, quaisquer que estas sejam, incluindo aí as plataformas, são perceptíveis os sinais de redução da idade média dos oficiais presentes, ano a ano. Fácil de compreender isto quando se sabe do elevado aumento do número de formandos todos os anos, em atendimento a um setor aqueci-

do, notadamente o offshore, e a natural aposentadoria dos mais antigos.

No entanto, por flagrante despreparo na formação dos novos oficiais, no que se refere à compreensão do cenário real da Marinha Mercante nacional, formou-se neles uma percepção equivocada quanto ao papel que lhes cabe nesta situação. Como citei em editoriais passados, não são poucos os que se acham imprescindíveis, quando na realidade são apenas importantes, assim mesmo se, individual e coletivamente, comportarem-se adequadamente na defesa de seu mercado de trabalho. Tivemos, por exemplo, ao longo da década dos anos noventa, ótimos profissionais desempregados e, para os menos sacrificados, restavam-lhes salários e condições indignas de trabalho.

De choque em choque, diante das investidas dos armadores estamos todos, jovens e antigos marítimos, convidados à reflexão. Não raras vezes aprende-se, na dor, que organizações sindicais são filhas diletas do sistema capitalista e que soluções advindas de atitudes individuais nem sempre são suficientes para enfrentar as vicissitudes e interesses próprios do capital.

Necessitamos e necessitaremos do SINDMAR forte a todo o momento. Seja em períodos difíceis ou em período de pleno emprego. Seja em períodos de baixos salários ou de salários mais elevados. Participar mais e mais de nossa organização, contribuindo não apenas como associados formais, mas com informações que possam ser úteis na defesa de nossos interesses; também na divulgação e multiplicação de iniciativas sindicais. Estar pronto e disposto a contribuir com as mobilizações que se fizerem são atitudes imprescindíveis.

O mar grosso em que temos navegado – iniciado com o anúncio público produzido pela Armação com a pretendida e até agora não obtida suspensão da RN-72 – não se encerrará com mais esta investida; mesmo que venhamos a resolver satisfatoriamente os problemas que nos criam. O mar grosso continuará enquanto a Armação não obtiver o que de fato quer: mão de obra barata a bordo de seus navios.

Com unidade e luta, continuaremos nossa singradura de vitórias. Desejamos boa leitura e melhor reflexão ainda aos companheiros e companheiras, encerrando nosso editorial com as nossas usuais e sempre orgulhosas saudações marinheiras.



## POLÍTICA DE DESMOTIVAÇÃO NA LOG-IN

*"A quem possa interessar, a Log-In propaga uma total falta de respeito com o ser humano e com seus marítimos. Embarquei num navio da companhia, que não tinha nenhuma manutenção, uma máquina de leme, todo enferrujado. A turbina do navio explodiu e fomos rebocados. Não é possível!"*

## MÁQUINAS A RÉ NA ALIANÇA

*"É lamentável que a Aliança ainda possa achar que irá alcançar seus objetivos de excelência no atendimento a clientes excluindo sua principal ferramenta de trabalho, que somos nós, os marítimos. Eu, particularmente, acho que não! A Aliança está no caminho errado!"*

## DISQUE-DENÚNCIA CONTRA GRINGOS

*"Existe uma empresa que opera em nossas águas que não tem oficiais brasileiros a bordo. Estou na Baía de Campos todo mês e vejo barco com somente um operador que fala português. Nossas águas são dominadas por estrangeiros! Deveria haver um disque-denúncia e uma fiscalização nas bacias petrolíferas brasileiras; ou, então, vamos comer no prato dos gringos para sempre!"*

## UNIDADE

"Aqui é do rebocador da Seacor. Estou de acordo com as cobranças dos nossos direitos, os quais devem ser respeitados, assim como fazemos com os dos outros."

## CONTRA ARBITRARIEDADES, POR NOSSOS DIREITOS

"Estou firme nessa com o SINDMAR e com meus companheiros de trabalho! Vamos todos nos mobilizar dentro dos parâmetros legais para exercer o nosso direito de greve."

## UNIDOS POR UM OBJETIVO

"Companheiros, vamos à luta porque este é o momento de conseguirmos nossos objetivos. Só assim teremos salário condizente com as responsabilidades que temos a bordo. Vamos à luta!"

## COESÃO E LUTA!

"Informo ao Sindicato e aos meus companheiros nessa causa que podem contar com todo meu apoio nessa greve. Estarei com vocês no que for necessário, pois também estou cansado de tantas reuniões sem avanço. Estou confiante nessa paralisação, pois todos estamos cansados dessa situação."

## SITUAÇÃO ULTRAPASSA LIMITE DO SUPORTÁVEL

"Vamos em frente com essa paralisação. Não há o que temer. A classe já se manifestou em favor da greve. Vamos colocá-la em prática. Não vamos andar para trás. Agora, as empresas terão de ver que estamos falando sério! Depositamos nossa confiança no Sindicato."

## POR SALÁRIOS CONDIZENTES COM AS RESPONSABILIDADES

"Na matéria publicada no jornal O Globo, os armadores, na grande maioria gringos, falam que hoje há embarcações que ficam paradas em portos aguardando oficiais para seguir viagem. O detalhe é que os armadores querem pagar esmola para os oficiais mercantes do Brasil tripularem seus navios. Depois ficam reclamando que não tem oficial no mercado e blábláblá. Com esse salário de mendigo, vão continuar sem! Querem ganhar dinheiro em nossas águas e não querem pagar por isso!"

## MANOBRAS E DRIBLES

"Tivemos o decisivo auxílio do Sindicato contra investida da Seacor, indo na Capitania para denunciar a manobra. Voltarão com toda força. Estamos atentos aos acontecimentos. O cartão de lotação pede um ZON para Imediato e um Condutor para Subchefe. Se a empresa colocar um Oficial gringo e um Condutor e a Capitania aceitar o CTS e avaliá-lo como completo, despachando o barco, a coisa ficará feia. Qual a legislação que nos ampara perante tal manobra? O que poderemos usar para argumentar a ilegalidade de tal ato? Se tal manobra der certo para eles, é por onde a boiada irá passar. É fundamental que isso não aconteça."

## "PARA ACABAR COM ESSA VERGONHA!"

"Esse se tornará um grande movimento contra os armadores que vêm aqui para exigir que a gente fale no idioma deles. Temos de fazer um movimento para acabar com essa vergonha!"

## APOIADO NA LEI DE GREVE

"Informamos que estamos dispostos a fazer parte do movimento de greve. Estamos atacadados e é um ótimo momento para o Sindicato vir a bordo. Queremos solucionar dúvidas da nossa tripulação, principalmente em relação ao respaldo legal do movimento."

## FORÇA, UNIÃO E PERSEVERANÇA

"Infelizmente, para todos nós, a Wilson, Sons insiste em não negociar com o nosso Sindicato. O resultado só traz desânimo, tristeza, decepção, desmotivação e uma enorme e negativa ansiedade gerada por aqueles que só querem continuar nos oprimindo e nos escravizando; assim como fazem aqueles que mantêm seus pequenos, pobres e ignorantes empregados numa total obscuridade para que possam manipulá-los ao seu prazer e dispor. Como podem imaginar que são melhores que nós? Como podem sonhar serem tão importantes a não se disponibilizarem em negociar conosco? Enjo-me de tudo isto! Mas continuarei lutando por melhores condições. A operação sugerida às nossas embarcações deverá iniciar imediatamente. O estado de greve, para nós, é uma realidade. Ou negociamos conosco ou iremos parar nossa frota! Conscientizem-se disto e preparem-se. Não há como recuar."

# Tábua das Marés

## MARÉ ALTA



### CONDIÇÕES IGUAIS

A Mercosul Line acertou no último Acordo Coletivo de Trabalho que irá igualar os salários de seus tripulantes nas condições de embarcado e desembarcado. Negociada com o Sindicato, essa atitude da companhia promoverá a permanência de seus empregados do quadro de mar. Uma verdadeira conquista dos trabalhadores! Um exemplo a ser seguido pelas demais empresas que atuam em águas brasileiras.

### VALORIZANDO O PESSOAL DE BORDO

Após anos operando em águas brasileiras, o Flumar Araucária foi substituído pelo Flumar Maceió. A nova embarcação chegou em março e começou a operar na costa brasileira com tripulação 100% nacional. A empresa dá clara demonstração de valorização dos trabalhadores marítimos brasileiros, investindo em nossa força de trabalho e confiando na capacidade profissional do pessoal de bordo.

### JUSTO RECONHECIMENTO

No Dia Internacional da Mulher, celebrado em 8 de março, as companheiras Hildelene Lobato Bahia e Giovana Moraes foram promovidas. A CCB Hildelene, que já era Comandante, agora é Capitão de Longo Curso. A Oficial Giovana Moraes passa a Capitão de Cabotagem e está apta a comandar navios. Essa é uma inequívoca prova da capacidade e qualidade profissional das mulheres a bordo das embarcações que operam em águas brasileiras.

### ROTA DA RAZÃO

No final de 2011, em meio ao mar revolto em que se encontrava a relação entre SINDMAR e empresas do apoio marítimo filiadas à Abeam, o grupo Brasbunker, representante da Petro Santos, São Miguel e Skymar (filiada à Abeam), assinou o Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2013 com o Sindicato. A atitude demonstrou real reconhecimento da capacidade e qualidade dos oficiais e eletricitistas brasileiros mercantes, que merecem ser respeitados por seu conhecimento técnico e responsabilidade a bordo.

### FORÇA DA CATEGORIA

Os oficiais e eletricitistas mercantes, numa inequívoca prova de responsabilidade, disciplina e união da categoria, demonstraram sua força na greve no offshore, no final de 2011. A ação dos marítimos foi um marco para o setor no Brasil. A atitude dos oficiais e eletricitistas, principalmente dos que tripulam as embarcações da Seacor, é exemplo a ser seguido.

## MARÉ BAIXA



### O SOFRIMENTO CONTINUA NA BARCAS S/A

O aumento das tarifas em 60% causou revolta e não modificou a qualidade da prestação de serviço da Barcas S/A ao cidadão contribuinte. Não são raros os transtornos e acidentes e incidentes com as embarcações que os usuários sofrem na travessia da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. O serviço prestado pela concessionária continua sendo alvo de críticas de usuários, inclusive nas redes sociais. A falta de investimentos na modernização e renovação de embarcações e nos recursos humanos cria situações que não atendem às expectativas dos passageiros.

### LENTIDÃO E DESRESPEITO NA PAN MARINE

A empresa do grupo Tidewater opera em máquina a ré na questão do Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2013. A negociação é propositalmente arrastada pela Pan Marine. Quem sai perdendo é o maior bem da companhia: seus trabalhadores marítimos, que ficam desprotegidos e sentem-se, com toda razão, desrespeitados e desprestigiados.

### LOG STAR RECUSA DIÁLOGO

A criatividade dos representantes da Log Star impressiona, haja vista a quantidade de empecilhos para provocar morosidade da negociação do Acordo Coletivo de Trabalho. A insatisfação do pessoal de bordo é muito grande. Os marítimos já começaram a se mobilizar para partir para o confronto, já que a Log Star dá clara demonstração que não quer entendimento pela democrática via de negociação, através do diálogo.

### MARÍTIMOS DESPROTEGIDOS EM COMPANHIAS DO OFFSHORE

Empresas, proprietárias de plataformas, FPSO, navios-sondas e unidades que atuam em exploração e perfuração em nossas águas insistem em não negociar Acordo Coletivo de Trabalho. Os representados do SINDMAR, que tripulam estas unidades, continuam desprotegidos e estão ao sabor dos humores dessas companhias. O SINDMAR insiste incansavelmente em negociar o ACT e chegar a um ponto comum com a Transocean, Noble, OGX, Brasdril, Schahin, Enso do Brasil (antiga Pride), Seadrill, Odebrecht, BW Offshore, Moddec e Sevan Marine.

### PETROBRAS E TRANSPETRO NAVEGAM NA CONTRAMÃO

As empresas não acompanham a prática do mercado no nosso setor. A Petrobras e a Transpetro insistem em adotar outro regime de trabalho, que não é o 1x1. Isso se torna ainda mais lamentável porque há companhias concorrentes que já praticam esse regime. No entanto, as empresas brasileiras buscam perpetuar esse item, que é o grande vilão na relação de trabalho no sistema Petrobras e motivo para a fuga de profissionais para companhias que atuam na cabotagem ou no offshore. A Petrobras e a Transpetro aplicam o regime de trabalho que é um dos piores do nosso setor.



## DIRETORIA SINDMAR

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

## FILIADO À



## DELEGACIAS REGIONAIS DO SINDMAR

- **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 do Rio Grande**  
Rua Conde de Porto Alegre, 107  
Rio Grande - RS - CEP 96200-330  
Tel. (53) 3231 8185  
secretariars@sindmar.org.br
- **Delegacia de Santos**  
Avenida Ana Costa, 79 - cj. 62  
Gonzaga - Santos - SP  
CEP 11060-001  
Tel. (13) 3232 2373  
delegadosp@sindmar.org.br
- **Delegacia de Macaé**  
Av. Elias Agostinho, 340 - sls. 805 e 806 - Ed. Petroffice - Imbetiba Macaé - RJ - CEP 27913-350  
Tel. (22) 3311-6645  
secretariamc@sindmar.org.br
- **Delegacia de Cabedelo**  
Praça Getulio Vargas, 79 - Centro Cabedelo - PB - CEP 58310-000  
Tel. (83) 3228 2600  
Fax (83) 3228 2921  
secretariapb@sindmar.org.br
- **Delegacia de Paranaguá**  
Rua Rodrigues Alves, 800, sl. 402 - Costeira  
Paranaguá - PR  
CEP 83203-170  
Tel. (41) 3422 0703  
zini\_ali@itf.org.uk
- **Delegacia de Fortaleza**  
Rua Oswaldo Cruz, 1 - sls. 1601 e 1602 Meireles - Fortaleza - CE  
CEP 60125-150  
Tel. (85) 3266 4224  
delegadoce@sindmar.org.br
- **Delegacia de Vitória**  
Rua Prof. Almeida Cousin, 125 - sls. 401, 402 e 422 - Enseada do Suá Vitória - ES - CEP 29050-565  
Tel. (27) 3201 4773  
secretariaes@sindmar.org.br
- **Delegacia de Pernambuco**  
Avenida Presidente Castelo Branco, 2.333, lj. 101 - Candeias - Jaboatão dos Guararapes - PE - CEP 54440-050  
Tel. (81) 3094 1510  
secretariape@sindmar.org.br
- **Delegacia de São Luís**  
Rua Saavedra, 183 - Centro São Luís - MA - CEP 65000-001

# unificar

## 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 • revista: imprensa@sindmar.org.br

Visite o blog da REVISTA UNIFICAR: revistaunificar.blogspot.com

## EXPEDIENTE

■ EDIÇÃO • Assessoria de Comunicação do SINDMAR ■ JORNALISMO • Marcio Arruda (JP 19622 RJ) • Paulo Cezar Guimarães (MTb 12.934 RJ) • Sônia d'Azevedo (MTb 17226 RJ) ■ FOTOGRAFIA • Luciana Aguiar (JP 28940 RJ) ■ DESIGN • F.Tavares Produções Gráficas e Editoriais ■ REVISÃO PORTUGUÊS • Shirlei Nabarrete Nataline ■ VERSÃO EM INGLÊS • Edson Areias ■ IMPRESSÃO • Wal Print Gráfica

Tiragem de 15 mil exemplares • Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores.



## Documentação profissional

“Gostaria de lhes agradecer e ao Sindicato pela valorosa e imprescindível ajuda na agilização da minha documentação. Muito obrigado.”

*Luiz Claudio Martins – 20M*

## De volta ao ninho

“Sou formado pelo Ciaba. Completei minha praticagem, mas não segui carreira. Estou há 20 anos afastado da Marinha Mercante. Gostaria de saber se é possível eu retornar. O que devo fazer para retornar? Qual documentação preciso reunir e que cursos preciso fazer?”

*Raimundo Lobato – 20N*

## Na defesa da Marinha Mercante

“Congratulações ao Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e também para a diretoria, pelo brilhante e importantíssimo trabalho que é desenvolvido sob seu comando nos últimos anos. Sempre em defesa do mercado de trabalho, da revitalização, do fortalecimento e da expansão de um setor estratégico e essencial para o nosso país.”

*Edmilson Palheta – Marinheiro de Convés (aposentado)*

## Participação nos rumos do mercado

“Agradeço a participação de todos nesse passo importante para melhorar os rumos da Log-In.”

*Raul Maia – CLC*

## Atualizando a CIR

“Após 11 anos sem embarcar, fui convidado a retornar a bordo. Além de 20M, sou engenheiro e gostaria de saber qual o procedimento para atualização da minha CIR. Fui à Capitania de Santos, conversei com alguns colegas, mas não consegui as informações que preciso. Vocês podem me ajudar?”

*Rogério Palma – 20M*

## Isonomia

“Meus cumprimentos pela posição tomada contra mais essa discriminação imposta aos funcionários do quadro de mar.”

*José Sancho Brayner Rangel Neto – 10M*

## Melhor equipe

“Antes de mais nada, quero parabenizar essa equipe que, na minha opinião e na dos oficiais brasileiros dessa embarcação, é a melhor equipe de toda a história do SINDMAR. Vocês têm de ser vitalícios. Só a morte os separe do SINDMAR. Parabéns! Finalizando essa mensagem, quero, desde já, agradecer a atenção recebida. Espero que todos tenham tido um feliz Natal e um próspero 2012, com mais sucessos a alcançar.”

*Júlio Cezar Gonçalves Lima – 20M*

## Pelicanos mercantes

“Realmente gostei muito, não só pelo registro, como pela qualidade da reportagem ‘Tecendo uma rede de afeto e solidariedade’, publicada na última edição da revista UNIFICAR. Gostei, também, de receber a publicação. Para quem, como eu, está afastado da Marinha Mercante, se atualizar é muito bom.”

*Luiz Carlos Pereira Dias*

## Qualificação

“Apresento meus parabéns pelo excelente informativo que me foi enviado sobre os cursos oferecidos para a categoria.”

*Luiz Garcia – CLC*

## A bordo ou desembarcado, sempre ao seu lado

“No momento, estou embarcado e devo ficar até final de fevereiro a bordo. Portanto, quando desembarcar, irei à Delegacia do SINDMAR pegar o referido certificado. Grato pela atenção e agilidade no processo. Isso mostra o quanto nosso Sindicato é merecedor de elogios.”

*José Djalma Moreira de Oliveira – 10N*

## Boletim eletrônico

“Estou embarcado no navio Maestra Atlântico, que está fundeado em Salvador. Ao consultar a internet de bordo, tomei ciência das notícias do boletim. Só através do boletim é que tomo conhecimento sobre a nossa Marinha.”

*Augusto Couto – 20M*

## Filho de peixe...

“Realmente o título da matéria publicada na edição de dezembro de 2011 da revista UNIFICAR encheu de alegria toda a nossa família. Não poderia, portanto, deixar de agradecer toda a gentileza e o carinho com os quais fomos brindados por esse veículo de comunicação do nosso Sindicato.”

*Alexandre Carlos Araripe Zacarias – CLC*



## Crítica

Editoria da UNIFICAR

### Memórias de um Pelego

CLC Romulo Augustus Pereira de Souza

Editora Gryphus, 2011 – 2ª Edição

**M**emórias de um Pelego, escrito pelo CLC Romulo Augustus Pereira de Souza, revisita a história da Marinha Mercante brasileira com a visão de quem viveu intensamente o movimento sindical marítimo durante algumas décadas do século passado, e, com maestria, tornou-se uma de suas principais lideranças.

Na obra, o autor relata sua vida, seu interesse pela navegação, o ingresso na Escola de Marinha Mercante, ainda na década de 1950, até enveredar pelos meandros da atividade sindical em defesa dos trabalhadores do mar.

O livro é uma obra única, pois toda a literatura sobre o setor fala de embarcações e seus aspectos técnicos, mas não dos trabalhadores que as tripulam.

Segmento estratégico para o desenvolvimento da economia nacional, a navegação mercante brasileira alternou momentos de prosperidade e retração, ao longo do século XX. Nesse percurso, através da capacidade de liderança e articulação de seus trabalhadores, aliada aos recursos disponíveis em cada cenário e situação, foram sendo construídas – e consolidadas – as relações laborais a bordo de nossos navios mercantes.

É justo admitir que as condições de trabalho e de remuneração na Marinha Mercante nacional melhoraram significativamente nos últimos anos. Contudo, é essencial ressaltar que

tal evolução não aconteceu de forma natural, nem pela benevolência dos empresários da navegação. Todos os avanços e conquistas dos trabalhadores marítimos brasileiros devem-se, de fato, àqueles que dedicaram sua juventude, energia, saúde, capacidade intelectual – em suma, a vida – à luta pelas reivindicações e pelos direitos da categoria.

Certamente, a bela história do movimento sindical marítimo brasileiro contém inúmeros capítulos que ainda serão escritos. Com este livro e em tom de prosa, o CLC Romulo Augustus reverencia uma parte dessa memória e alguns dos personagens que buscaram avançar nos direitos, na remuneração e nas condições de trabalho a bordo de nossos navios mercantes. Afinal, conquista não é doação – é, isto sim, resultado da coesão e da luta dos trabalhadores.



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

# Visitado



Bram Belém



Bajo Nuevo



Guaporé



Guarujá - mar



Itamonte



Aliança Santos



GragHam 309 - VanOord



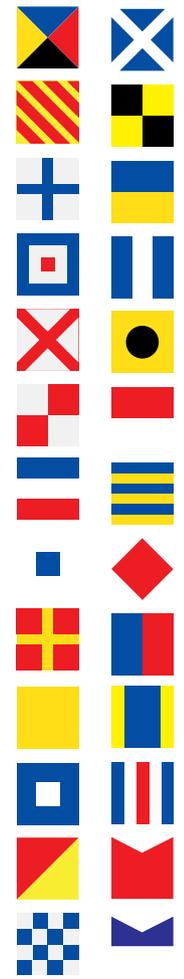
Bourbon Liberty



NT Itajubá



NT Castillo de Zafra



# Acordos Coletivos

Firmados desde a última edição da revista UNIFICAR

Fotos: Luciana Aguiar

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
<b>Norsul</b>	De: 01 Ago 2011 Até: 31 Jul 2012	O documento firmado com o SINDMAR e que tem validade até o final de julho de 2012 traz um reajuste nas remunerações do pessoal de bordo, além de cláusulas sociais. A proposta foi aprovada por 65% do nosso pessoal que pertence ao quadro de mar da Norsul. Na votação por navios, cinco das oito embarcações autorizaram o SINDMAR a assinar o ACT. Por votos individuais, 109 dos 170 marítimos aprovaram o acordo.
<b>Petrobras-Transpetro</b>	De: 01 Nov 2011 Até: 31 Out 2013	O acordo assinado traz um percentual de reajuste que é aplicado sobre as remunerações. A proposta foi aprovada por 62% dos marítimos que participaram da democrática votação
 <b>Log-In</b>	De: 01 Nov 2011 Até: 31 Out 2012	O acordo assinado traz um percentual de reajuste que é aplicado sobre as remunerações. A proposta foi aprovada por 89% dos marítimos que participaram da democrática votação.

## PLR e PR

EMPRESA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
<b>Norsul</b>	Para os trabalhadores que integram o quadro de mar, a Companhia de Navegação Norsul acertou um índice referente à Participação de Lucros e Resultados (PLR). A proposta foi aprovada pela maioria dos marítimos da empresa.
<b>Log-In</b>	A empresa repassou um percentual para os trabalhadores do quadro de mar referente à Participação de Resultados (PR). Após ser colocada pelo SINDMAR para democrática votação, a proposta foi aprovada por quase 90% dos marítimos.

Todos os Acordos Coletivos de Trabalho foram assinados com empresas após manifestação, em votações realizadas a bordo e em terra, e aprovação dos 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 uso por todos os representados.

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
<b>Augusta Offshore</b>	De: 01 Jan 2010 Até: 31 Fev 2012	O Acordo Coletivo de Trabalho traz um índice que reajusta as remunerações do pessoal de bordo. A proposta foi aprovada por mais de 60% dos trabalhadores que participaram do pleito.
<b>Asso Marítima</b>	De: 01 Jan 2010 Até: 31 Fev 2012	A companhia acertou um percentual para os representados do SINDMAR que será aplicado nas remunerações dos oficiais e eletricitas mercantes. A proposta foi aprovada por quase 65% dos oficiais e eletricitas que votaram.
<b>Mercosul Line</b>	De: 01 Set 2011 Até: 31 Ago 2012	O ACT reajusta os salários do pessoal de bordo com percentual que cobre o registrado na inflação acumulada do período. A proposta foi aprovada por 70% dos marítimos que participaram da democrática votação.



## O SINDMAR ESTÁ À SUA DISPOSIÇÃO

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!



QUESTÃO  
JURÍDICO-TRABALHISTA

## Ciaga e Ciaba formam mais de 300 oficiais mercantes

Em dezembro, os alunos e alunas da turma da EFOMM do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém, e do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, se formaram. Durante a solenidade na capital paraense, os 118 formandos homenagearam o CLC José Jacaúna Sales, morto meses antes. Os então futuros oficiais colocaram o nome do Comandante na turma.

Os melhores alunos das seções de Náutica e Máquinas foram Anderson Vasconcelos Maciel e Jonatan Silva de Souza, respectivamente.



Foto: SINDMAR

Na semana seguinte, foi a vez dos 186 alunos e alunas da turma da EFOMM do Rio de Janeiro. O Comandante da Marinha, Alte Moura Neto, capitaneou a cerimônia de formatura da turma Professor Beethoven Toscano de Britto. A solenidade foi prestigiada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, e pelo Comandante do Ciaga, Contra-Alte Rodolfo Frederico Dibo. Destaque para Caroline de Araújo Santos, da seção de Máquinas, e Alexandre Pereira Pimentel, de Náutica, que alcançaram as primeiras colocações da turma.

**NOS DIAS 9 E 16 DE DEZEMBRO DE 2011**



Foto: Luciana Aguiar

## Troca de comando no Ciaba

O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) trocou de Comando. A solenidade de posse do Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Carlos de Almeida Gomes aconteceu nas dependências do Centro de Instrução, na capital paraense. O CMG Almeida Gomes assume o lugar do CMG Alexandre Silveira Villela. A cerimônia foi presidida pelo Vice-Almirante Ademir Sobrinho, Comandante do 4º Distrito Naval. O Diretor Suplente do SINDMAR, Carlos Olímpio Gomes de Oliveira, prestigiou a solenidade. **NO DIA 27 DE JANEIRO DE 2012**



Foto: SINDMAR

## Passagem de Comando na Capitania dos Portos de Pernambuco

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Ricardo Pinheiro Padilha assumiu o comando da Capitania dos Portos de Pernambuco no lugar do também CMG Mauro José da Silva Gonçalves. O SINDMAR esteve presente à cerimônia de renovação de comando representado por seu Delegado Regional no Recife, Ariel Montero.

**NO DIA 14 DE FEVEREIRO DE 2012**



Foto: SINDMAR

## Aula inaugural para **futuros oficiais** no **Ciaga e Ciaba**

Convidado pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Ademir Sobrinho, o Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, CLC Álvaro Almeida, teve o privilégio de dar a aula inaugural de 2012 da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba).

O tema "O Desenvolvimento da Marinha Mercante nos últimos 60 anos" foi apresentado para alunos e alunas do Ciaba. Na foto, o CLC Álvaro Almeida (à esq.), acompanhado pelo novo Comandante do Ciaba, CMG Francisco Carlos de Almeida Gomes, e pelo Diretor e Dele-

gado do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro.

Já no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, a aula inaugural ficou a cargo do Alte Sérgio Freitas, que já comandou o Ciaga e hoje atua na Gerência de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo na DPC. O Diretor de Portos e Costas, Almirante Leal Ferreira, e o Comandante do Ciaga, Alte Frederico Dibo, prestigiaram a aula inaugural no Rio de Janeiro.

**NOS DIAS 1º E 8 DE FEVEREIRO DE 2012**



Foto: SINDMAR

## Capitania dos Portos do CE **tem novo Comandante**

O SINDMAR participou da solenidade que marcou a passagem de comando da Capitania dos Portos do Ceará. Na cerimônia, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Alessandro Sá passou a direção do órgão da Marinha do Brasil para o CMG Aduino Braz da Silva Junior. O Delegado Regional do Sindicato na capital cearense, Rinaldo Medeiros, congratulou o novo Comandante durante a solenidade. **NO DIA 15 DE DEZEMBRO DE 2011**



Foto: SINDMAR

## Delegacia de Cabedelo **parabeniza marítimos** aprovados em cursos

A Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF em Cabedelo congratulou todos os trabalhadores marítimos que participaram e foram aprovados nos cursos realizados nas dependências da unidade sindical, na cidade paraibana. Os cursos EBPS (Especial Básico de Primeiros Socorros), ESRS (Especial de Segurança Pessoal e Responsabilidades Sociais) e ESPE (Especial de Sobrevivência Pessoal), todos com o apoio da Capitania dos Portos daquele estado, foram ministrados para 45 aquaviários. Na solenidade de encerramento, o Delegado Regional, Rosivando Viana, parabenizou os trabalhadores pela aprovação nos respectivos cursos. O Capitão dos Portos da Paraíba, Capitão-de-Fragata Paulo Santos de Oliveira, prestigiou a cerimônia e congratulou os trabalhadores pela aprovação nos cursos.

**NO DIA 21 DE DEZEMBRO DE 2011**



Foto: SINDMAR

## Audidores da SRT-PA em debate

A questão da necessidade de uma equipe maior de auditores para atuarem no Pará foi amplamente debatida entre a Superintendência Regional do Trabalho e Emprego daquele estado e a Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB). Representantes de outras centrais, assim como o Dieese, também participaram da discussão, que aconteceu na Sede da SRT-PA.

O Diretor de Relações do SINDMAR, Darlei Pinheiro, que ocupa função de diretoria na CTB, Central Sindical à qual o SINDMAR é filiado, lembrou a necessidade em reativar o Conselho Sindical na SRT-PA. Os membros das Centrais que participaram do encontro decidiram enviar ofício para o Ministério do Trabalho e Emprego com objetivo de solicitar ao órgão a reativação do departamento sindical.

No final da reunião, os representantes da SRT-PA, Lúcia Lanzide, Mário Pamplona, Odair Corrêa e Ribamar Cruz, e do Dieese, João Gouveia e Roberto Sena, afirmaram a intenção de voltar a se encontrar com a CTB para o debate de novas questões. **NO DIA 1º DE MARÇO DE 2012**



Fotos: SINDMAR

## SINDMAR se reúne com Capitania dos Portos do Ceará

Após ser empossado, o Capitão dos Portos do Ceará, CMG Adauto Braz da Silva Junior, encontrou-se com o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, para debater questões referentes à capacitação dos marítimos e ao mercado de trabalho no Brasil. Nessa reunião, que aconteceu na Capitania dos Portos, o Delegado Regional do SINDMAR, Rinaldo Medeiros, foi contundente ao afirmar que é fundamental a defesa da Resolução Normativa número 72.

O Delegado Rinaldo lembrou à Chefe do Ensino Profissional Marítimo da Capitania, Capitão-de-Corveta Shirley Cristiane Nascimento Carvalho, que estava presente nessa reunião ao lado do Comandante Braz, que há cursos previstos no Prepom que não requerem a presença de marítimos em sala de aula. "Há cursos, como o Especial de Responsabilidade Social, que têm o certificado emitido por requerimento à Capitania, com toda a documentação exigida, sempre obedecendo às diretrizes da DPC", explicou Rinaldo. **NO DIA 27 DE JANEIRO DE 2012**



## Áreas de fundeio em Belém preocupam SINDMAR

Representado pelo Diretor de Relações Internacionais e Delegado Regional em Belém, Darlei Pinheiro, o SINDMAR reuniu-se com o Agente da Polícia Federal Maurício Cruz Castro, para análise sobre as áreas de fundeio consideradas críticas pelos que navegam na Região Norte. Como resultado desse encontro, a Polícia Federal irá incluir todas as áreas analisadas no planejamento de suas operações. Além disso, durante tais operações, os Comandantes de navios serão avisados pelo Canal 16 VHF sobre a presença da PF na área.

Durante a reunião, o Sindicato reiterou a necessidade da implantação de uma Delegacia de Polícia Marítima no Pará. Com atuação intensiva, caberia à unidade coibir os ataques aos navios, que causam constantes prejuízos à navegação aquaviária na Região Amazônica e ameaçam a segurança e o bem-estar dos trabalhadores. **NO DIA 13 DE FEVEREIRO DE 2012**



## Paraíba tem novo Capitão dos Portos

A Capitania dos Portos da Paraíba também tem novo representante. O Capitão-de-Fragata Victor Jerônimo Buarque de Paula assumiu e é o novo Capitão dos Portos daquele estado. Ele exerce o cargo ocupado pelo também Capitão-de-Fragata Paulo Santos de Oliveira.

A solenidade de Passagem de Comando contou com a presença do Delegado Regional do SINDMAR e da CONTTMAF, Rosivando Viana, e do Comandante do 3º Distrito Naval, Vice-Almirante Airton Teixeira Pinho Filho.

A cerimônia militar aconteceu na Sede do órgão da Marinha do Brasil na capital paraibana. Ali, o Delegado Rosivando conversou com o novo Capitão dos Portos a respeito de cursos de capacitação e mudanças nas regras do STCW.

**NO DIA 20 DE JANEIRO DE 2012**



Foto: SINDMAR

## Comitê se reúne na Delegacia do SINDMAR em Cabedelo

O comitê que discute questões ligadas ao porto de Cabedelo voltou a se encontrar para debater pontos que visam à melhoria da unidade paraibana. A reunião, que aconteceu nas dependências da Delegacia Regional do SINDMAR e da CONTTMAF na Paraíba, contou com a participação do novo Capitão dos Portos do estado,

Capitão-de-Fragata Victor Jerônimo Buarque de Paula, dos deputados estaduais João Gonçalves, Anísio Maia e Trocollí Júnior e do Presidente da Companhia Docas da Paraíba, Wilbur Jacome, além do Delegado Regional do nosso Sindicato, Rosivando Viana.

**NO DIA 13 DE JANEIRO DE 2012**



Fotos: SINDMAR

## SINDMAR e Transpetro se reúnem para acompanhar ACT

Conforme previsto durante as negociações do Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2013, o SINDMAR e a Transpetro deram início à prática de realizar reuniões para Acompanhamento de ACT. Nesse primeiro encontro, as partes trataram especificamente do Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional de Navios e Terminais (Giaont).

Representado na reunião pelo Segundo Presidente José Válido, o SINDMAR indicou às Gerências presentes os pontos que necessitam ser contemplados, aprimorados ou aplicados de forma adequada.

No final da reunião, as partes acordaram que o SINDMAR encaminhará os assuntos à Transpetro de forma sistematizada. Dessa forma, a empresa poderá analisar cada item e dar uma resposta formal ao Sindicato. Além do envio formal à Transpetro, o SINDMAR dará conhecimento dos pontos sistematizados aos representados que integram o Giaont.

**NO DIA 30 DE JANEIRO DE 2012**



Foto: Luciana Aguiar

## Passagem de Comando no Ciaga

O Contra-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo assumiu o Comando do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga). A solenidade de Passagem de Comando aconteceu na EFOMM do Rio de Janeiro. A cerimônia, capitaneada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Leal Ferreira, contou com a presença do Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e de autoridades civis e militares, além de representantes dos sindicatos marítimos coirmãos e das empresas que atuam no setor marítimo. O Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo deixou o Comando do Ciaga para assumir o 6º Distrito Naval. **NO DIA 9 DE ABRIL DE 2012**

Foto: Luciana Aguiar



## Futuros oficiais assistem à palestra no Ciaba sobre Meio Ambiente

Os futuros oficiais da Escola de Formação do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) assistiram à palestra Legislação Ambiental Brasileira para a Preservação do Meio Ambiente. O tema foi desenvolvido pelo Comandante Levindo Farias Rocha. O CLC, que trabalhou mais de 30 anos na Petrobras, é Instrutor do Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e especialista em combate à poluição. A palestra proferida para os alunos e alunas da EFOMM foi acompanhada por autoridades militares, professores do Ciaba e pelo Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro.

**NO DIA 28 DE MARÇO DE 2012**

Foto: SINDMAR



## Novo Capitão dos Portos do Rio de Janeiro

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Ranauro Cozzolino assumiu a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro no lugar do Contra-Almirante Walter Eduardo Bombarda. A cerimônia de transmissão do cargo foi capitaneada pelo Comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Almirante Elis Treidler Öberg. O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, e o Diretor de Educação do Sindicato, José Serra, prestigiaram a solenidade de transmissão de cargo, assim como autoridades civis e militares e representantes de companhias de navegação. A cerimônia militar aconteceu no Espaço Cultural da Marinha.

**NO DIA 10 DE ABRIL DE 2012**

Foto: Luciana Aguiar



## Vice-Almirante Ilques Barbosa Junior é o novo DPC

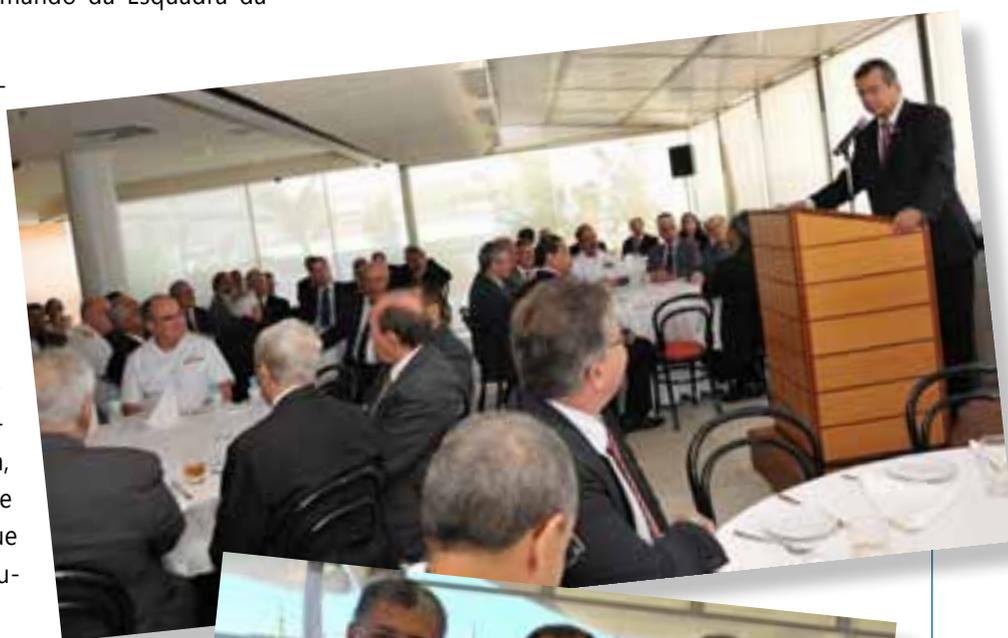
O Vice-Almirante Ilques Barbosa Junior é o novo Diretor de Portos e Costas. A Cerimônia de transmissão de cargo aconteceu no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro. O Vice-Alte assumiu a DPC no lugar do também Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, que assumiu o Comando da Esquadra da Marinha do Brasil.

A solenidade foi capitaneada pelo Diretor Geral de Navegação (DGM), Almirante-de-Esquadra Gilberto Max Roffé Hirschfeld. O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, o Segundo Presidente da entidade sindical, José Válido, e o Diretor de Educação e Formação Profissional, José Serra, prestigiaram a cerimônia de transmissão de cargo, que contou com a presença de autoridades civis e militares.

Duas semanas antes, o então Diretor de Portos e Costas, Alte Leal Ferreira, foi homenageado pelo Centro de Capitães da Marinha Mercante. A solenidade, que aconteceu no Hotel Windsor Guanabara, no Centro do Rio de Janeiro, foi capitaneada pelo Presidente do CCMM, CLC Álvaro Almeida. A cerimônia ainda contou com a participação do Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, e do Comandante do Ciaga, Contra-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo, além de personalidades do setor. Durante o evento, o Presidente Severino Almeida congratulou o DPC pelo trabalho desenvolvido à

frente do órgão da Marinha do Brasil e agradeceu o Vice-Almirante com as duas mais recentes publicações do setor: **Memórias de um Pelego**, que chegou ao público no segundo semestre de 2011, e **Torpedo – O Terror no Atlântico**, lançado em maio.

NOS DIAS 18 DE ABRIL E 2 DE MAIO DE 2012

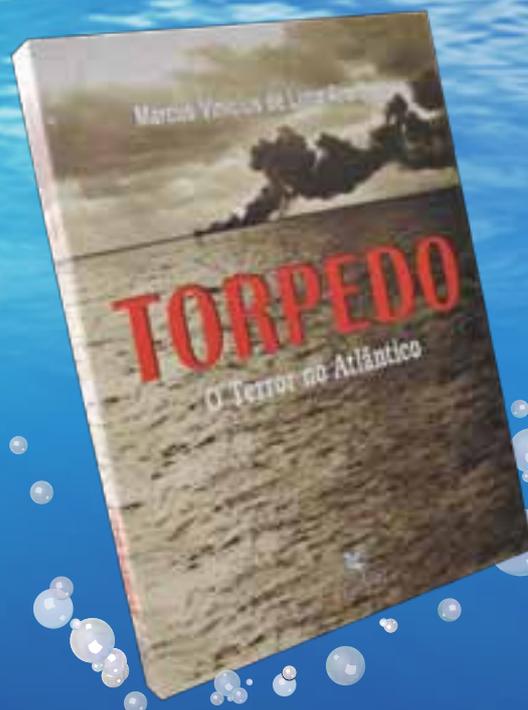


Fotos: Luciana Aguiar

# OS ATAQUES QUE COLOCARAM O BRASIL NA GUERRA

Parte da história brasileira em um livro.  
Parte da história da Marinha Mercante  
em 285 páginas. A obra aborda um dos  
períodos mais difíceis – e por que não,  
trágicos – da Marinha Mercante do Brasil:  
os torpedeamentos que nossos mer-  
cantes sofreram na costa brasileira.

Um verdadeiro documento com  
descrições detalhadas de navios  
torpedeados, de embarcações de resgate  
e dos submarinos que tiraram, inclusive,  
vidas de trabalhadores marítimos  
brasileiros.



Torpedo – O Terror no Atlântico  
Marcus Vinicius de Lima Arantes  
Editora Livre Expressão

Entre em contato com a Sede do  
Sindicato, no Rio de Janeiro, para  
saber como adquirir seu exemplar  
dessa memorável obra.

SINDMAR: (21) 3125-7600





### MÍDIAS SOCIAIS

A revista UNIFICAR, acompanhando a modernidade e a evolução tecnológica, mergulha no oceano das mídias sociais. Agora, é fácil entrar em contato com a sua revista. Participe do blog acessando <http://revistaunificar.blogspot.com.br/>. No microblog Twitter, o registro da revista UNIFICAR é **@revistaunificar**. Se você está embarcado ou desembarcado, faça sugestões. Comente, critique, denuncie. Participe do seu Sindicato!

### CRONOGRAMA DE CURSOS NO CENTRO DE SIMULAÇÃO AQUAVIÁRIA É DIVULGADO

A Fundação Homem do Mar (FHM) divulgou o calendário dos cursos que serão ministrados no primeiro semestre de 2012. Todos os cursos serão realizados no Centro de Simulação Aquaviária (CSA), instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro.

A novidade deste ano fica por conta do novo Passadiço. Além do já conhecido Passadiço 1, o CSA inaugurou nesse semestre o Passadiço 2. No mais, a excelência dos cursos continua com Posicionamento Dinâmico básico, Posicionamento Dinâmico avançado, Posicionamento Dinâmico Técnico e Combate à Poluição (níveis 1 e 2).

O site do CSA (<http://www.csaq.org.br>) informa as datas de cada um dos cinco cursos. Ali mesmo, no site, é possível fazer o *download* do arquivo com toda a programação desse primeiro semestre.

### NOVO PROCEDIMENTO PARA INSCRIÇÃO NO APMA

O SINDMAR recebeu uma importante solicitação da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ). Os 20M e 10M devem estar atentos ao correto preenchimento da CIR, inclusive no campo destinado à potência do navio em que estão embarcados.

Esse procedimento tem como objetivo a comprovação de condições para inscrição no curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA), estabelecidas pela Diretoria de Portos e Costas.

### VÍDEO DO SINDMAR DEFENDENDO CABOTAGEM E EMPREGOS ESTÁ NO YOUTUBE

A defesa categórica dos trabalhadores marítimos brasileiros feita pelo SINDMAR contra a pressão dos armadores para a entrada de estrangeiros no mercado marítimo do Brasil pode ser vista em vídeo. O registro foi feito em um seminário organizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em conjunto com o Syndarma e que 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 vídeo, YouTube ([www.youtube.com](http://www.youtube.com)), na busca pela palavra-chave 'SINDMAR' é possível assistir ao registro.

### DOCUMENTAÇÃO ADICIONAL PARA REQUERER CERTIFICAÇÃO DE DP

Devido ao aumento do número de documentos e assinaturas fraudados submetidos com o Log Book de DP, o Instituto Náutico antecipou a apresentação de requisitos para documentação adicional, inicialmente programadas para 1º de janeiro de 2012.

Sendo assim, desde a data de 1º de julho de 2011, passou a ser exigida uma carta de autenticação das empresas de navegação que obrigatoriamente deve ser apresentada com toda a aplicação do Log Book. A carta deve seguir os seguintes critérios:

- 1) Ser escrita em papel timbrado original da empresa de navegação;
- 2) Ser assinada e carimbada pelo Gerente de Operações ou Superintendente da área marítima;
- 3) Ser datada (a carta deve ser escrita e então datada após o operador de DP ter alcançado a experiência necessária);
- 4) Confirmar o total de tempo e horas que o requerente tenha executado como Operador de DP a bordo de um navio.

A experiência de tempo no mar não autenticada pela carta não será considerada para a aplicação no DP, a menos que o requerente possa provar com razões atenuantes, analisadas caso a caso.

A carta adicional não substitui os requerimentos já existentes para as entradas, assinaturas e carimbos no Log Book. Este material deve ser enviado ao Instituto Náutico, em Londres, junto com a carta de autenticação.

### PROCESSO DE REVALIDAÇÃO DO CERTIFICADO DE COMPETÊNCIA

Atendendo sugestão do SINDMAR, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) autorizou os oficiais mercantes a embarcarem com uma cópia autenticada do certificado e com o protocolo de entrada na Capitania dos Portos ou DPC. A decisão beneficia o Oficial que está com seu certificado de competência (DPC-1031) dentro do prazo de validade e que deu entrada no processo de revalidação desse certificado.

A medida tem como propósito permitir que os oficiais possam embarcar até a data limite da validade do certificado, além de atender ao prazo de entrada do processo de revalidação do certificado recomendado pela DPC. Hoje, esse prazo é de três meses antes da data de encerramento da validade constante no certificado.

# DPC autoriza PREST completo no Apoio Marítimo

Proposta do SINDMAR  
beneficia formandos  
e os que ainda não  
concluíram estágio

Foto: Luciana Aguiar



**O** longo tempo de espera por uma vaga, em navios de cabotagem, para a conclusão do PREST, tem sido o principal entrave ao ingresso de novos oficiais mercantes nacionais na atividade marítima. O motivo da espera é o número insuficiente de alojamentos para os alunos-praticantes naquelas embarcações. Tal fato se torna ainda mais preocupante à medida que aumenta, no Brasil, o interesse pela Marinha Mercante como carreira profissional. Convivendo diariamente com essa dificuldade – e consciente dos riscos que pode trazer para o nível de empregabilidade dos marítimos nacionais –, o SINDMAR propôs à Marinha do Brasil uma análise sobre a possibilidade de realização do PREST completo nas embarcações de Apoio de Marítimo. A solicitação sindical foi encaminhada à Superintendência do Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas (DPC) em 27 de outubro de 2011, através do Ofício Nº 1020/2011. A concordância da DPC foi divulgada no mês de janeiro de 2012, em forma de autorização para que os alunos das Escolas de Formação, dos Cursos de Adaptação (ASON/ASOM) e dos Cursos de Acesso (ACON/ACOM) cumpram a praticagem completa nas embarcações que operam no offshore. A de-

terminação, que é válida também para “os estágios em andamento ou paralisados”, tem caráter temporário – até 30 de junho deste ano. Ainda assim, a medida irá beneficiar dezenas de futuros oficiais mercantes, que aguardavam há meses a oportunidade de concluir o PREST para abraçar plenamente a profissão. Como destaca o Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra, “o principal mercado de trabalho para os profissionais marítimos brasileiros se concentra, hoje, no Apoio Marítimo”. O aumento gigantesco da atividade de exploração de petróleo e gás no país, nos últimos anos, em contraste com a perda das operações no longo curso e a falta de investimentos na cabotagem, favorece o interesse dos alunos pelo segmento do offshore. “Do ponto de vista do aluno-praticante, é até mais favorável que ele possa realizar seu estágio completo na embarcação daquele segmento onde pretende permanecer trabalhando”, avalia o Diretor Sindical. Baseado na difícil experiência cotidiana de buscar vagas na cabotagem para conclusão do PREST, José Serra observa que o maior mérito da decisão da DPC está em permitir que o recém-formado alcance o objetivo prioritário de trabalhar. “Assim como o longo curso foi o grande

sonho da minha geração, o apoio marítimo é o foco de grande parte da geração atual. Para esses rapazes e moças, é frustrante esperar durante meses por uma vaga na cabotagem apenas para concluir o PREST, sem qualquer pretensão de seguir carreira ali". Em sua opinião, a Marinha do Brasil foi bastante criteriosa ao analisar a proposição do SINDMAR. E, nessa análise, "certamente considerou não apenas a necessidade de fortale-

cermos o mercado atual, mas também os anseios profissionais dos marítimos brasileiros", conclui José Serra.

A expectativa da Representação Sindical é de que a DPC renove a validade da autorização, caso a oferta de vagas para realização do PREST, nas empresas de navegação de cabotagem, permaneça insuficiente para atender ao contingente de novos formandos

ENTRE "ASPAS"

## A novela dos Praticantes e um alerta aos novos Oficiais

No dia 5 de janeiro do presente ano foi divulgado, através do site do Ciaga, que o DPC estaria autorizando em caráter temporário, até o dia 30 de junho de 2012, que os Praticantes oriundos da EFOMM, ASON/M, ACON/M poderiam concluir todo o seu PREST a bordo de embarcações de apoio marítimo. Tal autorização se fez necessária pela existência de uma Orientação Técnica da DPC (ORITEC nº 10-03- 2010/EPM) que regulamenta e relata que os praticantes de náutica podem realizar até oito meses de seu PREST embarcados em navios de apoio marítimo – e os Praticantes de máquinas até quatro meses. Essa pequena nota de apenas seis linhas fez com que muitos praticantes, principalmente os de náutica, saíssem de uma situação bastante complicada. Após estarem findando os oito meses permitidos de Praticagem em apoio marítimo, os praticantes começaram a procurar vagas nas empresas de navegação convencional e a resposta, na maioria das vezes – excluindo apenas algumas empresas que realmente não tinham mais

vagas –, era a mesma: "Não temos vagas para Praticantes oriundos de offshore". Em alguns casos os embarcadores, os mesmos que reivindicam na DPC a criação de novas vagas para formação de oficiais nos Centros, chegavam a debochar dos praticantes que ligavam procurando vaga. O que é bastante ilógico e incoerente é a criação de tantas vagas uma vez que os futuros Oficiais estão sendo impedidos de concluir sua formação pelas mesmas pessoas que relatam a escassez de Oficiais. O que poucos tomaram conhecimento foram os bastidores de uma verdadeira luta, das ações realizadas pelo SINDMAR para que essa vitória fosse possível. Em outubro, um grupo de Praticantes procurou o Sindicato, na pessoa de seu Diretor de Ensino José Serra, e o mesmo se prontificou a buscar uma solução para o problema e levar o caso ao Diretor de Ensino da DPC. E eis que após ofícios confeccionados e audiências realizadas com a DPC, em pouco mais de dois meses surgiu mais essa importante vitória do nosso Sindicato. Neste momento devemos, além de comemorar bastante, parar e refletir sobre o verdadeiro papel do SINDMAR em nosso meio, principalmente



Afonso Maranguape da Rocha Neto  
PON

nós, os oficiais mais novos, pois muitas vezes nos deixamos levar por opinião de terceiros, que também não sabem e nem mesmo têm interesse em entender a dimensão do trabalho realizado pelo Sindicato. Nós devemos estar cientes de que podemos contar com o nosso Sindicato para tentar solucionar todos e quaisquer assuntos relativos ao nosso meio, como foi o caso relatado acima. Está na hora de alterarmos nossa mentalidade e começarmos a pensar de maneira coletiva e proativa, pois somos nós que compomos e comporemos o SINDMAR. Temos de iniciar essa mudança de imediato, pois caso contrário nossa situação de águas tranquilas nesse momento poderá não ser a mesma no futuro.

# Jubileu de Ouro

Oficiais da turma de 1961 da EMMPa comemoram 50 anos de formatura



O ano que passou foi especial para alguns oficiais mercantes que transportam larga experiência de vida ao mar. A turma de 1961 da Escola de Marinha Mercante do Pará (EMMPa) comemorou 50 anos de formatura. A celebração dos antigos oficiais aconteceu no início desse ano. O meio século dessa turma foi brindado com uma missa em Ação de Graças, celebrada em 19 de janeiro na Basílica de Nossa Senhora de Nazaré, em Belém, uma confraternização, no dia seguinte, no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar e, por último, um almoço.

**D**os 43 alunos (27 de náutica, oito de máquinas e oito de câmara) dessa turma, 15 se reuniram em Belém e participaram das celebrações; infelizmente, 13 já deixaram saudade. Durante a solenidade no Ciaba, os remanescentes da turma de 1961 receberam justa e gratificante homenagem. Na presença de parentes e amigos dos veteranos oficiais mercantes, foi descerrada uma placa alusiva ao Jubileu de Ouro dessa turma, com a participação do Presidente do Centro de Capitães, Capitão de Longo Curso Álvaro Almeida. Marcada por forte emoção, a solenidade teve também a presença do ex-Ministro Euclides Quandt de Oliveira, hoje com 92 anos. Ex-líder das comunicações do governo Ernesto Geisel, que comandou o porta-aviões Minas Gerais, era o Comte



Fotos: SINDMAR

**Na presença de oficiais mercantes da turma de 1961, foi descerrada uma placa alusiva ao Jubileu de Ouro da formatura. Logo depois, placas agradecendo o trabalho desenvolvido pelo SINDMAR nos últimos anos foram entregues pelos veteranos oficiais José Guilherme Barroso e Dino Conzenza ao Diretor Darlei Pinheiro**

da EMMPa em 1961. No terceiro e último dia de celebração dos 50 anos da turma de 1961, os oficiais mercantes participaram de um almoço no dia 21 de janeiro no Complexo Ecológico Parque dos Igarapés, balneário próximo à capital paraense. O SINDMAR sentiu-se honrado por ter sido convidado a participar de toda a confraternização desses antigos oficiais mercantes. “Toda essa festividade é um verdadeiro exemplo para as novas gerações e uma demonstração inequívoca do nosso orgulho marinho. Esse resgate do passado e essa homenagem a esses companheiros são magníficas provas do justo reconhecimento da contribuição que eles deram para a nossa Marinha Mercante”, afirmou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida. Presente na celebração, o Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, que também é Diretor de Relações Internacionais do Sindicato, destacou a importância da reunião dos oficiais da turma de 1961: “A celebração de 50 anos de formados é única e ratifica o prazer do reencontro por aqueles que compartilharam um período importante e feliz da juventude”. E completou: “Uma ação como essa aproxima ainda mais os velhos colegas de turma e suas famílias, encurtando a distância de lembranças”. Era evidente a felicidade estampada no rosto de cada Oficial da turma de 1961. A saudade, lentamente construída por cada ano sem ter oportunidade de se encontrarem, foi bombardeada pelo reencontro.

Um reencontro como esse comprova que a amizade não se deteriora com o tempo. O CLC Luiz Augusto Ventura destacou a iniciativa dos colegas em promover a inesquecível reunião. “Isso pode servir de motivação para as novas gerações. O momento em que a placa com o nome de todos os oficiais da nossa turma foi descerrada foi de grande emoção”, disse o Capitão de Longo Curso. Já o CCB João Cláudio Loureiro não mediu palavras para relatar sua emoção: “É como se eu tomasse um banho de juventude. Estar novamente entre meus colegas de turma me fez voltar no tempo”. A emoção foi a tônica do encontro dos veteranos oficiais mercantes. “Não via alguns colegas desde os tempos de formatura. Reencontrá-los foi emocionante”, revelou o CCB José Pereira Braz. “Somente num evento como esse para percebermos que os laços criados há cinco décadas ainda estão fortes”, completou.

# Explode coração!

Tripulação que embarcava junta volta a se encontrar em terra depois de dez anos

O cotidiano da vida moderna impõe distâncias que nem sempre a tecnologia e a internet são capazes de diminuir. É comum que homens e mulheres do mar realizem encontros de turma. Raro é uma tripulação de navio, dispersada através dos anos, promover uma reunião para lembrar, nem que seja por um dia, o convívio que, até uma década atrás, era diário.



Fotos: SINDMAR

**A**lém da união dos companheiros que tripulavam o mesmo navio, o orgulho marítimo aflora em cada coração que bate. E como bate! Essa combinação de sentimentos desaguou no encontro, que aconteceu no dia 27 de janeiro, em Belém, dos profissionais do NT Itajubá há dez anos. A equipe da embarcação era comandada por Darlei Pinheiro, hoje Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR e Delegado do Sindicato em Belém. Em 2002, Darlei solicitou a sua retirada do Comando do NT Itajubá para representar a CONTTMAF na RPB-IMO. Esse pessoal de bordo se encontrou na capital paraense para contar causos e lembrar

histórias recentes, além de promover a integração das famílias. Muitos estavam sem se ver há uma década. O sentimento explícito no encontro era de uma grande família. O tempo longe dos familiares de sangue ajudava a construir uma relação de irmãos, primos e tios a bordo. Declarações como “eu fiz dos meus companheiros do NT Itajubá a minha família quando estava embarcado”, do Conductor Odinaldo Victor Gomes; “para mim os companheiros do NT Itajubá eram como se fosse a extensão da minha família”, do Marinheiro de Máquinas Djalma da Silva Mendonça, expressam com exatidão o sentimento desses homens do mar. Um encontro que entrou para a história de cada um desses tripulantes. No final da reunião, Darlei agradeceu a todos: “Em nome de todos os tripulantes que passaram pelo NT Itajubá, congratulo os pre-



sentes e lembro o Imediato Ary, o Chefe de Máquinas Nascimento, o então Primeiro Oficial de Máquinas Protázio, e o, na época, Primeiro Oficial de Náutica Monteiro. Recordo-me de fatos que marcaram minha gestão, através de atitudes de alto nível profissional de cada um de meus tripulantes; e não foram poucas! Tudo isso sem deixar de lado os propósitos da empresa, o que elevava as responsabilidades de cada um. Os sentimentos de companheirismo, amizade, profissionalismo e respeito nunca foram esquecidos ou colocados em segundo plano. Isso gerava a satisfação da tripulação e a admiração e o reconhecimento de todos”. A reunião, liderada pelo Comandante Darlei, também contou com a presença do Delegado Regional do SINDMAR e da CONTTMAF em Cabedelo, Rosivando Viana.



# Nautical

## Implementações dos novos requisitos

### Diego Tavares Bonfim

Oficial de Náutica  
Coordenador Geral do Centro de Simulação Aquaviária

Desde 1º de janeiro de 2012, estão em vigor novos requisitos para aqueles que buscam certificação de DPO pelo Nautical Institute (NI) em qualquer um de seus Centros de Treinamento acreditados. Esses requisitos delineiam o perfil dos alunos que podem atender aos cursos, estipulam novas obrigações aos participantes do esquema de certificação e implementam, a partir de 2012, mudanças que vêm sendo discutidas há algum tempo nas reuniões do Instituto.

É importante lembrar que a maioria dos novos requisitos somente se aplica àqueles que iniciaram ou ainda iniciarão o curso básico em 2012. Para os alunos que já realizaram a parcela do curso básico antes de 1º de janeiro de 2012, esses novos requisitos não são aplicáveis.

Antes de iniciar a explicação dos novos requisitos, vamos entender, de um modo geral, como funciona a certificação e como o Nautical Institute trabalha nos requisitos.

### 1. Curso Básico de Posicionamento Dinâmico (Dynamic Positioning Basic / Induction Course)

Esta é a etapa inicial da certificação. O aluno deve procurar um dos centros acreditados pelo NI para realizar o curso básico, que é essencialmente teórico, sobre as características do sistema e sua operação. Exercícios complementares são realizados com prática em simulador, fixando a teoria aprendida durante a indução. Ao fim do curso o aluno recebe um Log Book, onde irá registrar todos os próximos passos da certificação.

### 2. Período de Familiarização (Familiarization Period)

Após a conclusão com êxito do Curso Básico, o aluno precisa embarcar em um navio DP, de qualquer classe, para cumprir uma lista de tarefas contida no Log Book. Ao fim dessa lista de tarefas e com o cumprimento de no mínimo 30 dias de utilização do *software* de DP em operação, monitorado por uma pessoa competente, o aluno está habilitado a comparecer ao curso avançado de DP.

# Institute

## 3• Curso Avançado de Posicionamento Dinâmico (Dynamic Positioning Advanced / Simulation Course)

Esta é a etapa em que o aluno passará por uma série de exercícios simulados, contendo as mais diversas operações com posicionamento dinâmico. Neles, o aluno estará sujeito aos diversos defeitos e falhas que o sistema e seus equipamentos auxiliares podem apresentar, aprendendo na prática como reagir a cada um deles. Ainda, uma carga de aulas teóricas relembra os princípios do sistema, mas foca na regulamentação, fatores operacionais e comportamento em situação de emergência.

## 4• Experiência de embarque em DP (DP Seatime Experience)

Após o curso avançado, o aluno deve voltar para bordo, onde acumulará um mínimo de 180 dias de experiência com operações DP. Cumprido o mínimo de 180 dias, ele poderá considerar seu esquema de certificação como concluído, e enviar seu Log Book para o NI emitir a sua certificação, de acordo com a classe de DP em que o aluno tenha acumulado experiência.

Essas são, muito resumidamente, as etapas que o aluno deve cumprir para sua certificação. É lógico que há muitas variáveis entre os alunos, e muitas experiências em diversos tipos de embarcações, tornando o esquema mais complexo, mas essas etapas são obrigatórias.

Assim, podemos demonstrar todas as novas mudanças que passam a valer, e em que contexto elas se aplicam:

## Requisitos de Entrada no Esquema de Certificação

A partir de 1º de janeiro de 2012, somente alunos que possuam certificação STCW podem atender aos cursos de DP. Esta certificação STCW deve estar inserida em uma das regras abaixo:

- II/1
- II/2
- II/3
- III/1
- III/2
- III/3

A grande modificação é a aceitação de Oficiais de Máquinas no esquema de certificação. Assim, pessoas que não eram marítimas, mas que podiam, em alguns centros de treinamento, realizar o esquema de DP, não serão mais aceitas por nenhum centro no mundo.

Será obrigação de todo Centro de Treinamento acreditado pelo NI verificar, antes da realização do curso básico e avançado, se a certificação atende a uma das regras citadas acima; ou seja, se o STCW é válido. Nos cursos, precisaremos manter um banco de dados de todos os alunos, com referência cruzada a seus respectivos números de STCW, para comprovação no NI de que o aluno que certificamos cumpre a exigência.

Será exigido dos Centros de Treinamento que apresentemos ao NI uma cópia do STCW dos alunos que forem por nós certificados, tão logo o aluno apresente seu Log Book concluído para solicitar a emissão do certificado. Assim, não deixe de apresentar seu STCW no primeiro dia de curso!



## A situação do Praticante

O Praticante é uma situação especial dentro do esquema de certificação. O NI entende que o treinamento de oficial leva, mundialmente falando, entre um e três anos para ser completado, dependendo da maneira com que ele é ministrado. Devido às diversas tarefas e atividades que o Praticante deve cumprir a bordo para completar seu treinamento em STCW, é difícil que os praticantes possam realizar o treinamento de DP apropriadamente. O esquema de treinamento para obter o STCW já é bem estabelecido e entende-se que não é bom para a formação do profissional que ele cumpra os 180 dias de experiência DP em conjunto com a formação STCW. E ainda: o período de experiência é para que o futuro DPO ponha em prática, no controle do navio, aquilo que aprendeu nos cursos. Mas o Praticante ainda não é Oficial e, portanto, não pode executar esta tarefa como deveria. Alguns países não aceitam que praticantes, em treinamento, sejam parte do quarto de navegação. Portanto, esse período de experiência não pode ser realizado.

Assim, a partir de 1º de janeiro de 2012 os praticantes podem realizar apenas as duas etapas iniciais, ou seja, o curso básico e o período de familiarização de 30 dias. O curso avançado só será possível mediante apresentação de um STCW válido. Ainda, dentro desse conceito, somente podem ser considerados para fins de experiência os embarques realizados após a emissão do certificado STCW.

Como a inscrição no curso básico requer a apresentação do STCW que os praticantes ainda irão obter, é necessário a apresentação de uma documentação que comprove que o aluno é Praticante a Oficial. Essa comprovação pode ser:

- Uma carta da instituição de ensino (no caso o Ciaga ou Ciaba) onde o referido aluno é Praticante formado pela instituição, realizando estágio embarcado;
- Uma carta da empresa que indica o Praticante, comprovando que ele está embarcado em um de seus navios;
- Apresentação da CIR, com a etiqueta de comprovação de que o mesmo é Praticante.

## Validade do Certificado DP

(aplicado a todos os DPOs, existentes e futuros)

A partir de agora, todos os certificados emitidos pelo NI terão validade de cinco anos. Essa validade virá expressa no certificado. Ao final dos cinco anos, o DPO precisa submeter novamente seu certificado ao NI e, para tê-lo renovado por mais cinco anos, precisa atender aos requisitos como os que já possuímos para renovar o STCW:

- Dentro dos cinco anos é necessário, no mínimo, um ano de efetiva operação na estação de DP;
- Se não houver registrado o mínimo de um ano, o DPO precisa realizar um curso de atualização, chamado "DP Refresher Course", em um dos centros acreditados pelo NI. Esse curso ainda não existe e será definido e implementado nos próximos meses pelo próprio NI.



**É importante lembrar que a maioria dos novos requisitos somente se aplica àqueles que iniciaram ou ainda iniciarão o curso básico em 2012**

- Após o curso “refresher”, o DPO deve completar pelo menos três meses, dentro do período máximo de um ano, de embarque supervisionado por pessoa competente, para ter seu certificado revalidado.

Os certificados já emitidos sem essa exigência (pouco mais que 16 mil) continuam válidos. Entretanto, os DPOs já existentes devem ficar atentos, pois nos próximos meses o NI realizará uma agenda, convocando-os para renovar seus certificados. Essa convocação provavelmente ocorrerá em janelas – por exemplo, do certificado 1 ao 5.000; do 5.000 ao 10.000, e assim por diante. Isso ainda será definido. Portanto, dentro de algum tempo, todos os certificados terão validade.

### Problemas com baixa qualificação

Devido a problemas com alguns países, como os Estados Unidos, pela baixa qualificação que os DPOs apresentam e visando proteger o próprio esquema de certificação, a partir desse ano o NI vai inserir a frase no verso do certificado: “Valid for use in accordance with the privileges of the holder’s Certificate of Competency” (Válido para uso de acordo com os privilégios do Certificado de Competência do Operador).

Assim, não é apenas o NI que julga se o DPO é competente ou não, mas essa responsabilidade fica compartilhada entre a empresa, o Comandante, a Autoridade Marítima e o próprio NI. O certificado de DPO, por si só, não pode afirmar que uma pessoa é competente para determinada função. Essa ação também se alinha com a IMO uma vez que, na nova revisão do STCW,

a competência de DP está incluída na parte B do código; portanto, as bandeiras também passam a ter uma certa responsabilidade, ainda que recomendatória, sobre essa certificação – o certificado de DP fica alinhado com a competência e as limitações do STCW.

### Exame on-line após o curso básico

Um sistema de avaliação on-line está em fase final de implementação nos cursos, para avaliar os alunos ao término do curso básico de DP. Essa prova on-line será obrigatória a todos que finalizarem o curso básico e somente terão direito ao Log Book os que forem aprovados.

A prova será gerada em computador fornecido pelo centro a cada aluno, que terá uma prova diferente daquela gerada em outro computador por outro aluno. Um grande banco de dados está sendo formado nos últimos dois anos com os diversos centros e o DPTEG.

Essa prova está em fase final de testes pelos centros, e espera-se que até 1º de junho próximo, ela já esteja totalmente implementada.

No CSA, essa prova já é realizada desde 2007. Até que o sistema do NI entre oficialmente em vigor no meio do ano, continuaremos usando as nossas provas.

## Conceito de Dias em DP (DP Days)

Esse conceito é aplicado a todos os alunos, mesmo aos que já fizeram curso antes de 1º de janeiro de 2012. Quando falamos nos 30 dias de familiarização e 180 dias de experiência, a prática normal dos alunos é registrar o embarque inteiro nos campos do Log Book. Entretanto, sabe-se bem que nem todas as embarcações DP operam todos os dias. Em especial, os PSVs e os AHTS são embarcações que se movimentam bastante; por vezes, perdem alguns dias do embarque no porto em operação de carga ou em *stand-by* e, por isso, não operam tão continuamente como uma sonda de perfuração, onde poucas são as movimentações fora do DP.

Assim, passa a vigorar o conceito de "dias DP"; isso significa que o aluno só deve registrar no Log Book os dias que efetivamente ficou em DP no navio – ainda que seja somente por uma hora. Ou seja, se no seu turno ocorreu alguma operação em DP, então você pode registrar aquele dia como válido e, conseqüentemente, contar esse dia para os 30 de familiarização ou para os 180 de experiência.

Na contagem do tempo, o NI passa a checar a operação de sua embarcação para ver se aqueles dias são compatíveis com a natureza da operação que você realiza.

## Novo Log Book

O Log Book utilizado hoje na certificação é o mesmo, quase sem mudanças, de quando o esquema começou na década de 1980. Com o avanço do mercado, sabe-se bem que o documento não é mais fácil de ser interpretado; nem mesmo prático.

Provavelmente ainda em 2012, o NI emitirá um novo formato de Log Book. O documento será um pouco maior, quase do mesmo tamanho do Log Book do IMCA, e conterà mais páginas de registro, permitindo que pessoas que demorem mais a acumular os dias possam registrar seus embarques. As folhas de embarque serão maiores e em novo formato, permitindo que em um mesmo embarque possam ser diferenciados os

dias de embarque dos "dias DP". O *checklist* de tarefas a serem realizadas durante a familiarização está mais extenso, mas sofreu revisões para ser mais explicativo e útil. Os Log Books antigos continuarão tendo valor no mercado.

## Contagem de Tempo prévio e entre os cursos básico e avançado

A partir desse ano, a contagem de tempo prévio aos cursos, ou seja, antes do curso básico, está modificada e aplicada a todos os alunos, inclusive aos que iniciaram o esquema antes de 2012. Antes, todo o tempo de embarque que o aluno possuísse antes do DP Básico poderia ser migrado para o tempo de experiência, até o limite máximo de 120 dias. Agora não. O tempo máximo que o aluno pode aproveitar dos embarques antes do DP Básico é de apenas 30 dias, não importando de quanto tempo ele tenha sido.

O tempo entre o curso básico e o avançado pode continuar sendo contado como tempo de experiência. A soma desses embarques com o período prévio ao curso básico será, no máximo, de 120 dias. Ou seja, ainda que o aluno tenha diversos embarques e a soma de todos ultrapasse 180 dias, o NI só considerará o máximo de 120 dias.

Os alunos que já estão em fase final de contagem de tempo para enviar seus Log Books ao NI devem estar atentos à sua contagem para que o limite de dias anterior ao curso básico seja respeitado. Eventualmente, pode ser que o aluno verifique que serão necessários mais embarques para cumprir o mínimo exigido. Fique atento!

## Aplicação ON-LINE

A partir de agora, ao completar o esquema de certificação, o aluno deve preparar seu envio do Log Book somente pela internet. Não serão mais aceitos Log Books recebidos pelos correios. O sistema on-line é mais prático, rápido e permite que o Log Book seja processado muito mais rapidamente que se fosse enviado pelo correio.



# SEMINÁRIOS DO SINDMAR

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

Clique em

[www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br)

e saiba os novos locais e datas  
dos Seminários do SINDMAR



Investindo  
em pessoas

# Dez anos da participação da CONTTMAF na RPB-IMO

Num passado não muito distante, os debates que envolviam convenções internacionais na ITF (Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes) não contavam com a participação da Confederação que cuida dos interesses do setor marítimo. Naquela época, apenas a Marinha do Brasil, por intermédio da Representação Permanente Brasileira (RPB), contribuía para as discussões. Há dez anos, a CONTTMAF, Confederação que tem o SINDMAR como filiado, passou a assessorar a Marinha na defesa dos interesses brasileiros no exterior. O primeiro convênio entre as entidades foi assinado em 2 de setembro de 2002.

**M**as a história dessa parceria começou um pouco antes. Após deixar o cargo de Ministro da Marinha no final dos anos de 1990, o Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira assumiu em 2000 a RPB-IMO, em Londres. Até então, a Representação Permanente Brasileira era ocupada pelo Itamaraty; aquela era a primeira vez que a chefia da RPB-IMO seria ocupada pela Marinha do Brasil.

A partir dali, o país passou a ter voz ativa e posições definidas nas reuniões, deixando de ser mero espectador. Desde aquela época, o Alte Mauro César era árduo defensor da preservação da cabotagem brasileira. Certa vez, disse que “as pessoas não percebem isso aqui no Brasil, que é um país marítimo. Mais de 90% do comércio exterior entra no país via mar. Se o transporte marítimo parasse, haveria um grande colapso; seria uma crise dantesca! Isso é um problema estratégico não só do ponto de vista militar, mas da sobrevivência do país”.

Logo que assumiu, o Alte Mauro César percebeu a necessidade de contar com o auxílio de um Oficial Mercante, já que algumas decisões até hoje requerem um conhecimento do setor de Marinha Mercante. O Almirante-de-Esquadra passou a trabalhar para ter um Oficial Mercante atuando junto à RPB-IMO, cargo que finalmente foi criado em 2002.

O Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, disse que nunca teve dúvida da importância de um representante dos trabalhadores atuando todo tempo e defendendo os interesses dos marítimos brasileiros. “É importante lembrar que antes de termos essa cadeira, os assuntos eram apresentados aos sindicatos, federações e confederações pelas autoridades brasileiras e não tínhamos qualquer direito a opinar; nós estávamos restritos a apenas cumprir o que era determinado. Com nosso representante, sempre sabemos o que é debatido na Organização Marítima Internacional. Assim, temos mais tempo para influirmos e nos adequarmos às posições



Foto: Luciana Aguiar

**O Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira assumiu em 2000 a RPB-IMO, em Londres**

tomadas na IMO que interferem diretamente no Brasil”, afirma Severino Almeida.

No final daquele 2002, o CLC Darlei Pinheiro, que comandava o NT Itajubá, foi convidado a ocupar a cadeira da CONTTMAF na RPB-IMO. Nos três anos e meio à frente de tão importante cargo, o Comandante Darlei, que hoje é Diretor de Relações Internacionais

Foto: SINDMAR

# Ten years of CONTTMAF participation at RPB-IMO

*In a not very far past, debates involving international conventions at ITF (International Transportworker's Federation) did not count on the participation of the Confederation in charge of the interests of the labor sector in the maritime industry. At that time, only the Brazilian Navy, by means of the Permanent Brazilian Representation (RPB), contributed to the discussions. Ten years ago, CONTTMAF, a Confederation that has SINDMAR as its affiliate, began to assist RPB for the Brazilian interests abroad. The first covenant between the Entities was signed in September 2, 2002.*

**B**ut the history of this partnership started soon before. After leaving the post of Minister of the Navy, in the end of the nineties, Fleet Admiral Mauro César Rodrigues Pereira took over the RPB-IMO in 2000, in London. Till then RPB was carried out by the Foreign Affairs Ministry, the so called *Itamaraty*; it was the first time the direction of RPB would be led by the Brazilian Navy.

After since, Brazil started ha-

ving active voice and steady positions at the meetings, leaving the former position of a mere spectator. Ever since Admiral Mauro César was hard defender of Brazilian Cabotage. Once he said that in Brazil, a maritime nation people do not notice this. More than 90% of our international trade enters the country by sea. "Should maritime transportation stop there would be an enormous collapse; it would be a dantescan crisis! This is a strategic problem

not only from the military point of view but for the survival of the nation."

Soon after taking over, Admiral Mauro César felt the need to count on the assistance of a Merchant Officer as some decisions require specific knowledge about the Merchant Marine activity. The Fleet Admiral started striving to have a merchant officer at RPB-IMO, for the post that was finally created in 2002.

"I never had doubts as to the importance of having a representative of the workers participating, full time, and standing for the interests of Brazilian seafarers. It is important to remind that before we had taken over this chair the issues were presented to the unions, federations and confederations by the Brazilian Authorities with no right to opine; we were constrained to abide by what was determined. Now, having our own Representative we always know what is to be debated



Foto: SINDMAR

**O CLC Darlei Pinheiro ocupou o posto da CONTTMAF em Londres por mais de três anos. Já o OSM Nilson Lima (foto menor) assumiu a representação em cerimônia ocorrida em 2006**

do SINDMAR, participou de diversas decisões de âmbito internacional. Darlei, que também atua como Delegado Regional do Sindicato em Belém, destacou a importância da contribuição técnica de um Oficial Mercante na Representação Permanente Brasileira. "A partir do momento que a defesa dos interesses nacionais passa a ser feita com a participação de um representante dos trabalhadores, as chances das questões que realmente os beneficiam são maiores", afirmou.

Enquanto esteve atuando em Londres pela CONTTMAF, Darlei participou de Grupos de Trabalho e debates na plenária da IMO. "Lembro com orgulho que participei da elaboração do documento do Brasil sobre tratamento justo a marítimos. Este assunto ficou em voga após o naufrágio do NT Prestige, que aconteceu na Costa da Espa-

nha há dez anos. No ocorrido, o Comandante do navio foi preso pelas autoridades espanholas. Sem dúvida uma decisão arbitrária, já que não havia tido qualquer decisão legal a respeito", recorda Darlei.

Quase quatro anos depois, em 5 de maio de 2006, o Oficial Superior de Máquinas Nilson José Lima assumiu o posto durante a representação do Almirante-de-Esquadra Miguel Angelo Davena. O representante da CONTTMAF junto à RPB-IMO contou que a atualização da Convenção e do Código STCW tem tido especial atenção da Organização Marítima nos últimos anos. "Esses documentos regem os padrões internacionais de treinamento e a emissão de certificados de qualificação para funções a bordo", explica Nilson.

O Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, considera uma vitória a participação que a Con-

federação exerce na Representação Permanente Brasileira na Organização Marítima Internacional. "É fundamental a participação efetiva de um trabalhador marítimo na delegação brasileira que debate as questões de interesse da nação na IMO. Com experiência que só um Oficial Mercante possui por conta de sua formação e qualificação, é possível agregar interesses dos trabalhadores do setor marítimo aos da Autoridade Marítima brasileira", afirmou o Presidente.

No dia 2 de abril, foi realizada a Passagem de Comando na RPB-IMO, em Londres. O Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho passou a função para o AE Luiz Umberto de Mendonça. O representante da CONTTMAF junto à RPB-IMO, OSM Nilson Lima, participou da solenidade que deu posse ao Almirante-de-Esquadra Mendonça como novo RPB-IMO.

## Parceria entre Marinha do Brasil e CONTTMAF

**2 SET 2002**

O primeiro convênio entre a Marinha e a CONTTMAF foi assinado. O Representante Permanente do Brasil junto à IMO era o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira.

**31 DEZ 2004**

O primeiro Termo Aditivo foi firmado. O Representante Permanente do Brasil era o Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles.

**30 JUN 2005**

O segundo Termo Aditivo foi assinado. O Representante Permanente do Brasil era o Almirante-de-Esquadra Mauro Magalhães de Souza Pinto.

### *BRAZILIAN NAVY/CONTTMAF partnership*

**SEP 2nd, 2002**

*The first covenant between Navy and CONTTMAF is signed. Brazil's Permanent Representative at IMO was Rear Admiral Mauro César Rodrigues Pereira.*

**DEC 31st, 2004**

*First Adittion Term is signed. Brazil's Permanent Representative was Fleet Admiral Sérgio G.F. Chagasteles.*

**JUN 30th, 2005**

*Second Adittion Term is signed. Brazil's Permanent Representative was Fleet Admiral Mauro Magalhães de Souza Pinto.*

at the IMO. Thus we have more time to adequate to the positions adopted by IMO that interfere directly in Brazil”, affirms Severino Almeida.

By the end of 2002, Captain Darlei Pinheiro, who, at that time, was in command of TS Itajubá, was invited to take over CONTTMAF seat at RPB-IMO. For three years ahead of such an important task, Captain Darlei, nowadays International Relations Director of SINDMAR, took place in several decisions of international scope. Darlei, who is also SINDMAR Regional Delegate in Belém, stressed the importance of the technical contribution of a merchant officer at RPB-IMO. “From the moment the defense of national interests begins to be waged with the participation of a Representative of the workers, the chances of issues for their benefit are greater”, affirmed he.

While actuating in London by CONTTMAF, Darlei participated

in Work Groups and debates at the plenary of IMO. “I recall with pride that I took part in the elaboration of the document presented by Brazil concerning fair treatment to seafarers. This subjected remained on focus after the wreck of TS Prestige on the coast of Spain ten years ago. At the time the captain of the vessel was taken under arrest by Spanish Authorities. It was doubtlessly an arbitrary decision as there had not been any legal decision about the fact”, reminds Darlei.

Almost four years later, in May 5, 2006, Merchant Officer Nilson José de Lima took over the post during the administration of Fleet Admiral Miguel Angelo Davena. CONTTMAF Representative at RPB-IMO reported that updating of THE Convention and STCW Code has had special attention of IMO in the last years. “These documents rule the international standards for training and emission of qualification cer-

tificates for the functions on board”, explains Nilson.

CONTTMAF President, Severino Almeida, deemed as a victory the chair the Confederation holds at the RPB-IMO. “It is of utmost importance the effective participation of a seafarer at the Brazilian delegation that debates the issues of interest of our nation at IMO. With the experience that only a merchant officer has, by his graduation and skill, it is possible to aggregate the interests of maritime industry workers to the ones of the Brazilian Maritime Authority” reports the President.

On April 2, it was effected the transference of command at RPB-IMO, in London. Fleet Admiral Aurélio Ribeiro da Silva Filho, handed over the function to the Fleet Admiral Luiz Umberto de Mendonça. CONTTMAF Representative, Chief Engineer Nilson Lima, participated in the solemnity to invest Fleet Admiral Mendonça as new head of RPB-IMO.

### 30 JUN 2007

O terceiro Termo Aditivo foi documentado. O Representante Permanente do Brasil era o Almirante-de-Esquadra Miguel Angelo Davena.

### 19 MAR 2009

O convênio com duração de dois anos foi celebrado. O Representante Permanente do Brasil era o Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro.

### 18 MAR 2011

A renovação do convênio é feita. O RPB-IMO que assinou o documento foi o Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

### JUN 30th, 2007

Third Adittion Term is formalized. Brazil's Permanent Representative was Fleet Admiral Miguel Angelo Davena.

### MAR 19th, 2009

The covenant for two years was celebrated. Brazil's Permanent Representative was Fleet Admiral Carlos Augusto Saraiva Ribeiro.

### MAR 18th, 2011

Renewal of covenant is carried out. Brazil's Permanent Representative was Fleet Admiral Aurélio Ribeiro da Silva Filho.



**NILSON JOSÉ LIMA**

Representante da CONTTMAF junto à RPB-IMO, em Londres

## Desenvolvimento do Código Químico aplicado aos OSV (Offshore Supply Vessel)

Durante a apresentação do relatório sobre o andamento da minuta deste Código, foram apresentados quatro tópicos que merecem uma profunda análise. Danos na estabilidade, capacidade de transporte, conceitos mandatórios e a lista de produtos químicos. Um dos pontos alto de discussão foi sobre a quantidade de produtos químicos a ser transportado por estas embarcações. O Brasil, em plenário, informou que somos favoráveis a que se tenha um controle do limite de produtos químicos a ser transportado. No entanto, com relação aos fluidos de exploração e produção de petróleo, o volume transportado deveria ser limitado à estabilidade de cada embarcação. A minuta para este código continua em desenvolvimento através de um Grupo de Correspondência coordenado pela Dinamarca, onde todas as preocupações apresentadas serão analisadas.

### Reciclagem de navios

A IMO, através da Convenção de Hong Kong, que trata da reciclagem de navios, deu um passo inicial na intenção de legislar este trabalho. Aos navios, a Convenção exige um inventário dos produtos perigosos existentes a bordo e sua devida localização. A falta desta informação ocorre em uma não conformidade. Poucos Estados Membros ratificaram esta Convenção. A grande dificuldade em adotar, e ratificar este instrumento, é devido às regras rígidas que foram impostas, no intuito de proteger o meio ambiente marinho e o elemento humano, que sofria com a falta de cuidados na realização destas tarefas. A saúde dos trabalhadores sempre deve ser preservada e o meio ambiente marinho protegido, principalmente quando este serviço de reciclagem é realizado na praia. Estudos realizados na Organização Marítima Internacional (IMO) servem como orientações para os países interessados em construir e operar estas instalações de reciclagem de acordo com a Convenção.

### Equipamento de monitoramento de descarga de óleo (ODME)

Através de proposta do Brasil, a IMO autorizou que os Estados Membros transportassem a mistura de biocombustíveis com derivados de petróleo em navios petroleiros, na proporção máxima de 25%. Para que este tipo de transporte se realize, a IMO decidiu que os navios deveriam possuir um ODME compatível com a mistura transportada. Acrescentou ainda que, na ausência deste equipamento, essa carga não poderia ser transportada por mar. Preocupado com esta restrição, o Brasil encaminhou, em outra oportunidade, outro documento ao Subcomitê BLG, solicitando informações dos Estados Membros e fabricantes de ODME sobre o atual desenvolvimento, aprovação e certificação deste tipo de equipamento a ser utilizado a bordo dos navios. O transporte de biocombustível com teor acima de 25% na mistura com derivados de petróleo somente poderá ser realizado em navios químicos.

## Atestado médico para marítimos

No passado, o atestado médico estava na Parte B, não obrigatória da Convenção STCW. Atualmente, este assunto encontra-se na Parte A, com a obrigatoriedade da emissão de um Certificado Internacional emitido pela administração. No intuito de que ocorra uma harmonia entre os órgãos internacionais que tratam deste assunto, foi criado um Grupo de Trabalho, que contou com a participação da IMO (Organização Marítima Internacional), ILO (Organização Internacional do Trabalho) e WHO (Organização Mundial de Saúde). No final de 2011, o grupo se reuniu pela segunda vez, dando continuidade aos trabalhos iniciados em 2010. Neste segundo encontro, o grupo finalizou a tarefa de emendar a MLC 2006 e a Convenção STWC – esses dois instrumentos internacionais possuem grande interesse na Certificação do atestado médico para os marítimos. O resultado deste trabalho será apresentado na IMO ainda no primeiro semestre de 2012, durante o Subcomitê STW, que, ao endossar as emendas, encaminhará ao Comitê de Segurança Marítima (MSC) para aprovação. A ILO, por sua vez, apresentará o resultado destas emendas durante uma de suas sessões para aprovação de seus membros. Ocorrendo aprovação do texto e a implementação das duas organizações, teremos de atualizar nossos regulamentos em detrimento deste novo cenário, ficando assim de acordo com as regras internacionais. O Certificado Médico deverá ser emitido por profissionais autorizados pela administração. Este documento visa proteger a saúde do marítimo, a segurança da navegação e do meio ambiente marinho e entrará na lista de certificados a serem examinados quando ocorrer a vistoria do PSC (Port State Control).

## Navio de passageiros Costa Concordia

O Secretário-Geral da IMO, Koji Sakimis, informou aos representantes dos Estados Membros que vai incluir um novo item na agenda do Comitê de Segurança Marítima (MSC), denominado “Segurança nos navios de passageiros”. Esta iniciativa é consequência do acidente ocorrido com o navio Costa Concordia, na Itália.

## Cursos-modelo revisados e novos devido a emendas na Convenção STCW

A Organização Marítima Internacional apresenta no Subcomitê STW vários cursos-modelo já existentes com sua devida revisão e disponíveis para utilização pelos Centros de Formação de Marítimos, de acordo com as novas emendas à Convenção STCW. Porém, existem cursos-modelo em desenvolvimento e sendo preparados para publicação, e outros já impressos pendentes de revisão. Os cursos-modelo para Marinheiro de Máquinas, Marinheiro de Convés e Eletricistas são novos e encontram-se em desenvolvimento. No entanto, o curso para Oficial Eletrotécnico já está pronto e foi encaminhado à IMO para análise e revisão.

PARA SUA COMODIDADE, PROCURE O SETOR EDUCACIONAL DO SINDMAR A FIM DE REVALIDAR O SEU CERTIFICADO STCW. O SEU SINDICATO REALIZA TODOS OS TRÂMITES DO PROCESSO PARA VOCÊ.

COMPAREÇA ATÉ TRÊS MESES ANTES DO FINAL DO PRAZO DE VALIDADE DO DOCUMENTO E EVITE ABORRECIMENTOS NO MOMENTO DE SEU EMBARQUE.



CERTIFICADO STCW

# Navio José Alencar é lançado no Rio de Janeiro

Embarcação que homenageia ex-Vice-Presidente da República é a quarta do Promef construída no estaleiro Mauá



**M**ais um navio em nossos mares. Numa merecida homenagem ao ex-Vice-Presidente do Brasil, a Transpetro lançou o NT José Alencar. A solenidade, que culminou com as águas da Baía da Guanabara abraçando o costado da embarcação, aconteceu no dia 12 de dezembro do ano passado, no estaleiro Mauá, em Niterói. O José Alencar é o último da série de quatro navios de produtos encomendados ao estaleiro niteroiense pelo necessário Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) da subsidiária da Petrobras – os outros foram Celso Furtado, que já opera em águas brasileiras, e Sérgio Buarque de Holanda e

Rômulo Almeida, ambos em fase de acabamento. Com 183 metros de comprimento, a embarcação tem capacidade para transportar até 56 milhões de litros de combustível.

A madrinha do navio José Alencar foi a Gerente Geral de construção e montagem do Promef, Ana Paula dos Santos Costa. Após o término da solenidade de lançamento do José Alencar, o estaleiro Mauá promoveu o batimento de quilha do primeiro navio da série de quatro Panamax encomendados pelo mesmo Promef. Os navios Panamax têm 228 metros de comprimento e mais de 72 mil toneladas de porte bruto. As embarcações serão utilizadas no transporte de petróleo ou derivados escuros.

## Ficha técnica do navio José Alencar

- Tipo: **Produtos**
- Porte bruto: **48.300 t**
- Comprimento total: **183 m**
- Boca: **32,20 m**
- Calado: **12,80 m**
- Pontal: **18,60 m**
- Velocidade: **14,6 nós**
- Carga: **produtos claros** (gasolina e diesel)



Fotos: Agência Petrobras

## Guerreiro até o fim

Mineiro de Muriaé, José Alencar Gomes da Silva nasceu em 17 de outubro de 1931. Negociando chapéus, calçados e tecidos, José Alencar abriu seu próprio negócio aos 18 anos. Em 1967, fundou a Companhia de Tecidos Norte de Minas (Coteminas). Multiplicou seus negócios, tornando-se muito bem-sucedido no ramo têxtil. Nos anos de 1980, José Alencar foi Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais. Entrou para a política e foi eleito Senador em 1998. Anos depois, formou chapa com Luiz Inácio Lula da Silva para disputar a Presidência da República. Eleitos, o empresário José Alencar foi Vice-Presidente nos dois governos Lula. Lutou contra um câncer por mais de dez anos. Perdeu a longa batalha no dia 29 de março de 2011.



**José Alencar: “O homem honrado não morre nunca”**

O Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, congratulou o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, pela determinação que o Senador tem à frente do Promef. Porém, o líder sindical criticou a necessidade de os navios começarem a navegar. Desde o lançamento da primeira embarcação do Promef – NT João Cândido, lançado em 7 de maio de 2010 –, somente o NT Celso Furtado está em operação.

O Promef, programa que deu esperança aos trabalhadores do setor marítimo e traça o futuro desse segmento no Brasil, é vital para a renovação da frota da maior armadora nacional. Tão importante quanto lançar navios é colocá-los para, efetivamente, navegar\*\*+- em águas brasileiras.

# Três vezes armação

## Empresários jogam pesado contra marítimos

Contratação de peruanos em embarcações brasileiras, requerimento de deputado federal “para discutir e propor solução emergencial à premente escassez de marítimos e fluviários para tripular embarcações de bandeira brasileira” e oferta de trabalho no Brasil através de carta a marinheiros portugueses são as novas armações dos empresários para tomar empregos de brasileiros

**U**ma das novas ações da Armação é estimular a contratação de peruanos que atravessam a fronteira para tripular os navios que ostentam a bandeira brasileira. Por permissão prevista no acordo sobre residência para nacionais do Mercosul, algumas nacionalidades, inclusive a peruana, podem trabalhar no Brasil usufruindo das benesses do acordo bilateral entre países do Mercosul. “O acordo sobre residência para nacionais do Mercosul e Estados associados foi objeto dos Decretos 6.964/09 e 6.975/09. Desde o ano passado, com a adesão do Peru ao acordo e sua regulamentação interna, foi estendido a nacionais daquele país”, explicou o conselheiro e chefe da Divisão de Imigração do Itamaraty, Ralph Peter Henderson.

O SINDMAR tomou conhecimento de mais essa arbitrariedade a partir de denúncias de oficiais mercantes brasileiros. O Delegado Regional do SINDMAR em Santos, Renialdo Salustiano, foi a bordo de embarcações para averiguar as denúncias. No NM

Marcos Dias, da Norsul, Salustiano subiu a bordo acompanhado de um fiscal da SRT-SP. “Naquele momento, não havia estrangeiros embarcados. Porém, logo depois, fui a bordo do Castillo de Zafra, da Elcano. Ali, constatei que quatro oficiais peruanos, sendo um

em fase de treinamento, estavam embarcados”, contou.

Durante a visita na embarcação da Elcano, o representante dos oficiais e eletricitas mercantes foi informado pelos tripulantes brasileiros de que os peruanos tinham as mesmas documentações que



**No NM Marcos Dias, da Norsul, o Delegado Regional do SINDMAR em Santos, Renialdo Salustiano, subiu a bordo acompanhado de um fiscal da SRT-SP para averiguar se existia peruanos a bordo**



**“Fui a bordo do Castillo de Zafra, da Elcano, e constatei que quatro oficiais peruanos, sendo um em fase de treinamento, estavam embarcados”**

os representados do SINDMAR possuíam, como CIR e Certificado de Competência, ambos emitidos pela DPC. O Delegado Salustiano também foi informado de que os peruanos a bordo apresentavam a CTPS com o visto de trabalho por dois anos emitido pela Polícia Federal.

“O nosso pessoal confirmou que os peruanos recebem os mesmos salários pagos aos brasileiros, inclusive com todos os descontos”, declarou Salustiano, completando que foi informado de que os salários dos peruanos são depositados em conta de banco brasileiro.

O Delegado relatou que os trabalhadores brasileiros estão bastante preocupados. “Muitos estão temerosos de perderem seus postos de trabalho e estão navegando sob o signo da incerteza por causa dessa invasão no nosso mercado de trabalho”, revelou Salustiano.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, contou que a Representação Sindical recebeu denúncias de que as empresas empregadoras estariam tentan-

## EMPRESA BRASILEIRA OFERECE EMPREGO NO BRASIL A MARÍTIMOS PORTUGUESES

Dirigente sindical de Portugal envia mensagem a Severino Almeida denunciando carta de armador brasileiro oferecendo empregos em embarcações brasileiras

Os golpes da Armação não se limitam às fronteiras brasileiras. Agora começam a navegar também por mares há muitos séculos navegados. Estão tentando seduzir também marinheiros portugueses. Talvez não esperassem a lealdade do Presidente da Direcção do Sindicato dos Oficiais e Engenheiros Maquinistas da Marinha Mercante, em Lisboa, Rogério Pinto, que denunciou a trama e enviou mensagem (acompanhada do fac-símile da carta) ao Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, mostrando uma proposta enviada pela Aliança Navegação e Logística oferecendo empregos no Brasil a marinheiros portugueses. A carta começa com “Prezados Marinheiros Portugueses” e termina com “Saudações Marinheiras”. Puro descalabro. A revista UNIFICAR reproduz o texto na íntegra:

“Caro Companheiro e presidente: sem nos conhecermos pessoalmente estamos ligados pelo laço da família sindical, sendo através da familiaridade daí resultante que me estou dirigindo a você. Faço-o para lhe pedir uma ajuda. Como pode ver estou a reencaminhar uma mensagem que nos foi enviada por uma empresa Brasileira, que disponibiliza vagas na frota mercante brasileira para oficiais de náutica e de máquinas. Gostaria de saber a sua opinião ou os seus comentários sobre o documento anexo, nomeadamente sobre se:

1. Existe algum acordo com o Sindicato que o companheiro dirige?
2. É verdadeira a situação de falta de oficiais brasileiros?
3. Há alguma viabilidade de oficiais portugueses embarcarmos aí?
4. Quais seriam os descontos para segurança social e para IRS (imposto de renda)?
5. Ou melhor, qual seria a salário líquido de cada um?

Na expectativa de poder merecer a sua ajuda, queira aceitar os protestos da nossa maior consideração. Cordiais Saudações sindicais”.

do convencer os peruanos a mudarem o regime de trabalho. “O nosso pessoal trabalha sob 2x1. Há uma pressão para que os peruanos passem a trabalhar sob o 4x2. Alguns companheiros fizeram essa denúncia ao SINDMAR e afirmaram que a intenção das companhias é manter os peruanos a bordo por mais tempo para economizar em passagens aéreas

para suas residências no Peru”, disse Severino.

O SINDMAR já começou a agir e requereu a análise dessa situação às autoridades competentes. O Sindicato solicita fiscalizações a bordo das embarcações dessas empresas para haver a certeza de que esses peruanos, de fato, estão na condição de estrangeiros residentes. Além disso, é fundamen-

tal a comprovação de que estejam sob as mesmas condições de trabalho (econômicas e sociais) do que os trabalhadores marítimos brasileiros.

Como os armadores não estão de olho apenas no Peru para tentar burlar as condições de trabalho, como regime de embarque, remunerações, gratificações e tudo mais que seja imposto ao trabalhador brasileiro, o SINDMAR está atento também ao que está acontecendo em Brasília. No final de abril, um requerimento do Deputado Federal Leonardo Quintão (PMDB-MG) entrou em pauta na Comissão de Trabalho da Câmara (mas, não foi votado, ainda) solicitando que "seja realizada audiência pública conjunta para discutir e propor solução emergencial à premente escassez de marítimos e fluviais para tripular embarcações de bandeira brasileira". Ou seja, a Armação, com o apoio do Presidente do Syndarma, busca apoio em Brasília para poder agir confortavelmente nessa questão. O requerimento, identificado como 115/2012, está na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) e é uma afronta aos postos de trabalho dos oficiais e eletricitistas mercantes.

Procurado pela equipe de reportagem da revista UNIFICAR, o Deputado Leonardo Quintão não encontrou data e horário em sua agenda parlamentar, até o fechamento dessa edição, para falar a respeito do requerimento.

Os trabalhadores marítimos exigem saber o real motivo de tal requerimento, já que o equilíbrio no mercado de trabalho dos oficiais mercantes no Brasil tem amplo conhecimento público.



**A CARTA** oferecendo emprego no Brasil aos marinheiros portugueses tem o endereço de São Paulo, data de 8 de março de 2012 e foi assinada por Thomas Ammermann. UNIFICAR também publica na íntegra:

**ALIANÇA**

São Paulo, 08 de Março de 2012

Brigada Marítima Portuguesa,

A ALIANÇA PARTICIPAÇÃO e LOGÍSTICA LTDA., Armador brasileiro, pertencente ao Grupo alemão HAMBURG-SUD, possui uma frota dedicada à Cabotagem e NOROCCIDENTAL, composta de 21 navios, Full Containers no mar Maraca - Manaus-Bras.

A ALIANÇA é líder de mercado nesse segmento na costa leste do Brasil e segue comprometido em garantir um qualidade e segurança de trabalho a todos os seus tripulantes.

Emprego disponível tanto para os navios brasileiros para 1ª e 2ª Oficial de Máquinas e 1ª e 2ª Oficial de Mecânica.

O Pagamento de embarque aos navios brasileiros passa ao Marítimos um total de remuneração R\$ mensal por ano de folga.

O contrato firmado entre o Armador e o Marítimo será regido pelas leis brasileiras trabalhistas e pelo acordo coletivo entre a Federação e o Armador.

Muito obrigado de cordão, aguardo seu contato de retorno.

1ª Oficial de Máquinas:	R\$ 11.500,00
2ª Oficial de Máquinas:	R\$ 8.070,00
1ª Oficial de Mecânica:	R\$ 8.070,00
2ª Oficial de Mecânica:	R\$ 5.270,00

http://www.sindmar.org.br

Com melhores condições, por favor, entrar em contato e enviar o currículo para: Máximo informações para contato em São Paulo, residência no Brasil, etc. Informaremos oportunamente.

Brigada Marítima Portuguesa

Thomas Ammermann  
Tel: +49 11 91 99 9917  
e-mail: [thomas.ammermann@hamburg-sud.com](mailto:thomas.ammermann@hamburg-sud.com)

UNIFICAR

www.sindmar.org.br

No ano passado, um detalhado estudo foi feito pela Schlumberger (referência mundial na área) a partir de valiosos dados cedidos por órgãos que atuam no setor,

dentre esses, a Autoridade Marítima brasileira. Se há equilíbrio entre procura e demanda, por que abrir o mercado para estrangeiros tripularem navios de bandeira brasileira?

# Angra Star em xeque

Sindicato denuncia irregularidades a bordo e Capitania pericia embarcação da Log Star



Acolhendo denúncia do SINDMAR, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro realizou perícia na embarcação Angra Star, de propriedade da empresa Log Star, para verificar irregularidades a bordo. O objetivo era averiguar a existência de problemas que colocariam o navio em risco, tanto dos tripulantes quanto da segurança da navegação e do meio ambiente marinho.

A perícia foi realizada no dia 29 de dezembro no momento em que o Angra Star estava fundeado próximo ao Parcel das Feiticeiras, na Baía de Guanabara. Após verificar diversas situações contrárias à boa navegabilidade, o perito designado pela Capitania indicou a pendência “Antes da Saída” (A/S), conforme informou a Capitania dos Portos, através do ofício nº 19/CPRJ-MB, encaminhado ao SINDMAR no dia 10 de janeiro.

As irregularidades a bordo do Angra Star começaram a ser comunicadas ao Sindicato no início de dezembro de 2011. Uma delas seria o número insuficiente de tripulantes, contrariando o que determina o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) da embarcação. Havia, também, informe sobre problemas nos motores auxiliares, o que sobrecarregava o gerador de emergência, bem como o racionamento de água a

bordo e a péssima refrigeração no interior do navio. Além disso, a escada de portaló não podia ser movimentada devido à falta de energia suficiente.

Durante a perícia, foi constatada a condição precária de habitabilidade a bordo, devido a problemas com água, ar condicionado e alimentação. O quadro elétrico principal estava com avaria, resultando em falta de luz na Praça de Máquinas. Por isso, não foi possível realizar uma correta verificação dos equipamentos. A falta de energia elétrica interrompeu, ainda, a operação das luzes de navegação para o período noturno, das escadas de portaló e dos equipamentos de navegação e comunicação. Por fim, a perícia não checkou a documentação de competência dos tripulantes porque a pasta de certificação não estava disponível.

Em razão das condições encontradas a bordo, o perito deter-

minou que “a sociedade classificadora responsável deverá emitir uma nova auditoria ISM Code para a embarcação”. Portanto, o navio recebeu a pendência “Antes da Saída”.

O Angra Star foi alvo da ação sindical no dia 1º de dezembro, depois que o SINDMAR recebeu informação sobre possível desrespeito à cláusula do Acordo Coletivo de Trabalho que trata do tempo de permanência a bordo. O caso foi devidamente apurado através da Delegacia Regional do Sindicato em Fortaleza (CE), enquanto o navio estava fundeado em Mucuriipe, com a tomada das providências necessárias.

Desde então, o SINDMAR vinha reunindo informações sobre irregularidades para solicitar uma apuração às autoridades competentes – o que acabou acontecendo através da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

O SINDMAR destaca a rápida apuração das irregularidades pela Capitania dos Portos. Tal ação é essencial na luta cotidiana para melhorar as condições das embarcações e a segurança dos tripulantes a bordo dos navios mercantes não só da Log Star, mas de todas as empresas que atuam no setor marítimo.

Oficiais e  
eletricistas  
mercantes  
paralisam  
atividades numa  
clara demonstração  
de força e  
organização

# Vitória

## dos trabalhadores em greve histórica no offshore

**C**om firmeza, disciplina e responsabilidade, os oficiais e eletricistas mercantes vinculados ao quadro de mar da Seacor Offshore do Brasil Ltda paralisaram suas atividades profissionais em todo o território nacional no dia 14 de novembro de 2011.

A greve durou 13 dias e entrou para a história do movimento dos trabalhadores marítimos brasileiros. A principal reivindicação dos companheiros e companheiras ligados à Seacor, companhia filiada à Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), era a assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho, instrumento essencial para a proteção das conquistas sociais e econômicas da categoria.

Antes de recorrerem à paralisação, os oficiais e eletricistas mercantes, através do SINDMAR, negociaram por dois anos a renovação dos ACTs existentes; não apenas os acordos com as empresas filiadas à Abeam, mas de todas as companhias em separado. No entanto, durante todo o período, o processo foi tratado



# **Triumph** **of workers in** **historical strike at** **offshore industry**

*Merchant Officers and Electricians stop their activities as a clear demonstration of strength and organization*

**W**ith stamina, discipline and responsibility, merchant officers and electricians engaged in Sea Workforce of Seacor Offshore do Brasil stopped their laboral activities all over Brazilian Territory in November 14, 2011.

The strike lasted 13 days and entered the history of Brazilian Seafarers Organization. The main demand of the companions related to Seacor – a company affiliated to Brazilian Association of Offshore Companies – was the signature of a Collective Bargain Agreement, an essential instrument to protect social and economic achievements of the workers' category.

Before calling the strike, SINDMAR on behalf of merchant officers and electricians had been trying, for two years, to negotiate the renewal of the terms of the previous CBA; not only the CBAs signed with all companies affiliated to Owner's Association but also the ones firmid with the companies which had their singular Agreements. Nevertheless, during all this period, the issue was treated with despisement by shipowners of the offshore



com descaso pelos armadores que atuam no offshore, segmento imprescindível à gigantesca indústria de petróleo e gás do país.

Os armadores tinham o objetivo de acordar um texto único de ACT. A Abeam tentou acabar com os ACTs firmados isoladamente com o SINDMAR, que apresentavam condições superiores aos firmados com a interveniência dessa associação, para fazer um texto de Acordo Coletivo de Trabalho que valesse para todas as companhias do offshore. Uniformizar os ACTs significa promover perdas para os trabalhadores que tiveram conquistas ao longo dos anos.

Diante do impasse, em agosto de 2011, os oficiais e eletricitas brasileiros lotados nas embarcações de todas as empresas que operam no segmento decidiram democraticamente em assembleia pelo estado de greve. A decisão foi tomada em assembleia geral extraordinária da categoria, depois de os armadores terem demonstrado total desinteresse em evoluir para uma melhor proposta, já que a anterior, apresentada em 2010, foi claramente rejeitada pelos trabalhadores.

Contando com a liderança do SINDMAR, a categoria estava consciente da necessidade de fir-

mar o Acordo Coletivo, a fim de preservar vitórias e direitos adquiridos conquistados com luta dos oficiais e eletricitas mercantes. Unidos pela causa, os oficiais e eletricitas foram os responsáveis pelo desenvolvimento do processo de mobilização ao longo dos meses; a categoria ficou fortalecida pelos próprios armadores, a cada recusa e a cada nova rodada de negociações, em firmar um compromisso com os trabalhadores.

Após diversas tentativas da Representação Sindical em celebrar um Acordo Coletivo justo, consolidou-se a disposição cole-

## Mapa de Mobilização



“

**O Sindicato está de parabéns por mais essa conquista. Isso é grande prova de que somos capazes de nos organizar e reivindicar nossos direitos.**

*Pablo Maiton de Oliveira  
ZON*

”

tiva de paralisar gradativamente todas as empresas que atuam no apoio marítimo no Brasil. Os oficiais e eletricitas mercantes optaram pela paralisação gradual e individual. Isso significa que a estratégia dos trabalhadores era

industry, a fundamental segment for the giant oil and gas industry of Brazil.

Shipowners aimed to impose an Agreement with a standard text for all companies. Thus, Shipowners' Association tried to abolish CBAs previously signed by SINDMAR with some companies that granted superior conditions to those ones held with the Owners' Association which sought a CBA to be valid for all offshore companies; this practice would bring huge losses for workers who had achieved conquests over the years.

In face of the impasse, in August 2011, merchant officers and electricians assigned to vessels of all companies operating in the

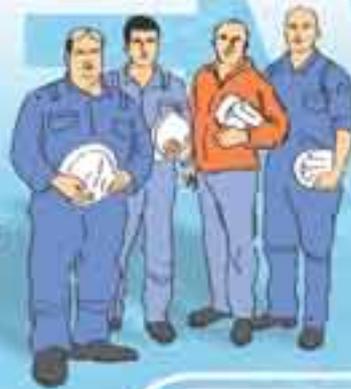
offshore democratically decided for the state of strike. The decision was adopted at the general assembly of the category after owners had shown their complete lack of commitment to reach a better proposal, since the last one, presented in 2010, had been clearly rejected by workers.

Counting on SINDMAR's guidance, the category was aware of the need to obtain a Collective Bargaining Agreement in order to preserve previous conquests achieved by the struggle of merchant officers and electricians.

Sticking together for the cause, officers and electricians were responsible for developing a process of mobilization along the

## Frota da Seacor

- Amy Candies - Itajai
- Anne Candies - Macaé
- Celia Candies - Macaé
- Devin Candies - Bacia de Campos
- Kelly Candies - Bacia de Campos
- Keri Candies - Itajai
- Kimberly Candies - Itajai
- Mary Frances Candies - Itajai
- Olivia Candies - Macaé
- Seabulk Angra - Rio de Janeiro
- Seabulk Brasil - Rio de Janeiro
- Sidney Candies - Bacia de Campos
- Seacor Cabral - Macaé
- Seacor Columbus - Macaé



## Principal Reivindicação

Assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho, instrumento essencial para a proteção das conquistas sociais e econômicas da categoria.

## Estratégia para mobilização

- Reuniões entre oficiais e eletricitas
- Visitas a bordo de embarcações
- Contato pessoal
- Mídia eletrônica (E-mail)
- Telefonemas



14 embarcações

Negociação  
**2 anos**

Paralisação  
**13 dias**

## Passo a passo **da luta**

### **3 NOV 2009**

O SIDNMAR envia para as empresas filiadas à Abeam a primeira proposta de renovação do Acordo Coletivo de Trabalho para os oficiais e eletricitas mercantes que atuam no apoio marítimo.

### **10 NOV 2009**

O SINDMAR inicia o processo de negociação com a Abeam visando o Acordo Coletivo de Trabalho para os oficiais e eletricitas que atuam no apoio marítimo.

### **3 FEV a 7 DEZ 2009**

Durante o ano, o SINDMAR se encontrou dez vezes com os representantes das companhias filiadas à Abeam na busca de um denominador comum e que atendesse os anseios do pessoal de bordo.

Durante esses meses, o SINDMAR enviou duas propostas de ACT para as empresas no claro intuito de retomar o diálogo e a via de negociação.

Nesse mesmo período, o Sindicato dos oficiais e eletricitas mercantes se reuniu em outras duas oportunidades com os representantes de companhias; nessas, a Superintendência Regional do Trabalho (SRT) intermediou a negociação. Mesmo com a atuação da SRT, os armadores impediram quaisquer avanços.

### **14 DEZ 2010**

O Sindicato envia à Abeam a quarta proposta de ACT na busca pela retomada da negociação. O documento informava os verdadeiros anseios do pessoal de bordo.



parar uma empresa de cada vez, sem a necessidade de o começo de uma mobilização estar atrelado ao fim de outra.

A ousada e inteligente estratégia foi criteriosamente planejada pelo Comando de Greve depois de reuniões entre oficiais e eletricitas, visitas a bordo de embarcações e contato pessoal, e via e-mail e telefone. O Comando de Greve surgiu a partir de lideranças sindicais dos marítimos para ter interlocução com os trabalhadores 24 horas por dia durante todo o movimento.

Sob a liderança do Comando de Greve, os representados do SINDMAR se mostraram determinados e coesos, enquanto aguardavam o resultado das negociações, que sempre foram desenvolvidas pela Representação Sindical Marítima.

Após os oficiais e eletricitas terem certeza de que nenhum avanço seria obtido através de diálogo e negociação, decidiram iniciar o histórico movimento. "Os nossos representados entenderam perfeitamente a situação e sabiam que chegamos ao limite das vias negociais. Todos os representados também sabiam que não havia disposição dos armadores em continuar a negociação do ACT", contou o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, que é

Coordenador das negociações de ACT no apoio marítimo.

A paciência dos empregados do quadro de mar da Seacor, empresa de origem norte-americana, chegou ao fim. Os oficiais e eletricitas dessa companhia, que tinham remunerações e benefícios inferiores à média praticada no setor, estavam prontos para o começo do enfrentamento. "Começamos pela Seacor porque os representados do SINDMAR que trabalham nessa empresa estavam bem mobilizados e dispostos a encarar o confronto. Os oficiais e eletricitas das demais companhias do offshore também estavam bem mobilizados, mas o pensamento no coletivo dos trabalhadores da Seacor estava pronto. Além disso, havia uma grande vontade desse pessoal

“**Mostramos aos armadores e a nós mesmos que a categoria está unida em torno de sua representação. Avanços, conquistas e preservação desses depende de nós e de nossa disposição de participar e de lutar.**

João Ponsoni  
Imediato

”

“

**Agradeço ao SINDMAR por entrar junto nessa batalha e aplaudo os esforços de vocês que, com certeza, mudaram o pensamento de muita gente a respeito do Sindicato. Parabêniso a todos do Sindicato pelos esforços. Muito obrigado a todos.**

Carlos Filipe Ferreira  
20N

”

em agir”, enfatizou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida.

Já o Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, disse que “houve inequívoca coesão dos nossos representados da Seacor. Os oficiais e eletricitistas mercantes deram exemplo de responsabilidade, união e disciplina”.

Por avaliar que a insatisfação do pessoal de bordo das embarcações da Seacor estava em ebulição, o Comando de Greve encaminhou o início da paralisação por essa companhia. O movimento foi marcado pela responsabilidade, coesão e disciplina dos representados do SINDMAR que atuam na Seacor.

## Vozes a bordo

Iniciada a paralisação, a empresa usou todas as armas para pressionar o pessoal de bordo a recuar em suas decisões. Firmes, os oficiais e eletricitistas, com claro respaldo legal, conduziram, liderados pelo Comando de Greve, o movimento. “Aqui é de um reboador da Seacor. Estou de acordo com as cobranças dos nossos direitos, os quais devem ser respeitados, assim como fazemos com os dos outros”, declarou um Oficial Mercante.

months; the category became reinforced by the owners refusal at every new turn of negotiations, to sign an Agreement with SINDMAR.

After several trials by the Union Representatives to celebrate a fair Agreement, a collective will was consolidated for stopping, gradually, all offshore companies. And the Merchant officers and electricians did decide for gradual and individual stoppage. This meant paralyzing one company at a time, without the need to start the strike in a company after the end of the movement at another company.

The bold and well thought strategy was carefully planned by the Command of Strike after having held meetings with officers and electricians, visits on board, personal contacts by phone and e-mail. The Strike Command arose with the purpose to establish an interlocution with the workers 24 hours a day during all the strike.

Under the guidance of the Strike Command, seafarers represented by SINDMAR – according to Brazilian law all workers, either associated or not associated are represented by the Trade Union – displayed decision and coherence while awaiting the result of negotiations that the Union Representatives always kept holding.

Officers and Electricians decided to start the historical movement once they were assured that no advance could be obtained by dialog and negotiation. “Our category clearly understood the situation and knew that we had reached the limit of negotiation. All professionals also were aware that shipowners had no disposition to go on negotiating the CBA”, reported Finances Director Jailson Bispo, the coordinator of CBAs negotiations for offshore vessels.

The patience of seafarers of Seacor, originally a North American company, came to an end. Officers and Electricians of said Company had wages and benefits inferior to the activities’ average and were ready to start the confrontation.

“We started by Seacor because SINDMAR’s professionals of that company were well organized and ready for the confrontation. Officers and electricians of other companies were as well mobilized but the collective will of Seacor was ready. Besides, there was great determination of these companions to get into action”, stressed SINDMAR President Severino Almeida.

Odilon Braga, SINDMAR Secretary-General, said that “there was an unequivocal cohesion of SEACOR’s officers and electricians. They gave an example of responsibility, union and discipline”.

Evaluating that the level of dissatisfaction of professionals was boiling aboard Seacor’s vessels, the Strike Command notified the Company about the start of the strike.

## Voices from board

As the strike started, the company employed all means to put pressure on the personnel in order to step back from their decision.

Officers and Electricians stood firm, with clear legal support, carrying the action through, under the guidance of the Strike Command. “Here speaks a Seacor vessel. I agree with the demand of our rights which are to be respected, as we respect other people’s rights”, stated a Merchant Officer.

José Humberto Torres Bezerra, Seabulk Brazil’s officer described the climate on board in the

## Passo a passo **da luta**

### **10 ABR a 15 JUN 2011**

*Por intermédio da Superintendência Regional do Trabalho, o SINDMAR voltou a se reunir com a Abeam. Não houve qualquer avanço em nenhum dos quatro encontros na SRT do Rio de Janeiro. Nesse período, no dia 22 de junho, o representante sindical dos oficiais e eletricitas mercantes envia a quinta proposta de ACT para a Abeam.*

### **7 JUL 2010**

*A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), em assembleia, aprova proposta da Abeam para os sindicatos da guarnição. Ali mesmo, o SINDMAR informa que não está autorizado por seus representantes a aceitar a proposta, que claramente não atendia às necessidades dos oficiais e eletricitas mercantes.*

### **15 JUL 2010**

*Organizados, os trabalhadores representados pelo SINDMAR se reúnem em assembleia e decidem iniciar o estado de greve nas empresas de apoio marítimo.*

### **27 JUL 2011**

*Mais uma reunião entre o SINDMAR e a Abeam. Os representantes das companhias insistem em não aceitar os pleitos dos representados do SINDMAR.*

O Oficial José Humberto Torres Bezerra, que tripula o Seabulk Brasil, revelou o clima a bordo nos dias de paralisação. “Muitos colegas nossos sofreram guerras psicológicas por parte da empresa; mas nem isso foi capaz de intimidar nossa categoria!”, declarou.

A pressão da Seacor gerou um contra-ataque dos oficiais e eletricitas mercantes. “O SINDMAR denunciou à Capitania dos Portos de Santa Catarina as irregularidades no cartão de lotação de embarcações, como na Amy Candies”, contou o Delegado Regional do Sindicato, Renialdo Salustiano. Na ocasião, também havia tentativa de troca de tripulação – a Seacor tentou tirar o pessoal que estava embarcado e que utilizava o direito legítimo de fazer greve para embarcar estrangeiros.

“Tivemos o decisivo auxílio do Sindicato contra a investida da Seacor, indo à Capitania para denunciar essa manobra”, recordou mais um Oficial que participou ativamente da paralisação.

A quantidade de mensagens de apoio à mobilização era diretamente proporcional ao desânimo, tristeza, decepção e desmotivação do pessoal de bordo da Seacor. “Companheiros, vamos à luta porque este é o momento de conseguirmos nossos objetivos. Só assim teremos salário condizente com as responsabilidades que temos a bordo. Vamos à luta!”, declarou um representado do SINDMAR. Outro Oficial foi ainda mais contundente. “Vamos em frente com essa paralisação. A categoria já se manifestou em favor da greve. Não vamos andar para trás. Agora, as empresas terão de ver que estamos falando sério! Depositamos nossa confiança no Sindicato”, apostou, com sucesso, um Oficial Mercante.

O Oficial Humberto lembrou que já participou de mobilizações anteriores. “Nessa, vi uma união espetacular, em que os trabalhadores mais fortes psicologicamente apoiavam os mais fracos. Foi emocionante e eu fiz parte desse momento!”, contou Humberto.

Oito dias após o início da paralisação, o Sindicato Internacional de Marítimos da América do Norte, Atlântico, Golfo, Lagos e de Navegação Interior (SIU), importante entidade de trabalhadores dos Estados Unidos, denunciou ao SINDMAR as práticas antissindicais da holding Seacor Marine, que comanda a Seacor Offshore do Brasil. Na ocasião, o Vice-Presidente da entidade, David Heindel, enviou carta ao SINDMAR se solidarizando e apoiando o movimento dos trabalhadores brasileiros num importante momento da greve.

A greve dos oficiais e eletricitas mercantes nas empresas que operam no offshore, que começou pela Seacor, também contou com o apoio de Norrie McVicar, chairman na ITF.

“

**A última greve no offshore, iniciada pela Seacor, teve benefícios que muitos não sabem, mas impediram a entrada de mais estrangeiros em nosso mercado de trabalho. Não ganhamos o salário justo que todos merecemos, mas estamos brigando por isso. A Abeam já sabe da nossa força e união e não vai querer apostar numa nova greve. Merecemos respeito!**

*José Humberto T. Bezerra  
20M*

”



O movimento também teve o apoio do Secretário da Federação Internacional, Antonio Fritz. O membro da entidade assistiu à Diretoria do SINDMAR e ao Comando de Greve, atuando na interlocução com lideranças internacionais.

## Empresas só avançam após 13 dias de greve

Quase duas semanas depois do início da mobilização na Seacor, os oficiais e eletricitas das empresas Bram, Alfanave, Opmar e Jetmar, pertencentes ao grupo Edison Chouest, decidiram que aquele era o momento de paralisar as embarcações do grupo. Seguindo as determinações legais e a estratégia de paralisação gradativa, os trabalhadores informaram formalmente às companhias que o começo do movimento seria às seis horas de 28 de novembro.

Concomitantemente à decisão dos marítimos do grupo Edison Chouest, os oficiais e eletricitas da Seacor vislumbraram um avanço em seus esforços. Após longo e exaustivo processo de negociação, o SINDMAR comunicou ao Comando de Greve a existência de nova proposta patronal nas primeiras horas do dia 26 de novembro; desta vez, com avanços significativos e que atenderiam aos anseios do pessoal de mar.

Além da celebração do ACT, com ganhos reais retroativos

days on strike. "Many of our fellows have undergone psychological wars waged by the company; not even this fact was enough to intimidate the category!", stated he.

Seacor's pressure generated a counter attack from Merchant officers and electricians. "SINDMAR denounced irregularities in the crews list to Santa Catarina Port Maritime Authority, as on board of Amy Candies", reported Union Delegate Renialdo Salustiano. At the occasion, there was also an attempt from the Company to switch the crew – Seacor tried to remove crewmembers who were exerting their legitimate right to strike and to replace them by foreign workers.

"The Union provided us with a decisive support by denouncing Seacor's maneuvers", reminded another officer who played an active role in the strike.

The amount of messages supporting the mobilization was directly proportional to discouragement, sadness, deception and lack of motivation that existed among Seacor personnel on board. "Companions, let us stick to the struggle for this is the moment to reach our goals. This is the only way to obtain fair wages in accordance to our responsibilities on board. Let's fight!", claimed a professional represented by SINDMAR. Another officer was more incisive "Let us go ahead with the movement. The category has already manifested for the strike. We cannot retreat. Now companies are to see that we

are talking seriously. We put our trust in the Union!", a merchant officer bet, successfully.

Officer Humberto reminded that he had already integrated other industrial actions. "I saw a spectacular solidarity in this movement, when workers psychologically stronger gave support to those who were more fragile. It was quite an emotional situation and I took part in it", related Humberto.

Eight days after the begin of the strike, the International Seafarers International Union of North America-SIU, denounced to SINDMAR union busting practices of Seacor Marine holding, controller of Seacor Offshore of Brazil. At the occasion, David Hendel, its Vice-President, sent a letter of solidarity and support to the action of Brazilian workers at an important moment of the strike.

The strike of merchant officers and electricians in the companies that operate at the offshore segment – and that started by Seacor – also counted with the support of Norrie McVicar, ITF chairman.

The action also had the support of Antonio Fritz, ITF Secretary, who assisted SINDMAR's board of Directors and the Strike Command.

## Only after 13 days of strike companies move forward

Almost two weeks after the eclosion of the strike at Seacor, merchant officers and electricians of Bram, Alfanave, Opmar and Jetmar, all of these companies pertaining to the Edison Chouest Group, also decided that the moment to stop operation had come. In accordance with the legal precepts and the strategy of gradu-

## Passo a passo da luta

**8 AGO 2011**

*Continuando o processo que já se estendia há quase um ano, o SINDMAR, sempre aberto à negociação e com clara intenção de chegar a um denominador comum antes de partir para o confronto, voltou a se reunir com as empresas filiadas à Abeam para negociar os itens do ACT 2010/2012. No encontro, realizado na Sede do Syndarma, no Rio de Janeiro, os armadores não apresentaram qualquer avanço na proposta, que foi rejeitada pelos trabalhadores dez meses antes. No final da reunião, o SINDMAR solicitou, mais uma vez, que a Abeam apresentasse uma nova proposta de ACT até o dia 19 daquele mês. Essa seria a única forma de os trabalhadores verem no horizonte alguma disposição patronal de negociar. Na ocasião, o SINDMAR foi contundente ao afirmar que não abriria mão de um acordo condizente com a qualidade e a exigência do trabalho realizado pelos oficiais e eletricitas mercantes no offshore. A postura inflexível dos armadores inviabilizou o caminho do diálogo, restando apenas a trilha do conflito.*

**19 AGO 2011**

*Os armadores não evoluem em sua proposta e tal atitude de total descaso intensifica a insatisfação do pessoal de bordo. O SINDMAR se declarou aberto ao diálogo, mas afirmou que, diante do insucesso das negociações – que incluíram diversas mesas-redondas mediadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) –, iria orientar seus representados sobre os procedimentos indispensáveis para uma paralisação no setor*

a 31 de janeiro de 2010 – data que expirou o Acordo Coletivo de Trabalho anterior –, os armadores assinariam um Termo de Compromisso para o término da greve. No documento, o empresariado garantiu que não haveria qualquer punição, nem desconto dos dias de paralisação, caso as operações fossem retomadas imediatamente. O prazo para votação terminaria às 18 horas daquele sábado.

De posse da nova proposta, o Comando de Greve consultou de imediato os oficiais e eletricitas mercantes da Seacor. “Naquele mesmo dia, os trabalhadores aprovaram por unanimidade a proposta dos armadores”, lembra o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas da Silva. Contudo, para garantir o pleno cumprimento dos itens negociados, a categoria decidiu permanecer em estado de greve até a assinatura do ACT 2010/2012, com todos os ganhos retroativos a 31 de janeiro de 2010.

A decisão dos representados da Seacor foi acompanhada por seus colegas das empresas Bram, Alfanave, Opmar e Jetmar. Os companheiros do quadro de mar das companhias ligadas ao grupo Edison Chouest já se preparavam para a greve nas embarcações. Consultados pelo Comando de Greve, es-

ses tripulantes optaram por manter as operações das embarcações, e não iniciar a mobilização; porém, o estado de greve continuou até a efetiva celebração do ACT.

Após ser informado pelo Comando de Greve sobre o resultado da democrática votação do pessoal de bordo, o SINDMAR comunicou, naquele mesmo dia, a vontade dos trabalhadores à representação patronal.

Pontualmente, às 18 horas do dia 26 de novembro, oficiais e eletricitas da Seacor retomaram as atividades nas embarcações. Essa volta às atividades foi feita de forma profissional e responsável, sempre coordenada pelo Comando. “A greve foi vitoriosa porque todos os oficiais e eletricitas mercantes entenderam o momento que deveríamos atuar e partir para o confronto”, contou o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido.

O Presidente Severino Almeida congratulou os companheiros e companheiras que

se envolveram na causa coletiva para buscar melhorias na relação de trabalho. “Mais do que isso! O resultado dessa mobilização é o resgate do nosso respeito. A Armação dava claros sinais de que não tinha respeito pelos oficiais e eletricitas mercantes. O nosso pessoal reagiu com força e de forma ordenada e firme”, afirmou Severino Almeida.



**David Heindel**



**Norrie McVicar**



**Antonio Fritz**

Com todas as embarcações que aderiram ao movimento operando em sua plenitude, o SINDMAR e a Armação acertaram os últimos detalhes da minuta do Termo de Compromisso, que abrange 31 empresas que atuam no offshore. "O documento foi ratificado pelo Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, pela Abeam e pelo Sindicato dos Armadores (Syndarma) no Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília, no dia 9 de dezembro", sentenciou o Consultor Jurídico

*al stoppage, SINDMAR officially notified the companies that their industrial action would start at six o'clock of November 28, 2011.*

*Concomitantly to Edison Chouest workers' decision, merchant officers and electricians saw an advance in their efforts. After a long and tiresome effort for negotiation, SINDMAR reported to the Command of Strike the existence of a new offer from the company at the early hours of November 26, with significant advances to attend seafarers demands.*

*Besides the signature of the CBA with real gains and retroactivity to January 2010 – when the last CBA had expired – shipowners assumed to sign a term of compromise with the aim to end the strike. In this document, companies granted that no penalty should be inflicted, no discount for the days off in case operations should be immediately retaken. The dead line for balloting would be 6 p.m. of that Saturday.*

*The Strike Command submitted the proposal to Seacor's merchant officers and electricians. "That very day worker unanimously approved owners' proposition", reminds SINDMAR Juridical Director Marco Aurélio Lucas da Silva.*

*However, to assure the plain accomplishment of all negotiated items, the category decided to stand by on strike until the effective signature of the 2010/2012 CBO with all retroactive gains from January 31st, 2010 on.*

*Seacor Merchant Officers and Electricians' decision was also followed by their fellows of Bram, Alfanave, Opmar and Jetmar. Companions of other companies related to Edison Chouest Group were already on their way to join the strike. Consulted by the Strike Command, these crewmembers made an option to keep their vessels in operation but sustaining their state of strike, i.e., standing by for stoppage, till the consummation of the CBA signature.*

*After having been informed by the Command of Strike about the result of the democratic ballot among the personnel on board, SINDMAR notified companies' representatives, in the same day, about the will expressed by workers.*

*Punctually at 6 p.m. of November 26, 2011, Seacor's officers*



**Seafarers  
International  
Union of  
North America,  
AFL-CIO**

David Heindel  
Secretary-Treasurer

1201 Auth Way  
Camp Springs, MD  
20746  
301-499-0175  
FAX: 301-499-7355



Severino Almeida Filho  
Presidente, CONTIMAF  
Av. Pres. Vargas  
446-Grupo 2205  
Centro CEP 200085-900  
Rio de Janeiro – RJ

November 22, 2011

At your request, I am providing you with information concerning Seacor Marine. I am currently Secretary Treasurer of the Seafarers International Union of North America, Atlantic, Gulf, Lakes and Inland Waters District, ALF-CIO and have held this position since 1997. Early in the year 2000, the Seafarers Union became a member of a collaborative group of labor unions that established the Gulf Coast Mariners Association. The GCMA was founded by the Marine Engineers' Beneficial Association; the International Organization of Masters, Mates & Pilots; the Seafarers International Union; the National Maritime Union; and the American Maritime Officers. The Association's purpose was to give working mariners a voice about safety issues, training, and other working conditions in the offshore oil industry in the Gulf of Mexico.

Following the creation of the Association, a union, Offshore Mariners United, was established to try to provide collective bargaining rights for these mariners. During the period of time from 2000 through 2003, Offshore Mariners Untied attempted to organize and represent the 1350 mariners employed by Seacor Marine in the Gulf of Mexico. This organizing drive was met with substantial opposition by Seacor management, which among other things, prevented union representatives from meeting with its employees to inform them of their basic rights under US labor laws. As a result of the employer's conduct the Union was left with no alternative but to file unfair labor practices with the US National Labor Relations Board.

After a three year campaign during which Seacor and the other targeted companies spent substantial sums of money to sabotage the efforts of these unions and their own employees to gain improvements in their working conditions, the unions were forced to cease their initiative. Seacor and its allies utilized malicious and intimidating tactics in order to derail the union's campaign.

In my decades of experience associated with the Seafarers Union as both a member and then an officer, I have rarely witnessed the level of antiunion animus demonstrated by Seacor. In addition, through my active participation in the ITF, it appears that our experience with Seacor is consistent with its conduct during union organizing efforts in other parts of the world. Please do not hesitate to contact me if I can be of any further assistance.

Fraternally,



David Heindel  
Executive Vice President/  
Secretary-Treasurer

## Passo a passo **da luta**

**20 AGO 2011**

*Dessa data em diante, através de mensagens eletrônicas, os representados começaram a se mobilizar e, através de Assembleia Geral Extraordinária, se declaram em estado de greve, reivindicando a assinatura do ACT. Ficou decidido que, caso houvesse paralisação, o movimento seria deflagrado por empresas, ou seja, uma de cada vez. O SINDMAR lembrou à categoria que o ACT é o único instrumento legal capaz de garantir o cumprimento de itens essenciais, como condições laborais, regime de trabalho, remuneração, gratificações, bônus, diárias e benefícios. Portanto, sem o Acordo Coletivo devidamente registrado no Ministério do Trabalho e Emprego, diversas conquistas poderiam ser retiradas pelas companhias sem qualquer aviso prévio.*

**8 SET 2011**

*A Superintendência Regional do Trabalho do Rio de Janeiro (SRT/RJ) convocou o SINDMAR e as empresas filiadas à Abeam para outra tentativa de negociação. Apesar da abertura do Sindicato ao diálogo, o encontro não teve sucesso. Os armadores se recusaram a avançar na proposta e o SRT descartou qualquer possibilidade de consenso entre as partes mediado pelo órgão do governo. O SINDMAR declarou à SRT que seus representados se encontravam em estado de greve e claramente dispostos a paralisar as atividades no offshore, caso não conquistassem avanços no ACT.*



da CONTTMAF e Oficial Mercante, Edson Areias.

O Imediato João Ponsoni, que atuou ativamente durante a mobilização, dando grande contribuição para a vitória final, contou que a greve foi positiva para a categoria. “O que fazia com que houvesse avanços eram as negociações em separado com algumas empresas que atuam no offshore. Lembro que esses acordos, quando assinados, seduziam os oficiais para migrarem para a companhia em função de melhores salários e condições”, recordou o IMT Ponsoni. “As demais empresas que mantinham o acordo com a Abeam se sentiam incomodadas com essa migração. Numa manobra, essas companhias convenceram as outras empresas, que assinavam em separado, a se unirem para precarizar nosso mercado de trabalho”, completou.

## **Desdobramentos da greve para a categoria**

Em que pese a importância do ganho econômico, o SINDMAR sempre destacou que a assinatura deste Termo de Compromisso eliminaria o risco, por hora, da intenção dos armadores. O objetivo dos armadores sempre foi cele-

brar, através da Abeam, um Acordo Coletivo de Trabalho único, sem as conquistas dos trabalhadores, precarizando as condições laborais.

Aliás, esse foi o principal objetivo dos armadores nos anos de longas negociações: os armadores queriam firmar um ACT que traria perdas gigantescas e irreversíveis para toda a categoria. Caso as empresas conseguissem impor sua vontade no apoio marítimo, todos os itens sociais e econômicos desceriam ao patamar dos menores valores e benefícios praticados no mercado brasileiro.

Outro ponto de destaque é que o Termo de Compromisso trouxe a possibilidade de recuperação de diversas cláusulas específicas, que deixaram de existir devido ao término do ACT anterior. Por isso, ao defender os interesses da categoria, o SINDMAR sustenta que o Acordo Coletivo de Trabalho permanece como a melhor garantia para regulamentar e proteger as relações laborais.

“Voltamos às nossas atividades laborais, pois houve o acordo entre o SINDMAR e a Abeam. Porém, nosso estado de greve continua até que seja assinado o Acordo Coletivo no TST. Se a Abeam e o Syndarma continuarem intransigentes, iremos paralisar nossas

atividades novamente”, afirmou o Oficial José Genázio Gomes de Oliveira.

A greve de 13 dias realizada pelos oficiais e eletricitas mercantes da Seacor foi gloriosa não apenas por ter alcançado sua principal meta, mas, sobretudo, pela capacidade de mobilização e maturidade para a luta organizada e justa. Os representantes do SINDMAR saíram da greve ainda mais fortalecidos pela consciência de terem resgatado o respeito.

“O Sindicato se organizou muito bem para essa ‘guerra’. O SINDMAR teve papel fundamental nesse processo. Não há dúvida de que temos um Sindicato forte!”, afirma o Oficial Humberto.

## Movimento responsável, unido e organizado

O resultado positivo da paralisação também deve ser creditado à organização e ao planejamento adequado de cada passo do movimento. Desde o início, a mobilização esteve amparada legalmente e cumpriu todas as exi-

“

**Parabéns a toda a diretoria do SINDMAR, pois com essa atitude calou a boca de muitos e com certeza revigorou a vontade da maioria. Todos nós, marítimos com um pouco de discernimento, entendemos de pronto que essa artimanha da Abeam tratava-se de adiar o que deveria ser feito. Bons Ventos!**

José Glayshonn  
20N

”

*and electricians retook their activities on board all vessels. This return to operation was performed in a responsible and professional manner, always under the coordination from the Strike Command. “The strike resulted victorious because all merchant officers and electricians have clearly understood the moment to move into action and to stand the confrontation”, reported SINDMAR’s Second President, José Válido.*

*President Severino Almeida congratulated the Companions, women and men that engaged in the collective cause to strive for better work relations. “More than this! The result of this mobilization is the recover of our respect. Shipowners were issuing clear signs that they had no respect for merchant officers and electricians. Our fellows reacted with strength, in a disciplined and firm manner”, stated Severino Almeida.*

*When all vessels which had previously adhered to the industrial action were already back into full operation, SINDMAR and Owners agreed the details of a resumed Term of Adjustment involving 31 companies of the offshore area. “The document was ratified by the National Merchant Marine Officers’ Union (SINDMAR), by ABEAM (The Association of Offshore Vessels Companies), by Shipowners’ Syndicate – at the Superior Labor Court in Brasília, in December 9, 2011”, declared Edson Areias, Juridical Consultant for CONTTMAF and merchant officer.*

*Chief Officer João Ponsoni, who took active part in all moments of the industrial action, thus contributing in a big deal for the victory, reported that the strike was highly positive for the category. “What brought us improvements was the event of singular negotiations with some of the*

*offshore companies. I remember that whenever these agreements were signed these companies attracted officers as a consequence of better wages and conditions”, recalled Chief Officer Ponsoni. “Then the other companies that kept the ABEAM agreement were annoyed by the migration. In a maneuver, these companies convinced the other ones that had individual agreements to join them in order to reduce our labor conditions”, added he.*

## Consequences of the strike for the category

*Notwithstanding the importance of the economical gains, SINDMAR had always stressed that the signature of a Term of Adjustment would eliminate the risk of owner’s real intentions by that time, as they always aimed to sign, by means of ABEAM (offshore vessels owners’ association), a Collective Bargain Act, banishing workers’ conquests, thus impoverishing labor conditions.*

*By the way, this was the main objective of owners along years of tiresome negotiations as the owners wanted to establish a CBA that would bring huge and irreversible losses for all the category. Should owners’ wish have prevailed, all social and economic issues would lower to the level of inferior values and benefits of the Brazilian work market.*

*Another relevant point is that the Term of Adjustment brought the possibility of recovering several specific clauses that had vanished with the extinction of the previous Agreement. For these reasons, SINDMAR, upon defending its workers’ rights, sustains that the Collective Bargain Agreement is the best guarantee for ruling and protecting labor relations.*

## Passo a passo **da luta**

### **16 SET 2011**

O SINDMAR encaminhou mensagem aos representados contendo orientações sobre o movimento de paralisação no apoio marítimo. A mensagem, intitulada “Procedimentos e Recomendações a serem observados durante o movimento de greve dos oficiais e eletricitistas das empresas do apoio marítimo”, foi amplamente divulgada no site do SINDMAR e no Boletim Eletrônico semanal da entidade de trabalhadores.

### **20 SET 2011**

Na contramão das empresas filiadas à Abeam, o grupo Brasbunker, representante da Petro Santos, São Miguel e Skymar, assinou com o SINDMAR o Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2013, retroativo a 1º de fevereiro deste ano.

### **1 OUT 2011**

Do início desse mês em diante, o SINDMAR intensificou a visita a seus representados que tripulavam navios para esclarecer a situação e informar coordenadas a respeito da mobilização em curso no offshore.

### **14 NOV 2011**

Após a legalmente necessária comunicação prévia à empresa, às autoridades e à opinião pública, conforme dispõe a Lei de Greve (Lei 7.783/89), oficiais e eletricitistas mercantes brasileiros paralisaram, a partir das 6h, a frota da Seacor Offshore do Brasil Ltda.

### **15 e 16 NOV 2011**

O Comando de Greve denunciou ao SINDMAR irregularidades nos cartões de lotação dos oficiais mercantes de três embarcações da Seacor. O Sindicato formalizou a denúncia junto à Delegacia da Capitania dos Portos de Macaé (Rio de Janeiro).



gências previstas na Lei 7.783/89, que dispõe sobre os movimentos de greve.

Esgotados todos os recursos de negociação, inclusive a intermediação do Ministério do Trabalho e Emprego em mais de uma oportunidade, o SINDMAR iniciou o processo de esclarecimento a seus representados sobre direitos e deveres dos trabalhadores durante uma paralisação.

Essa ação sindical, desenvolvida com competência e precisão da Diretoria do SINDMAR, foi montada a partir de mensagens eletrônicas e, sobretudo, reuniões com associados e associadas e visitas a bordo de embarcações. O esclarecimento detalhado de cada ponto da Lei da Greve foi feito incansavelmente. Todos, sem exceção, deveriam estar seguros de que o melhor caminho, naquele momento, era o enfrentamento e que tinham base na lei para se mobilizarem.

“Além disso, o Sindicato informou exaustivamente à sua categoria sobre os serviços e equipamentos de bordo que deveriam permanecer em operação em

caso de greve”, afirmou Jailson Bispo. Nos diversos comunicados aos representados, o SINDMAR reafirmou a necessidade desse cuidado a fim de evitar o comprometimento das máquinas e equipamentos quando todos retornassem à operação.

O SINDMAR alertou seus representados que, durante o movimento de greve, existe liberdade de cada trabalhador aderir ou não.

“

**Companheiros! Unidos sempre venceremos! Parabéns!**

*Oficiais do Anne Candies*

**Prezados Companheiros e Prezadas Companheiras. Parabéns a todos, pois a união faz a força.**

*Oficiais do Célia Candies*

**Parabenizamos todos os oficiais da Seacor pela greve. Somente juntos é que conseguimos nossos objetivos!**

*Oficiais do Amy Candies*

”

“

**Companheiros e companheiras!  
Parabéns por mais esta vitória  
de todos nós.**

Valdevino Pinheiro  
20 N

”

O Sindicato destacou, também, a necessidade do respeito à decisão individual, sem discriminação ao companheiro ou companheira que escolher não participar do movimento, por pior que fosse a repercussão dessa escolha perante a maioria.

Por fim, o suporte permanente do SINDMAR e a firme atuação dos companheiros que integraram o Comando de Greve ao lado da inequívoca determinação dos oficiais e eletricitistas da Seacor foram decisivos para mostrar à categoria a importância da união. A força do coletivo foi reafirmada durante as visitas a bordo, nas mensagens aos representados e nos boletins informativos.

Todas essas providências fortaleceram os companheiros e companheiras da Seacor. E estes, ao se vincularem ao movimento com disciplina, coragem e determinação, foram protagonistas de autêntica demonstração de responsabilidade coletiva e união. Por isso, o desfecho do movimento foi indubitavelmente positivo.

A paralisação não teve coadjuvantes; todos foram atores principais de uma mobilização que sempre será lembrada quando o assunto for greve no setor marítimo brasileiro. O SINDMAR desempenhou fundamental papel de liderança da categoria. Os oficiais e eletricitistas mercantes demonstraram força, união, responsabilidade, disciplina e pensamento no coletivo. Um verdadeiro exemplo a ser seguido.

*“We retook our labor activities because an Agreement involving SINDMAR and ABEAM has been reached. However, our state of strike goes on until the Collective Agreement is signed at the Superior Labor Court. In case ABEAM and SYNDARMA remain intransigent, we are going to stop our activities again”, assured Officer José Genázio de Oliveira.*

*The 13 days strike carried over by Seacor’s Merchant officers and electricians was glorious not only for having reached its main goal, but most of all, for the capacity of mobilization and maturity during the organized an just struggle. SINDMAR’s professionals have stepped out of the strike reinforced by the conscience of having recovered the due respect. “The Union has organized this ‘war’ very well. SINDMAR played a fundamental role in this process. There is no doubt that we have a strong Trade Union”, says officer Humberto.*

### **Responsible, united and organized movement**

*The positive result of the paralyzation must also be credited to the organization and to the adequate planning of each step of the industrial action. Since its beginning the mobilization was legally supported and in accordance with the precepts established by Federal Law 7.783/89 that rules strike actions.*

*When all efforts for negotiation collapsed, including the intermediation of Labor Ministry in more than one opportunity, SINDMAR initiated a process of explanation to its affiliates about rights and duties of workers during a strike.*

*This industrial action, developed with competence and accuracy by SINDMAR’s Directors, was established on the ground of electronic messages, and, mainly, reunions held with associates and visits paid on board the vessels. The detailed clearing of each article in the Law of Strike was tirelessly conducted. Everybody, with no exception, might be sure that the best way at that time was the confrontation and that they had a solid basis within the Law to mobilize.*

*“Besides, the Union informed exhaustively its category about facilities and equipments to remain operational in case of strike”, informed Jailson Bispo.*

*In several notes to its professionals SINDMAR stressed the need for this observance to avoid damage to equipments and engines by the time operation should be re-started.*

*SINDMAR warned that during the strike each worker is entitled to join or not to join the movement. The Union also stressed the need for respecting individual decisions, without discriminating fellows who would rather not to join the action, even when the echo of this choice could impact negatively the majority of workers.*

*At last, the permanent support from SINDMAR, the firm attitude of the fellows in the Strike Command and the unequivocal determination of officers and electrician of Seacor were decisive to show the category the importance of being united. The collective strength was reaffirmed during the visits on board, in the messages to the professionals and in the bulletins. The strike had no co-stars; everyone was the major star of a movement that will be always reminded whenever the theme strike in the maritime activity arises.*

## Passo a passo **da luta**

### **17 NOV 2011**

*A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) emitiu nota de solidariedade à greve dos oficiais e eletricitistas mercantes brasileiros. A entidade emitiu comunicado de âmbito mundial parabenizando a postura da categoria.*

### **20 NOV 2011**

*O SINDMAR solicitou ao Ministério do Trabalho e Emprego fiscalização nos barcos da Seacor, ao encaminhar nova denúncia, desta vez sobre a transferência ilegal de tripulantes entre embarcações, visando substituir os profissionais brasileiros em greve por oficiais de outras nacionalidades. A prática contraria a legislação nacional.*

### **22 NOV 2011**

*Após analisar medida liminar das representações dos armadores (Abeam e Syndarma), que pretendia encerrar a greve na Seacor pela via judicial, a Ministra Maria Cristina Peduzzi, Vice-Presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), determinou a realização de audiência com representantes dos envolvidos no dia 29 de novembro. A intenção era buscar uma possível conciliação sobre o dissídio coletivo da categoria. Além disso, mesmo reconhecendo o offshore como “atividade essencial”, a Ministra Peduzzi não acolheu pedido dos armadores para que a greve fosse declarada abusiva. Em vez disso, determinou que fossem mantidas em operação quatro embarcações no Rio de Janeiro e uma em Itajaí (Santa Catarina). O movimento dos trabalhadores marítimos foi inteligente, responsável e muito bem planejado e executado.*

*Nesse mesmo dia, em correspondência ao SINDMAR, o Sindicato Internacional de Marítimos da América do Norte, Atlântico, Golfo, Lagos e de Navegação Interior (SIU), importante entidade de trabalhadores dos Estados Unidos, denunciou a holding Seacor Marine – à qual a Seacor Offshore do Brasil está vinculada – por práticas antissindicais contra seus trabalhadores na América do Norte. O Vice-Presidente da entidade, David Heindel, enviou carta se solidarizando e apoiando o movimento dos trabalhadores brasileiros.*

*Através de ofício, o SINDMAR comunicou às empresas Bram Offshore, Alfaneve, Opmar e Jetmar (todas do grupo Edison Chouest) que seus oficiais e eletricitistas paralisariam as atividades a partir das seis horas do dia 28 de novembro. Seguindo a estratégia dos trabalhadores, a greve iria atingir um quarto da frota.*

## Considerações do SINDMAR sobre o **Termo de Compromisso para término da greve**

- 1)** Entende o SINDMAR que a melhor garantia para regulamentar, de forma segura, nossas relações de trabalho, é possuímos Acordos Coletivos de Trabalho;
- 2)** Em termos financeiros, o obtido com o reajuste salarial é um valor intermediário entre o que as empresas pretendiam oferecer e o que a categoria defendia;
- 3)** Foi eliminado o risco de termos as empresas do offshore regidas exclusivamente por Acordo Coletivo de Trabalho único, negociado pela ABEAM – as cláusulas e valores pactuados em ACT passam a ter garantias de continuidade com o compromisso assinado;
- 4)** Inclusão do Termo Aditivo em igual teor àquele celebrado com a Petrobras, em setembro de 2011, que nos garante a manutenção do número de empregos para Oficiais e Eletricitistas ora existentes, independente de discussões que coloquem em risco a atual Resolução Normativa 72. A inclusão dessa cláusula reforça, ainda, a defesa do SINDMAR em tornar mais clara a não necessidade de qualquer alteração na estratégica Resolução Normativa 72 por parte das autoridades competentes;
- 5)** O inquestionável respeito à interlocução de nosso Sindicato junto às empresas do setor, como consequência da disciplina, responsabilidade e determinação com que os companheiros e companheiras da Seacor se comportaram, e o claro apoio recebido dos companheiros e companheiras das empresas do grupo Edison Chouest, que estariam convocados à paralisação a partir das 6h do dia 28/11/2011;
- 6)** É digna de registro a clara compreensão de todos sobre a força da unidade e do que somos capazes, quando atuamos coletivamente.

## Considerations of SINDMAR about the Term of Adjustment for Stopping the strike

- 1) SINDMAR understands that the best guarantee to rule, in a safe manner, our labor relations is to have a Collective Bargain Agreement.
- 2) In financial terms, wages realignment is an intermediary value between what companies intended and what the category strove for.
- 3) The risk of having offshore companies ruled by a sole Collective Bargain Agreement negotiated by ABEAM was elided – the clauses and values contracted imply the guarantee of the continuity within the signed agreement.
- 4) Inclusion of the Additional Term of equal contents to the one celebrated with Petrobras in September 2011, assures the maintenance of the same amount of jobs for officers and electricians as now existing, despite of eventual discussions that jeopardize the present Normative Resolution 72. The inclusion of this clause reinforces the defense of SINDMAR to make clearer that there is no need to alter the strategic NR 72.
- 5) The unquestionable respect to the interlocution of our Union with the industry companies, as a consequence of the discipline, responsibility and determination with which our Seacor's companions have behaved, as well as the clear support received from our fellows in the companies related to the Edson Chouest Group, that would be convoked to strike after 6 a.m. of November 28, 2011.
- 6) It is worth of register the clear comprehension of all professionals as to the strength of unity and of what we are capable when we act collectively.

### Passo a passo da luta

9 DEZ 2011

O Acordo Coletivo de Trabalho foi apresentado ao Tribunal Superior do Trabalho (TST), em Brasília. O documento reunia 31 empresas e cerca de três centenas de embarcações. Além do ganho econômico, o ACT consagrou a proteção de direitos e conquistas dos oficiais e eletricitistas mercantes, após dois anos sem ACT. Dessa forma, voltaram a ser protegidos por ACT todos os representados pertencentes às empresas:

- Alfanave Transportes Marítimos Ltda;
- Aracaju Serviços Auxiliares Ltda;
- Astro Internacional S/A;
- Astromarítima Navegação S/A;
- BOS (Brazil Offshore Services) Navegação S/A;
- Bourbon Offshore Marítima S/A;
- Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda;
- CBO – Companhia Brasileira de Offshore;
- CBO – Serviços Marítimos Ltda;
- Deep Sea Supply Navegação Marítima Ltda;
- Delba Operadora de Apoio Marítimo Ltda;
- DSND Consub S/A;
- Gulf Marine Serviços Marítimos do Brasil Ltda;
- Jetmar Serviços Marítimos Ltda;
- Maersk Supply Service Apoio Marítimo Ltda;
- Magallanes Navegação Brasileira S/A;
- Norskan Offshore Ltda;
- Opmar Serviços Marítimos Ltda;
- Saveiros Camuyranos Serviços Marítimos Ltda;
- Seacor Offshore do Brasil Ltda;
- Sealion do Brasil Ltda;
- Sobrare Servemar Ltda;
- Solstad Offshore Ltda;
- SUBSEA7 do Brasil Serviços Ltda;
- SUBSEA7 Gestão do Brasil Ltda;
- Sulnorte Serviços Marítimos Ltda;
- Superpesa Cia. de Transportes Marítimos Ltda;
- Technip Brasil – Engenharia, Instalações e Apoio Marítimo Ltda;
- Trico Serviços Marítimos Ltda;
- UP Offshore Apoio Marítimo Ltda;
- Wilson Sons Offshore S/A.

# Apoio marítimo: visão dos armadores em permanente descompasso com a modernidade tecnológica



Vêm de longe as tentativas dos armadores que atuam no offshore de apequenar as condições salariais e sociais dos trabalhadores marítimos lotados nesse segmento. Durante a década de 1980, por exemplo, o trabalho na atividade era sinônimo de sacrifício e sujeição – a última alternativa de manter o vínculo com a navegação marítima, numa época marcada pela desnacionalização da Marinha Mercante brasileira, pelo fechamento das grandes empresas de longo curso e a consequente perda maciça de postos de trabalho.

Acostumados a pagar pouco, exigir muito e obter rapidamente mão de obra farta, competente e dedicada, os armadores viam seus lucros aumentarem na mesma progressão com que novas e importantes descobertas de reservas petrolíferas ocorriam em nossas águas.

Em poucas décadas, a exploração de petróleo e gás em camadas cada vez mais profundas impôs ao segmento do apoio marítimo a necessidade de operar com embarcações altamente sofisticadas e mão de obra qualificada. A impossibilidade de contar com embarcações próprias para atender à velocidade da demanda exigiu da Petrobras a contratação de empresas e barcos que prestassem tais serviços. Os contratos de afretamento foram se tornando uma prática corriqueira e deram outra face ao segmento – de última opção, a navegação offshore tornou-se excelente alternativa de trabalho.

Atento às mudanças e às novas oportunidades que se abriam aos oficiais e eletricitas mercantes brasileiros, o representante sindical dos oficiais e eletricitas mercantes lutou em todas as esferas para preservar os postos de trabalho dos marítimos nacionais.

O esforço e a capacidade de articulação do Sindicato resultaram em dispositivos legais de proteção ao emprego dos representados. Enquanto isso, os armadores buscavam brechas para retornar à realidade salarial e social dos anos de 1980 e 1990, quando pagavam pouco a seus marítimos para lucrar muito nos contratos firmados com a Petrobras.





## **Offshore:** owner's vision in permanent misstep with technological modernity

**O**ffshore industry Ship Owners' efforts to bring down social and wage conditions of seafarers employed in the activity is not recent.

*During the 1980 decade, for instance, work in the offshore industry was a synonym of sacrifice and subjection – the last alternative to keep a link with maritime navigation in rough times marked by denationalization of Brazilian Merchant Marine, the closure of large international route companies and the consequent huge loss of working posts.*

*Ship owners were accustomed to pay little, to demand much and to obtain vast, skilled and dedicated labor force while they saw their profits raise at the direct proportion as the new and important discoveries of oil reserves occurred in our waters.*

*In a few decades, oil and gas extraction under progressively deeper waters imposed the offshore industry the need to hire highly sophisticated vessels and qualified hand force. The impossibility to count on their own vessels made Petrobras hire companies and vessels to supply such services. Chartering contracts became a usual practice and lent a new face to the industry – originally a last option offshore navigation became an excellent alternative of work.*

*Attentive to the new opportunities arising for Brazilian merchant officers and electricians, their Union Leader fought in all*

*levels to preserve working posts for Brazilian Seafarers.*

*The effort and articulation capacity of the Union resulted in legal devices for protection of the category*

*Meanwhile, ship owners sought breaches to bring back the social and payment reality of the eighties and the nineties when they paid much little to their seafarers to win much from the contracts agreed with Petrobras.*

*Today, the great purpose of most of these owners is to hire foreign hand force, to get rid of the exigencies of our laboral law, mainly with regard to the system of embarkment, remuneration, paid leaves and social benefits, among other items.*

*The gains resulting from this noxious practice may be overwhelming if we take into account that actual vessels, of extremely advanced technology, are more efficient and operational in comparison to the old ones.*

*The alleged lack of national qualified hand force to fulfill the offshore industry is groundless. The work market itself and the recent researches as the one led by the renown Schlumberger are enough to deny the situation owners have created and propagated. The objective of these companies has always been to take an offensive to discredit Brazilian merchant officers with the clear intention to place the public opinion against our category.*

Hoje, o propósito principal de grande parte desses armadores é utilizar mão de obra de outras nacionalidades, sem a necessidade de cumprir as exigências de nossa legislação trabalhista, principalmente no que diz respeito a sistema de embarque, gratificações, repouso remunerado, benefícios sociais, dentre outros itens.

Os lucros resultantes dessa prática nociva podem ser exorbitantes, se considerarmos que as embarcações atuais, de tecnologia extremamente avançada, são mais eficientes e de melhor operacionalidade, se comparadas às antigas.

A argumentação de que falta mão de obra nacional qualificada para suprir o segmento do offshore é improcedente. O próprio mercado de trabalho e os recentes estudos, como o da renomada Schlumberger, se encarregam em desmentir a situação criada e propagada pelos armadores. O objetivo das empresas sempre foi lançar ofensiva para desprestigiar os oficiais mercantes brasileiros, com o claro intuito de jogar a opinião pública contra nossa categoria.



### **Severino Almeida**

Presidente do SINDMAR

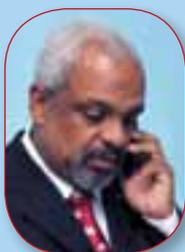
- Definição da estratégia do movimento;
- Comunicação permanente com entidades sindicais nacionais e internacionais;
- Negociação com as empresas;
- Representação do SINDMAR nas audiências realizadas no Conselho Nacional de Imigração, no Tribunal Regional do Trabalho do Estado do Rio de Janeiro e no Tribunal Superior do Trabalho (Brasília).



### **Jailson Bispo**

Diretor Financeiro e Coordenador das negociações de ACT do apoio marítimo

- Coordenação geral da mobilização;
- Negociação, junto com o Presidente do SINDMAR, da contraproposta com a Abeam;
- Gerenciamento do Posto de Comando 24 horas instalado na Sede do SINDMAR;
- Comunicação permanente com navios e tripulantes;
- Coordenação geral dos recursos humanos e materiais utilizados durante a greve.



### **Marco Aurélio Lucas da Silva**

Diretor-Procurador do SINDMAR

- Atendimento permanente no Posto de Comando na Delegacia do SINDMAR em Macaé;
- Visitas a bordo para apoio e esclarecimentos às dúvidas dos representados e fiscalização das condições dos navios, cartões de lotação e cumprimento da RN-72;
- Encaminhamento de denúncias sobre irregularidades a bordo de embarcações da Seacor que estavam na região de Macaé.



### **Renialdo Salustiano**

Delegado Regional em Santos

- Visitas a bordo para esclarecimentos e apoio permanente aos representados lotados nas embarcações localizadas em Itajaí (SC);
- Fiscalização das condições dos navios e das tripulações;
- Encaminhamento de denúncias ao Ministério Público do Trabalho e Emprego e à Autoridade Marítima sobre irregularidades verificadas a bordo das embarcações da Seacor na região de Santa Catarina.

## **Atuação do Comando de Greve**

O Comando de Greve atuou em regime de 24 horas por dia durante a paralisação, sempre cumprindo o que determina a Lei de Greve. A fim de garantir o contato permanente com os representados, foi montado um posto do Comando na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro. Dessa forma, todas as dúvidas eram imediatamente esclarecidas, bem como a troca de informações com os navios. O comando seguro e incansável do movimento teve a participação dos seguintes companheiros:



### **José Válido**

Segundo Presidente do SINDMAR

- Apoio ao Posto de Comando da Sede do SINDMAR;
- Atendimento no Posto de Comando na Delegacia do SINDMAR em Macaé;
- Visitas a bordo para apoio e esclarecimentos às dúvidas dos representados e fiscalização das condições dos navios, cartões de lotação e cumprimento da RN-72.



### **Odilon Braga**

Diretor-Secretário do SINDMAR

- Contato permanente com todos os órgãos nacionais de fiscalização e regulação das relações de trabalho e da atividade de navegação marítima;
- Apoio nas ações executadas no Rio de Janeiro e em Brasília;
- Encaminhamento de denúncias ao Ministério Público do Trabalho e Emprego e à Autoridade Marítima sobre irregularidades verificadas a bordo das embarcações da Seacor que estavam na região do Rio de Janeiro;
- Gerenciamento dos recursos humanos e serviços na Sede e Delegacias do SINDMAR.



### **Ricardo Ponzi**

Presidente da FNTTAA

- Articulou a mobilização dos oficiais e eletricitas mercantes junto às entidades coirmãs, representando a Federação.

### **Assessoria de Acordos Coletivos do SINDMAR**

- Assistência permanente ao SINDMAR e ao Comando de Greve;
- Elaboração de planilhas, levantamento e fornecimento à Diretoria do SINDMAR e seus representados de informações e dados pertinentes ao setor, encaminhamento de comunicados, contato 24 horas por dia com os representados e esclarecimentos sobre quaisquer dúvidas dos oficiais e eletricitas a respeito da mobilização.



### **Luiz Penteadó**

Diretor da CONTTMAF

- Atuou diretamente nas consultas pelos pareceres no Tribunal Regional do Trabalho (TRT).



### **Ali Zini**

Delegado Regional em Paranaguá

- Buscou apoio junto às demais entidades representativas de trabalhadores do setor para os oficiais e eletricitas mercantes.



### **Edson Areias**

Consultor Jurídico da CONTTMAF

- Defendeu juridicamente os interesses dos oficiais e eletricitas mercantes nas decisões do Tribunal Regional do Trabalho (TRT), no Rio de Janeiro, e do Tribunal Superior do Trabalho (TST), em Brasília.



# Agora nos respeitam. *Our strike was against the*

“A disciplina dos oficiais e eletricitas mercantes durante o movimento é algo merecedor de aplausos. O nosso pessoal mostrou a força da categoria de maneira inequívoca”. Essas duas frases refletem o entusiasmo do presidente do SINDMAR, Severino Almeida, com o resultado da greve no offshore. Mesmo destacando que a greve foi “um movimento que poderia ter sido evitado”, Severino faz questão de destacar: “Eles não acreditavam que seríamos capazes de enfrentá-los”.

**UNIFICAR** • Por que a greve?

**SEVERINO ALMEIDA** • O que falarei aqui, certamente não se aplica a paralisações que ocorreram no passado. Mas essa greve que deflagramos no offshore foi um movimento que poderia ter sido evitado pelas empresas que atuam nesse segmento.

**UNIFICAR** • De que maneira?

**SEVERINO ALMEIDA** • Eu explico: fizemos esforços gigantescos para dialogarmos com as empresas que operam no offshore. Durante mais de um ano, não foram poucas as vezes que nos reunimos com representantes dessas companhias para colocarmos à mesa de negociação as reivindicações do nosso pessoal. A relação de trabalho não poderia continuar do jeito que estava. Evidentemente, não poderíamos perder o respeito que conquistamos no setor. E isso, infelizmente, já estava acontecendo por parte de algumas empresas. Não vimos outras alternativas a não ser partirmos para o enfrentamento.

**UNIFICAR** • E como foi o planejamento desse movimento?

**SEVERINO ALMEIDA** • O Comando de Greve sabia da importância de agirmos com força e inteligência. Nesse aspecto, foi uma greve estrategicamente bem planejada e bem executada. Há algo que ficou marcado nessa mobilização: a disciplina dos oficiais e eletricitas mercantes durante o

movimento é algo merecedor de aplausos. O nosso pessoal mostrou a força da categoria de maneira inequívoca. Além disso, nós escolhemos a empresa certa para iniciar o movimento. A Seacor é uma empresa forte que pertence a um grupo fortíssimo, com investimentos não só nos Estados Unidos, mas em diversas partes do mundo. Essa companhia sofreu as consequências de sua própria intransigência. O ocorrido serviu como sinal para as demais, que já sabiam o que aconteceria caso insistissem em não dialogar conosco. Quando passamos ao segundo grupo, o Edison Chouest, decidimos que seria feita de forma parcial. Determinamos o número de barcos que iriam parar, justamente para evitar um colapso. Percebendo que o movimento estava crescendo, os empresários recuaram. Quem acabou a greve não foi essa ou aquela empresa; quem pôs um ponto final na greve foi a Abeam, associação que reúne empresas do apoio marítimo, que buscou uma saída racional para o conflito instalado. A consequência disso foi a assinatura de 34 Acordos Coletivos de Trabalho com as companhias envolvidas. Isso significa que os documentos assinados abrangem 263 embarcações.

**UNIFICAR** • Houve pressão dos empresários para desestabilizar o movimento?

**SEVERINO ALMEIDA** • Até o início da greve, os armadores depreciavam o movimento

dos oficiais e eletricitas mercantes e achavam que poderiam nos desrespeitar; eles não acreditavam que seríamos capazes de enfrentá-los. A armação chegou a patrocinar “bloguezinhos”, colocando anúncios nesses veículos. Certa vez, falei veementemente na frente dos representantes das empresas que não adiantava nada eles ficarem pagando para falar mal do Sindicato e que aquilo jamais destruiria a nossa entidade. Ao invés de gastarem dinheiro com esse tipo de atitude, deveriam colocar dinheiro no bolso de quem trabalha para as empresas. Logo que soltei essa direta para eles, houve um sepulcro silêncio



# Aqui é Brasil!

## *intransigence of shipowners*

*“The discipline of merchant officers and electricians during the movement is to be applauded. Our personnel showed the force of the category in an unequivocal way”. These two sentences reflect SINDMAR President’s, Severino Almeida enthusiasm, with the outcome of the offshore strike, stressing that “it was an action that could have been avoided by the companies”. Severino emphasizes: “they must have thought we were not capable enough to confront them” .*

**UNIFICAR** • What was the reason for the strike?

**SEVERINO ALMEIDA** • What I’ll say here certainly does not apply to strikes we waged in the past. But this strike we carried against the offshore industry was an action that could have been avoided by the companies that operate in this industry.

**UNIFICAR** • In what manner?

**SEVERINO ALMEIDA** • I explain: we made huge efforts to dialog with the offshore industry companies. Along more than one year, and not a few times, we gathered with the Representatives of these companies to place our professionals’ claims on the negotiation table. Our labor relation could no longer go on as it was. Evidently,

we could not lose the respect we had acquired from the industry as, unfortunately, was already happening among some companies. We saw no other alternatives but to stand the confrontation.

**UNIFICAR** • And how was this action planned?

**SEVERINO ALMEIDA** • The Strike Command knew about the importance for us to act with strength and intelligence. In this aspect it was a strategically well planned and well executed strike.

There is something that remained on the records of this action: the discipline of merchant officers and electricians during the movement is to be applauded. Our personnel showed the force of the category in an unequivocal way. Furthermore, we chose the right company to get the movement started. Seacor is a strong company that belongs to a very strong group with investments not only in the USA but also in several parts of the world. This company experienced the consequence of its own intransigence. And the event worked as a signal to all other companies which knew by then what would have happened in case they insisted in not keeping a dialog with us. When we passed to the second group, the Edson Chouest, we had decided that the strike should be conducted in a partial form. Therefore, we established the number of vessels to be stopped, exactly

to avoid the collapse. Company owners backed off as soon as they got aware that the industrial action was growing. It was not this or that company what brought the strike to a halt: it was ABEAM – the association of offshore shipowners – that ran after a solution for the installed conflict. As a consequence 34 Collective Bargain Acts were signed with the companies involved by the strike. This means that the signed agreements cover 263 vessels.

**UNIFICAR** • Was there any pressure from the owners to destabilize the industrial action?

**SEVERINO ALMEIDA** • Until the start of the strike, shipowners despised the action of merchant officers and electricians as they felt sure they could disrespect us; they must have thought we were not capable enough to confront them.

Shipowners even started to sponsor blogs by making advertisements on these media. Once I said vehemently in the face of Company Representatives that it would be of no use for them to keep paying people to speak against our Trade Union because they would never manage to destroy us. Instead of spending their money with this kind of attitude they should put money in the pockets of those who work for their companies. After I released this job on them a tombal silence took the ambient and nobody mumbled a word! More than

**“A solidariedade dos sindicatos das outras categorias de bordo, que agiram por intermédio da nossa federação, me deixou bastante emocionado.”**

**“The solidarity of the other unions of seafarers, coordinated by our Federation, thrilled me.”**

e ninguém disse nada! Não somente nos organizamos de forma exemplar e enfrentamos os armadores, como mostramos a força que vem do mar, com união, disciplina e responsabilidade.

**UNIFICAR** • Como o senhor analisa a participação dos oficiais e eletricitas mercantes nessa greve?

**SEVERINO ALMEIDA** • A atitude do nosso pessoal durante esse movimento foi elogiosa. A esmagadora maioria agiu maravilhosamente bem. O pessoal de bordo consultava o Comando de Greve a respeito de operações e ações que deveriam ou não ser executadas. O posto do Comando de Greve instalado na Sede do SINDMAR funcionou durante todos os minutos dessa mobilização, operando, sem exagero algum, em regime de 24 horas por dia. Sempre que os marítimos tinham dúvida em relação à greve ou para saber o andamento da mobilização em todo território nacional, o Comando de Greve se mostrou atento e preciso em informações divulgadas aos homens e mulheres do mar. Com essa sintonia entre o Comando de Greve e o nosso pessoal, sabíamos com clareza tudo que ocorria. Para liderança sindical, isso é fantástico.

**UNIFICAR** • Como os sindicatos marítimos coirmãos agiram na mobilização dos oficiais e eletricitas mercantes?

**SEVERINO ALMEIDA** • A solidariedade dos sindicatos das outras categorias de bordo, que agiram por intermédio da nossa federação, me deixou bastante emocionado. Mesmo não sendo uma briga direta deles, as lideranças dessas categorias de bordo apoiaram nossa paralisação. Absolutamente uma prova de união dos trabalhadores.

**UNIFICAR** • Então o apoio de todos os trabalhadores do setor foi unânime?

**SEVERINO ALMEIDA** • Não temos compromisso com a unanimidade; até porque quem tem esse tipo de compromisso é um equivocado, pois sempre haverá gente que discorde. Temos de ser verdadeiros. A mobilização no offshore teve uma estratégia

inteligente e tivemos muita competência e sorte. Nossas ações foram cuidadosamente planejadas, sempre com a preocupação de não criar um caos no setor. Caso contrário, seríamos rapidamente transformados de vítimas da intransigência patronal em radicais inconsequentes. Não iria demorar a colocarem um grupo de senhoras com idade avançada carregando botijão de gás em telejornais com clara intenção de denegrir a imagem da mobilização. Não podíamos correr esse risco.

**UNIFICAR** • Houve alguma repercussão da greve do outro lado das nossas fronteiras?

**SEVERINO ALMEIDA** • Esse é um ponto bastante interessante. Houve um acompanhamento não só de sindicatos estrangeiros de trabalhadores, mas das empresas estrangeiras que operam em nossas águas. Todos acompanharam o desmembramento dos fatos dia a dia da greve. É ainda mais interessante se analisarmos que há sindicatos que já enfrentaram essas mesmas empresas em seus países de origem e que não conseguiram vencê-las.

**UNIFICAR** • Mas aqui o resultado foi outro...

**SEVERINO ALMEIDA** • Sim. Convivemos com um cenário diferente do que existe lá fora, além de termos estruturas sindicais distintas. A nossa pode ter sido, de certa forma, o diferencial para a vitória. Porém, as reais razões requerem um estudo aprofundado, que prefiro não comentar.

**UNIFICAR** • Como foi a repercussão desse movimento na mídia?

**SEVERINO ALMEIDA** • Nós sequer nos preocupamos em divulgar nossas greves nos jornais. Porém, temos, sim, preocupações da forma como é divulgada a nossa mobilização. É importante frisar que nossas greves ocorrem de verdade; têm o inequívoco intuito de atingir as empresas que trazem prejuízo ao nosso pessoal. A mobilização não só alerta as companhias para não serem intransigentes, como ensinam as empresas que vale a pena negociar racionalmente e com disposição de chegar a um consenso. Para que isso realmente ocorra é necessária greve de verdade, e

não greve de mídia, que ajuda a vender jornal, mas não resolve os problemas dos trabalhadores.

**UNIFICAR** • Existe uma forma de mensurar essa greve em relação a outras organizadas no passado?

**SEVERINO ALMEIDA** • Nenhuma greve é igual a outra; não há comparações a serem feitas. Apenas greves que, de tempos em tempos, a gente lê em jornais. Essas a gente até sabe o que querem, mas não é o nosso caso. Nossa greve foi contra a intransigência dos armadores; foi para atingi-los e buscar condições dignas para os trabalhadores. Não buscamos nada mais do que isso. A questão deve ser resolvida entre trabalhador e empregador. Não temos outra preocupação. Uma categoria organizada e que age com força, disciplina e responsabilidade poderá alcançar uma relação de trabalho condizente com a importância da profissão, evidentemente, sempre que estiver disposta a lutar. Parar é parte da estratégia de vencer. Nós podíamos parar 300 barcos e perder a greve. O que é mais importante? Você parar barcos ou vencer a greve? Não tenho dúvida de que a estratégia adotada foi fantástica. Escolhemos a estratégia certa e contamos com a disciplina e força do nosso pessoal. Por isso todos nós vencemos!

***“Nossa greve é contra a intransigência dos armadores. Nossa greve é para atingir a empresa e buscar condições dignas para os trabalhadores.”***

***“Our strike is against the pownersintransigence. Our goal is to achieve and seek decent working conditions.”***

getting organized in an exemplar manner and have confronted the shipowners, we also managed to display the strength that arises from the sea with fraternity, discipline and responsibility.

**UNIFICAR** • How do you see the participation of merchant officers and electricians along this strike?

**SEVERINO ALMEIDA** • The attitude of four personnel along this industrial action was praiseworthy. The crashing majority acted wonderfully well. Board personnel consulted the Strike Command about operations to be or not to be performed. The Strike Command, based at SINDMAR Headquarters, stood by for each single minute of this mobilization, 24 hours a day. Whenever seafarers raised a doubt concerning the strike or had to get aware of the state of mobilization across the country, the Strike Command showed attention and accuracy as to the information spread to women and men at sea. With this fine tuning between the Strike Command and our personnel aboard, we knew with clearness all that happened. For trade union leaders this is fantastic.

**UNIFICAR** • How did other maritime unions act during merchant officers and electricians' mobilization?

**SEVERINO ALMEIDA** • The solidarity of the other unions of seafarers, coordinated by our Federation, thrilled me. Even though it was not their own struggle (of said categories), their leaderships supported the strike. It was an absolute proof of worker's fraternity.

**UNIFICAR** • The support of all workers was then unanimous?

**SEVERINO ALMEIDA** • We have no commitment with unanimity; even because this type of commitment is wrong, as there will always be people who disagree. We have to be true. This mobilization within the offshore industry had an intelligent strategy and we had much competence and luck. Our actions were carefully planned for we always bore in mind not to create a chaos in the activity. On the contrary, we would have become very soon victims of owners' intransigence, and we could be transformed from victims to inconsequent radicals. It would not take long before TV reports could start to show old women carrying kitchen gas flasks with the clear intention to degenerate the image of our mobilization. We could not take this risk.

**UNIFICAR** • Was there any repercussion of the strike across the borders ?

**SEVERINO ALMEIDA** • This is a very important issue. There was a follow up not only from foreign trade unions but also from foreign companies operating in our waters. All of them followed the evolutions of the facts, day by day of the strike. It is still more interesting to analyse that there are unions that had already confronted these companies in their countries of origin without having managed to defeat them.

**UNIFICAR** • But the result was different here.

**SEVERINO ALMEIDA** • Yes. We have lived a different scenario than the one that exists abroad besides having different syndical structures. Our syndical structure, in some way, may have been the differential for the victory. Anyhow, the real reasons require a

deep research that I would rather not to comment.

**UNIFICAR** • How was the repercussion of this movement on the media?

**SEVERINO ALMEIDA** • We haven't even thought of divulging the strike by newspapers. But we were really concerned about the way the media could release our mobilization. It is important to stress that our strikes do effectively occur. They aim directly to impact the companies that inflict harm to our personnel. The mobilization is not only an alert for the companies not to be intransigent but also to teach them that it is worthwhile to negotiate reasonably and to seek a consensus. For reaching such a goal it is necessary to wage a real strike and not a mere media strike that helps to sell newspaper but doesn't solve the workers problems.

**UNIFICAR** • Is there a way to evaluate this strike in comparison to the ones, organized in the past?

**SEVERINO ALMEIDA** • No strike is equal to another; no comparisons are to be made but to the other strikes that we read, once in a while, on the newspapers. We know the kind of people that want with these newspapers strikes which is not our case. Our strike was against the intransigence of the shipowners; we meant to strike them and to reach fair conditions for the workers. We seek no more than this. All issues are to be resolved by the work force and shipowners. We have no other concern. An organized category that acts with strength, discipline and responsibility is able to achieve a labor relation in accordance with the importance of the profession, evidently, whenever this category is able to struggle. The strike is a part of the strategy of victory. We could have stopped 300 vessels and still lose the strike. What is more important? To paralyse the vessels or to win the strike? I have no doubt that the adopted strategy was fantastic. We chose the right strategy and we counted on the discipline and stamina of our personnel. That's why we all have won!



# DPC aplaude Centro de Simulação Aquaviária

Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Leal Ferreira, visita Sede do SINDMAR e conhece tecnologia avançada do CSA

Uma comitiva da DPC, liderada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, se encontrou com o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, na Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro. Nesse encontro, que aconteceu no dia 28 de março, o DPC e o líder sindical debateram questões ligadas exclusivamente ao setor marítimo. Nessa que foi a primeira visita desse Almirante da Marinha do Brasil ao SINDMAR desde que passou a ocupar a função de DPC, o Vice-Almirante conversou assuntos de interesse dos trabalhadores marítimos com o Presidente da nossa Representação Sindical.



O Diretor de Portos e Costas, Vice-Alte Leal Ferreira, revela ao Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, estar entusiasmado com os detalhes do novo Passadiço do CSA, apresentado pelo Coordenador do Centro de Simulação, Diego Tavares





**“É surpreendente como vocês conseguem desenvolver tudo isso em apenas um prédio aqui do Centro do Rio”, Vice-Alte Leal Ferreira**

**A**companhado pelo Segundo Presidente da nossa entidade, José Válido, e pelos diretores Jailson Bispo, José Serra, Marco Aurélio e Odilon Braga, o Presidente Severino Almeida apresentou o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) ao Diretor da DPC. Durante a visita ao CSA, que é administrado pela Fundação Homem do Mar e está instalado na Sede do SINDMAR, o Alte Leal Ferreira conheceu os detalhes técnicos do mais moderno centro de simulação do mundo. O Coordenador do CSA, Diego Tavares, apresentou algumas das diversas simulações que são feitas e executou um exercício simulado de uma embarcação offshore na Baía de Guanabara, sob o atento olhar do Almirante Leal Ferreira. O DPC ainda conheceu todas as dependências do CSA, inclusive os locais onde são ministrados os cursos de Posicionamento Dinâmico, que visam à qualificação de homens e mulheres do mar, já que a formação é feita sob responsabilidade da Marinha do Brasil.

Após ter revelado gostar da área educacional, o Alte Leal Ferreira traduziu seu sentimento, ao ver tamanha tecnologia, em uma palavra: im-

pressionante. Entusiasmado com tudo que viu, o Diretor de Portos e Costas disse: “é surpreendente como vocês conseguem desenvolver tudo isso em apenas um prédio aqui do Centro do Rio [de Janeiro]”, afirmou.

A comitiva da DPC, que foi formada pelo Diretor do órgão, Vice-Almirante Leal Ferreira, pelo Contra-Almirante Jorge Lopes, que hoje atua como Gerente de Vitorias e Inspeções Técnicas, e pela Capitão-Tenente Angelina, conheceu, também, toda tecnologia aplicada no CSA para auxílio no desenvolvimento de projetos ligados ao setor marítimo. Durante a visita, o Coordenador do CSA, Diego Tavares, mostrou à comitiva do órgão da Marinha do Brasil o processo de montagem do novo Passadiço do CSA, que entrará em operação ainda nesse primeiro semestre.

O Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira deixará a Diretoria de Portos e Costas (DPC) em maio, por exigência do rígido sistema de rodízio na DPC, por determinação da Marinha do Brasil. Antes disso, assumirá o Comando em Chefe da Esquadra e ficará, por curto período, desempenhando as duas funções.



116

## Polícia Federal conhece alta tecnologia do CSA

Delegado Fábio Scliar, responsável pelo caso do vazamento que envolve a Chevron, se impressiona com a modernidade do Centro de Simulação



Fotos: Luciana Aguiar

**D**esde a virada do ano, a empresa Chevron, que explora petróleo em águas brasileiras, está em xeque em decorrência do vazamento de 2.400 barris de óleo registrado em novembro de 2011 no campo de Frade, na Bacia de Campos, e pela mancha que se formou na mesma localidade em março desse ano. A companhia norte-americana

tem quatro poços autorizados no campo de Frade: um está com o processo de perfuração concluído e os outros três estão em fase de perfuração, em lâminas d'água que variam entre 1.184 e 1.276 metros de profundidade.

Acusada de crimes pelas autoridades brasileiras e multada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

# *Federal Police meets CSA's high technology*

*Marshall Fábio Scliar in charge of investigations of oil pollution involving Chevron remains impressed by CSA modernity*

**S**ince last year's end, Chevron, exploiting oil in Brazilian waters, is in check as a consequence of a 2400 barrels spill at Frade field in Campos basin and its stain that spread over the region last march. The North American Company holds a license to drill four wells at Frade field: one of them has already completed the drilling phase in production and three others still undergo the drilling process in water blades between 1184m and 1276m of depth.

Charged with crimes by Brazilian Authorities and fined by IBAMA - Federal Environment and Natural Resources Department, Chevron runs the risk of being banished from Brazil. Federal Police Marshall Fábio Scliar, head of Environment Department in charge of the inquiry involving Chevron, is convinced that the spill detected in march is not new; Marshall believes that this spill is a consequence of another one that happened last year.

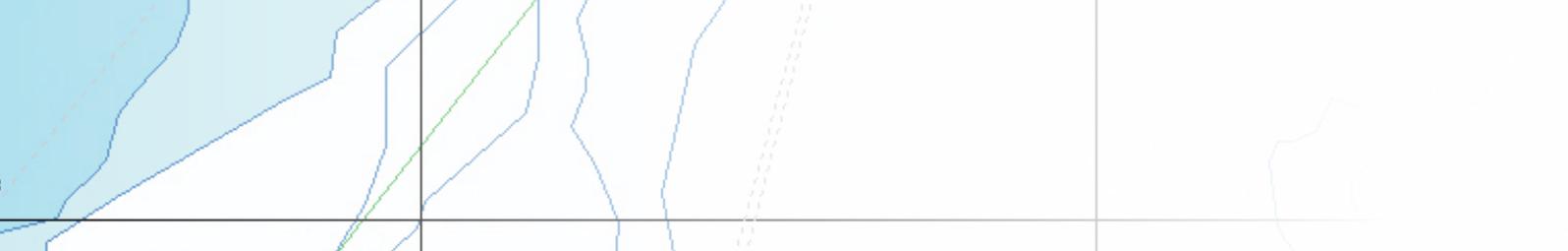
With the clear intent of getting to know, in details, the world's most advanced Simulation Center, Federal Marshall Scliar watched

the operation of its main simulators and took part in simulation drills that reproduced the northern shore of Rio de Janeiro under several climatic conditions.

The drills meant to show Marshall various conditions that may be simulated at the Center, including analysis of prevention and actions to be adopted in case of spills and oil stains at sea. Fabio Scliar paid great attention to all explanations about CSA.

Captain Levindo Farias Rocha, CSA instructor, who served over 30 years at Petrobras and is a specialist in fighting pollution, and officer Diego Tavares, CSA Coordinator, who holds vast experience on offshore vessels, explained, in details, all resources available at CSA.

Federal Marshall stated to be impressed with all that technology available in Brazil. This is absolutely fantastic. I am also surprised by the localization. I was not aware of the existence of such a place, with so much technology involved, operating right here, downtown Rio de Janeiro. It also sur-



## Polícia Federal conhece alta tecnologia do CSA

(Ibama), a Chevron corre risco de ser impedida de operar no Brasil. O Delegado da Polícia Federal, Fábio Scliar, titular da Delegacia de Meio Ambiente e responsável pelo inquérito envolvendo a Chevron, está convencido de que o vazamento detectado em março não é novo; o Delegado crê que esse vazamento é originário do outro ocorrido no final do ano passado.

Com o claro intuito de conhecer os detalhes do mais moderno Centro de Simulação do mundo, o Delegado Scliar foi convidado a visitar o Centro de Simulação Aquaviária e assistiu ao funcionamento dos principais simuladores. O Delegado participou de exercícios simulados no litoral norte do Rio de Janeiro, sob diversas condições climáticas.

Os exercícios tinham o objetivo de mostrar ao Delegado as inúmeras condições que podem ser simuladas no Centro, inclusive estudos de prevenção e ações a serem executadas em casos de vazamentos e surgimentos de manchas de óleo no mar. Fábio Scliar escutou atentamente os esclarecimentos de funcionamento do CSA. O Comandante Levindo Farias Rocha, Instrutor do CSA que trabalhou por mais de 30 anos na Petrobras e é especialista em combate à poluição, e o Oficial Diego Tavares, Coordenador do Centro de Simulação e que possui vasta experiência em embarcações offshore, explicaram detalhadamente os recursos disponíveis no CSA.

O Delegado da Polícia Federal declarou estar impressionado com toda aquela tecnologia disponível no Brasil. "Isso tudo é realmente fantástico! Fico surpreso, também, pela localização.

Eu não tinha conhecimento de um local que utilizasse toda essa tecnologia aqui no Centro do Rio [de Janeiro]. Surpreendeu-me a tecnologia aqui apresentada de recursos para prevenção de acidentes ambientais", afirmou.

O Delegado Scliar disse que "talvez esse seja o primeiro passo de uma prevenção de acidentes que o Brasil precisa ter, já que estamos diante de um novo ciclo, que é o pré-sal". E o Delegado não parou por aí. "As empresas que trabalham com petróleo deveriam contratar um sistema como esse para, numa eventualidade, utilizá-lo", opinou.

Acompanhado por seus dois assessores da Polícia Federal, Fábio Scliar contou ao Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, que vislumbra o potencial de utilização do Centro de Simulação Aquaviária no auxílio ao desenvolvimento de questões que envolvam a prevenção de acidentes no Meio Ambiente. "A partir dos dados recolhidos em simulações que podem ser feitas aqui, pode-se avaliar quem trabalhou bem e quem não o fez numa determinada situação que possa ser descrita em inquéritos", declarou Scliar.

No final da visita, o Delegado se mostrou entusiasmado com as possibilidades oferecidas pelo CSA e com as informações recebidas. O Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, o Diretor Financeiro do Sindicato, Jailson Bispo, o Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, e o Instrutor do CSA, Comandante Jorge Sobrinho, também integraram a comitiva que recebeu o Delegado Scliar e seus assessores.

## Federal Police meets CSA's high technology

**O Delegado da PF, Fábio Scliar, acompanhado de dois assessores, afirma estar impressionado com a tecnologia disponível no Centro de Simulação Aquaviária**

**Federal Marshal Fabio Scliar, assisted by two agents, states to be impressed by the available technology at CSA**



*prises me the technology to prevent environmental accidents”, affirmed he.*

*Marshall Scliar said that “this might perhaps be the first step towards the prevention of accidents that Brazil needs to have, as we are on face of a new cycle concerning Pre-Sal (the new Brazilian Government deep waters oil production program). And the Marshal went on. “Companies that operate in the oil industry should contract a system as this one in order to be employed, should any eventuality arise”, stated he.*

*Assisted by two federal agents, Fabio Scliar said to SINDMAR’s Second President, José Válido, that he discerns the potential for the use of CSA as an accessory to develop is-*

*sues that concern the prevention of environmental accidents. “Based on data obtained by simulations that may be established here, one can determine who has worked properly and who has not, in a given situation that might be described according to the inquiries”, declared Scliar.*

*At the end of the visit, Federal Marshall showed enthusiasm with all possibilities CSA offers as well as with all information filled in. SINDMAR Juridical Director, Marco Aurélio, Finances Director Jailson Bispo, CONTTMAF Juridical Consultant Edson Areias, and CSA Instructor, Captain Jorge Sobrinho, also integrated the escort to host Scliar and his assistants.*

# Do tamanho do nosso orgulho

Oficiais mercantes aposentados visitam  
local da futura área de lazer e do CSA

Um grupo de associados do SINDMAR com participação direta no Departamento de Aposentados da entidade visitou, no dia 25 de janeiro, o local em Teresópolis que irá abrigar as futuras instalações da área de lazer dos oficiais e eletricitas mercantes e do Centro de Simulação Aquaviária (CSA). O terreno de 845 mil metros quadrados foi adquirido pela Fundação Homem do Mar (FHM) em conjunto com o Sindicato, após aprovação unânime dos representantes do SINDMAR em assembleia. A área é orgulho para todos os oficiais e eletricitas que fazem a Marinha Mercante brasileira.





Fotos: Luciana Aguiar

**N**essa localidade da Região Serrana do Rio de Janeiro, será instalada a área para descanso e confraternização dos associados e associadas da Representação Sindical. Os representados do SINDMAR e seus familiares poderão desfrutar de confortáveis instalações de hospedagem com piscina, quadras de futebol e de tênis, jogos de mesa e outras atividades esportivas.

No terreno em Teresópolis, além da área de lazer, funcionará o novo complexo tecnológico destinado ao aperfeiçoamento dos oficiais mercantes. O Centro de Simulação Aquaviária passará a operar na Região Serrana tão logo a estrutura fique pronta. A meta é aumentar a estrutura física do CSA e o número de simuladores. Assim, uma quantidade maior de oficiais mercantes poderá se qualificar no Centro

de Simulação, que manterá sempre a excelência dos cursos ministrados pela Fundação Homem do Mar.

O objetivo da FHM, inteiramente apoiado pelo SINDMAR, é viabilizar ainda mais o aprimoramento técnico de homens e mulheres mercantes e, concomitantemente, tornar viável o acesso de oficiais e eletricitistas mercantes ao lazer e convívio familiar e com amigos.

Durante a visita, que foi conduzida pelo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, os veteranos oficiais ficaram impressionados com a beleza do local e elogiaram a magnitude do projeto que abrigará o CSA.

O Comandante Raimundo Nonato de Souza elogiou a grandiosidade do terreno. "Fiquei impressionado com o tamanho da área. A localização é excelente e o acesso é fácil", garantiu. O CLC, que atua ativamente no Departamento de Aposentados, confia que a área terá grande importância para todos os companheiros, inclusive das novas e futuras gerações de representados do SINDMAR.

O OSM José da Conceição de Carvalho, que também tem atuação ativa no Departamento de Aposentados do Sindicato, contou que achou interessante o projeto para a área. "Depois de tudo pronto, é fundamental preservarmos porque isso aqui pertence a todos nós", declarou Carvalho.

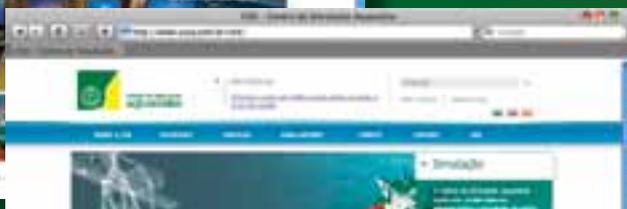
Imediato do navio Presidente Floriano, o Oficial Edson da Costa Pinto elogiou a área e os recursos da localidade. "A vasta área verde e o tamanho do lago impressionam! Passar um tempo ali, mesmo que poucos dias, deve dar novo ânimo à vida. Fiquei muito satisfeito com o que vi", afirma Edson.



# Centro de Simulação Aquaviária

[www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)

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



Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração  
à disposição da comunidade marítima

# União e amizade



## Pelicanos Mercantes promovem mais um encontro regado a harmonia e fraternidade

**S**ucesso a cada encontro, o grupo Pelicanos Mercantes voltou a se reunir, dando prova inequívoca de união e solidariedade independente da distância que separa cada um dos mais de 250 membros desse grupo. Dessa vez, o encontro aconteceu nos dias 4, 5 e 6 de maio no Hotel La Brise, em Cabo Frio, litoral norte do Rio de Janeiro.

O grupo criado na internet há quase três anos pelo OSM Edson Martins Areias é formado por pessoas que, de uma forma ou de outra, têm ligação com o mar. O objetivo é reunir antigos companheiros de Escola Mercante e carreira marítima. Com o passar do tempo e a expansão dos contatos dessa rede, além de localizar pessoas, o grupo passou a ajudar colegas enfermos ou em dificuldades financeiras. Os Pelicanos Mercantes foram responsáveis, inclusive, pelo retorno de dois oficiais à atividade marítima.

O Oficial Superior de Máquinas contou como surgiu a ideia

desse primeiro encontro de 2012. "Nossa intenção inicial era apenas reunir alguns poucos para debater uma nova reunião. Nossa ideia foi expandindo e dezenas de companheiros queriam participar dessa confraternização. Aí, não teve jeito. Promovemos o encontro dos IPs [Irmãos Pelicanos], que reuniu mais de 80 pessoas. Foi bárbaro!", explicou Areias..

Atuando hoje como Consultor Jurídico da CONTTMAF, o OSM Edson Martins Areias se emocionou ao ver velhos companheiros da Escola e de embarque. "É importante destacar que tudo isso aqui foi possível graças à união de todos, principalmente ao Hélio Cravo, Cesinha e ao Moranquinho", afirmou.

É evidente que o grupo se traduz em harmonia e fraternidade. O respeito e o carinho com que cada um dos Irmãos Pelicanos tem com o próximo chama a atenção.

A distância fica em segundo plano quando o assunto é rever

amigos. César Rodrigues, carinhosamente chamado de pantaneiro pelos IPs, atravessou o país para rever os amigos.

E ele não foi o único que enfrentou horas e mais horas de viagem para participar da nossa reunião. "Temos um colega que a gente o chama de Manoel Manny Monkey. Ele veio de Santa Catarina apenas para nosso encontro", relatou Areias, lembrando que Roberto Leopardi saiu de Jundiaí para ir a Cabo Frio, assim como Carlos Weber, que veio do Maranhão, e Mello Fontes, que saiu de Santos para ir ao litoral norte do Rio de Janeiro. "O Plínio Calenzo chegou dos Estados Unidos e foi direto para o nosso encontro", completou.

A cada ano que passa, os Pelicanos Mercantes vão estendendo seus contatos, sempre priorizando a qualidade do grupo. Sem perder tempo, os IPs já começaram a debater as questões que envolvem o novo encontro, que ocorrerá em novembro desse ano.



# Sérgio Barreto

Colunista convidado, com opiniões independentes em relação à linha editorial da UNIFICAR

## Frustração no mar

O meio marítimo está frustrado. Foi retirado da Medida Provisória 545, aprovada na Câmara Federal, o item que restituía incentivos para empresas brasileiras que usem navios construídos no Brasil e marítimos nacionais. Esse benefício, existente há muitas décadas, beneficiava não só grandes empresas como ainda era fundamental para a navegação interior. Agora, será feito um esforço para reinclusão do estímulo no Senado, o que será difícil, pois qualquer mudança implicará volta do projeto à Câmara, o que o Governo não quer.

## Aviões suecos

Fontes da área de Defesa afirmam que, entre o Boeing F-18 americano, o Rafale, da francesa Dassault e o sueco NG-Super Gripen, da Saab, no momento o coração do governo brasileiro balança pelos aviões suecos. No passado, declaração de Lula a favor dos franceses, com a licitação aberta, gerou atritos. O avião americano talvez seja o melhor, mas além de não cederem tecnologia, os *yankees*, ao vetar a compra de unidades da Embraer – pacote de US\$ 355 milhões – com desculpa esfarrapada – “erros na documentação” – sujaram seu nome. Com isso, ninguém aposta mais nos americanos. O avião sueco pode não ser o melhor do mundo, mas já foi vendido para vários países e, por não ser potência, a nação nórdica abre com mais facilidade seu livro de segredos. A FAB quer 36 unidades para se modernizar.

Pelo sim, pelo não, o governo criou um regime especial para a indústria de defesa, o Retid e deu estímulos especiais a empresas estratégicas no setor – como fazem todos os países médios e grandes do mundo.

## Pelo fim da distorção cambial

Muitas notícias e comentários têm surgido com críticas à política de conteúdo local – pela qual se dá preferência a obras bilionárias no país e não no exterior. A esta coluna, Thereza Moreira, Gerente do American Bureau of Shipping – criado em 1862 e no Brasil desde 1948 – destaca que o conteúdo nacional é auditado por empresas independentes, como a dela. E ressalta não ser certo se dizer que o produto nacional é mais caro. Afirma que, como empresas internacionais estão chegando ao país – passando a ter CNPJ brasileiro – há mais concorrência. Além disso, ao contrário do que ocorreu nas décadas de 1970 e 1980, os fabricantes não querem sufocar o mercado – com preço alto e baixa qualidade; isso, mataria a galinha dos ovos de ouro. De olho no pré-sal, que pode gerar encomendas de centenas de bilhões de dólares por décadas, os fornecedores não têm exagerado nos preços.

Nesse sentido, a Petrobras criou o inteligente sistema Progredir, no qual repassa aos bancos – atualmente os seis maiores do país – parte de sua confiabilidade, o que reduz os juros para fornecedores e subfornecedores.

Sempre otimista, o Presidente do Sindicato da Construção Naval (Sinaval), Ariovaldo Rocha, cita que os novos estaleiros não estão apenas no papel, mas em plena construção.

- O setor está com antigos e novos investidores e vai atender a toda a demanda, inclusive à recente encomenda de navios-sonda. E meu sonho é que, em futuro próximo, os estaleiros passem a exportar, de modo a conviver plenamente com o mercado real – garante Rocha.

Para isso, é necessário o fim da distorção cambial, que hoje encarece toda a produção nacional, da fralda ao computador. Recentemente, o Ministro da Fazenda, Guido Mantega, disse que a cotação ideal para o dólar seria de R\$ 2,30. Com real alto, fica difícil competir.



Foto: Agência Brasil

# opinião



## Nova ameaça

Enquanto a China invade o Brasil não só com brinquedos e têxteis, mas já agora com aço, navios e carros, de todo lado há críticas às condições desiguais para os nacionais. O caso mais recente é o das empresas de içamento e transporte de cargas especiais. Embora não muito faladas, são importantes. Elas levam turbinas para usinas e chapas para estaleiros. Manifesto do setor aponta que são obrigadas a pagar à vista 100% dos impostos, quando importam um guindaste, enquanto concorrentes estrangeiros trazem equipamentos como “temporários”; com isso, diluem a carga tributária em oito anos e três meses.

E mais: “A empresa brasileira oferece ao fisco, como base de cálculo, o valor da *invoice*, informado pelo fabricante. Por outro lado, o concorrente estrangeiro que traz um equipamento usado pode informar qualquer valor, uma vez que não é exigido um laudo de avaliação pelo Ministério do Desenvolvimento, nem pela Receita Federal. Com isso, há risco de fraude fiscal e concorrência desleal”. Foi feito apelo à Presidente Dilma.

## Brasil, potência sem frota

Sexta economia do mundo, o Brasil não conta sequer com um navio porta-contêineres nas rotas externas. Para um país que movimenta quase meio trilhão de dólares por ano em exportações e importações, isso é vergonhoso. É exceção a bem-vinda renovação de frota da Transpetro, sob a tutela de Sérgio Machado.

Oswaldo Agripino, advogado especialista em questões do mar, professor de cursos de doutorado na área, além de ex-marítimo, afirmou à coluna que essa frota diminuta é um absurdo.

– Parece cômodo depender de armadores estrangeiros para 100% do comércio com o exterior, mas isso cria uma dependência. Um dia, por uma razão qualquer, que pode ser comercial como estratégica ou por outro motivo, essa frota pode se deslocar para outros países e deixar exportadores e importadores brasileiros na mão – disse.

Segundo Agripino, o Governo tem de dar estímulos para que o Brasil ao menos transporte 30% de seu comércio. Lembra que, por ano, o Brasil já perde US\$ 10 bilhões na conta frete, embora outros analistas afirmem que os gastos estariam próximos de US\$ 20 bilhões a cada ano. Lembra ainda que a maior parte

dos navios porta-contêineres está registrada em bandeiras de conveniência, ou seja, em países sem legislação fiscal e trabalhista e que, portanto, praticam uma espécie de burla a legislação dos países de economia formal.

Entre as fórmulas para se estimular uma frota nacional, Agripino não descarta uma reserva de mercado, como ocorria até a década de 1990. Diz que tudo é melhor do que a atual vulnerabilidade.

Sobre outro tema, que é a situação dos navios de passageiros, o especialista afirma que o Brasil está desprotegido, pois não assinou a Convenção de Atenas, que cuida do setor.

– Acidentes com transatlânticos têm-se sucedido. Se houver um grande desastre, o Brasil não saberia que leis aplicar em relação a navios de passageiros. Pior ainda que esses navios têm sede em paraísos fiscais, o que dificulta ou até impede que sejam feitas cobranças de valores eventualmente devidos – afirma. Esclarece que a propaganda fala em empresas italianas, alemãs e de outros países tradicionais, mas, na verdade, as grandes companhias estão sediadas em países como Ilhas Virgens, Bermudas, Panamá, Libéria etc.



## Canal do Panamá vai mudar tudo

Ex-marítimo e ainda advogado com vários livros publicados, Wesley Collyer acredita que a ampliação do Canal do Panamá vai ter enorme efeito sobre o comércio mundial. Atualmente, o canal feito pelos americanos permite a passagem de porta-contêineres de até 4.600 unidades e, com a expansão, depois de 2014, irá permitir o tráfego de navios de 12 mil unidades ou até mais – dependendo da largura da embarcação. Isso irá reduzir os custos mundiais de transporte e incentivar a criação de portos concentradores – *hub ports* – no México, Estados Unidos e pequenas nações do Caribe. As mercadorias da Ásia chegarão com mais facilidade à Costa Leste americana. A mudança trará efeitos para todo o mundo, inclusive o Brasil.

Explica Collyer que um porto tem área de abrangência de 350 km e, portanto, alguns portos brasileiros, que não conseguem se impor como *hub ports*, se limitarão a ser unidades menores, sem receber grandes navios; apenas embarcações destinadas à redistribuição de cargas. De maneira geral, o Brasil, que recentemente realizou importante serviço de dragagem no setor, terá de aprofundar a profundidade de seus principais portos, para não vê-los relegados a segundo plano.

Lembra Collyer que o maior navio do mundo, o Emma Maersk, transporta 14 mil contêineres e que já se fala que Maersk estaria projetando navio para 18 mil contêineres. Essa mudança de porte tende a favorecer terminais de águas profundas – principalmente os localizados junto a grandes mercados. Além de Itaguaí (RJ), Santos poderá se habilitar com seu ousado projeto de águas profundas – estendendo seu píer de atracação mar à frente – e o novo porto de Eike Batista no Norte fluminense também poderá fazer parte desse grupo seleto. No Norte, há portos de águas profundas, mas distantes dos maiores mercados do país.

– No fundo, não se sabe com exatidão qual o exato efeito no comércio mundial. Um grande navio da Europa, por exemplo, poderá vir ao Brasil e voltar através do Canal.

Collyer é autor do Dicionário do Comércio Marítimo, que terá, em breve, sua quinta edição. O total de verbetes, antes de 5.200, irá para 6.200 e, além disso, a obra indicará quais os endereços eletrônicos de entidades do setor, como a Organização Marítima Internacional (IMO) ou a bolsa inglesa Baltic Exchange. Recentemente, uma estatal comprou dois mil exemplares dessa obra.

## Hidroviás privatizadas

Com orçamento curto – pois a máquina gasta muito – o governo, após privatização de aeroportos, anuncia o mesmo para portos e para hidroviás. O Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), Jorge Fraxe, admitiu licitar dez mil quilômetros de hidroviás. Resta ver se isso virá mesmo, pois o Norte, o Sul e o Centro do país muito dependem dessa esquecida modalidade.

No mais, continua a desilusão no Norte. Após Lula ter inaugurado o mais importante marco hidroviário do país, as eclusas de Tucuruí, uma obra menor, mas essencial para a passagem de comboios, o desbloqueio de área chamada Pedral do Lourenço está parado. Em 2011, a verba foi posta no orçamento e não usada. Ante a pressão de políticos do Pará, o governo se limitou a dizer que tenta convencer a rica Vale a realizar a obra. Especialistas concluem que a Vale não tem interesse objetivo na questão e, como empresa privada, deduz-se que não irá se mexer – com razão. Os impostos são pagos para que obras como essa sejam executadas pelo governo, não por particulares. E, entre os níveis de governo, o federal fica com 78% de tudo.

## Burocracia portuária

A advogada Jaqueline Daros critica o alto valor das multas e o excesso de burocracia imposto pelo governo brasileiro na área portuária. Citou que a Resolução 858/2007, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), estabelece multas que vão de R\$ 5 mil a R\$ 1 milhão e cria nada menos de 50 obrigações para as administrações portuárias.

Ela acha que o administrador portuário precisaria de mais autonomia. Citou que um operador, ao falar com um dirigente de companhia docas, comentou que ambos eram parceiros, visando ao desenvolvimento do comércio e do país e ouviu dele a seguinte resposta: “não sou parceiro; sou autoridade”. Essa frase reflete o formalismo reinante nos portos.

Admite ainda haver insegurança jurídica no Brasil: “A Antaq atuou para reduzir essa sensação, mas a verdade é que ainda há insegurança jurídica no país, o que desestimula investimentos”, diz.

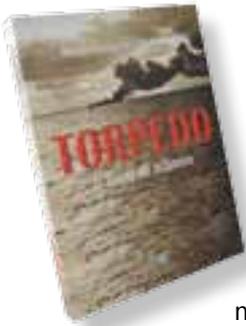
## Na beira da praia

- Nossas saudações ao Almirante Leal Ferreira, que, após realizar excelente trabalho na Diretoria de Portos e Costas (DPC), deixou o cargo, em razão de rígido – e salutar – sistema de rodízio aplicado pela Marinha do Brasil.
- Não se sabe o que deu no Governador do Rio, Sérgio Cabral. Diante de mau serviço e falta de investimentos, em vez de questionar a concessão ao grupo rodoviário 1001 para operar as barcas Rio/Niterói, concedeu um aumento de 60% nas tarifas. Inacreditável.
- Silvio de Carvalho Junior, Vice-Presidente do Sindicato dos Transportadores de Cargas do Rio (Sindicarga), está preocupado. Afirma que o porto do Rio está crescendo, mas o acesso terrestre ao porto não melhora de forma compatível, o que cria um gargalo, que eleva o Custo Brasil.
- Ricardo Cunha da Costa, Chefe do Departamento de Óleo e Gás do BNDES, revela que o banco, juntamente com a Petrobras, pretende lançar, em breve, um programa de incentivo à inovação. Comentou que, até 2007, o BNDES era o agente exclusivo do FMM, o que fez com que todos os primeiros 30 navios da Transpetro e praticamente toda a frota de barcos de apoio até lá tenham sido financiados pelo banco da Avenida Chile. Agora, outros bancos estatais disputam esses contratos. Disse que o BNDES tenta criar um sistema para financiar os produtores de peças para estaleiros, ou seja, as navipeças, em associação com a Organização Nacional da Indústria do Petróleo (Onip) e o Sindicato da Construção Naval (Sinaval).
- Empresa alemã que veio para o Brasil em 1964, a Voith, com base em São Paulo, atua em várias áreas, todas de máquinas. A divisão naval produz dois tipos de propulsores: o vertical Schneider para embarcações de apoio e, agora, estão sendo lançadas no Brasil turbinas radiais – feitas na Alemanha, mas que poderão ser fabricadas no Brasil, dependendo da aceitação do mercado. As radiais podem ser usadas em diversos tipos de embarcações, especialmente para manter as plataformas equilibradas no mar.
- O meio marítimo se despede de dois expoentes. O baiano Newton Lins, criador da Delba Marítima, e Paul Richard Klien, patriarca da família Klien, dona da Multiterminais e sócia do terminal Santos Brasil, que começou a atividade empresarial com a companhia de mudanças Fink.
- Parece que os políticos vão se mexer e acabar com incentivos fiscais nos portos que, na prática, estimulam a importação, em detrimento da produção nacional. A grande pressão é contra a política do estado do Espírito Santo.
- A distorção cambial é vergonhosa. Além de eliminar a indústria brasileira, faz com que um país como o Brasil mande para o exterior três vezes mais turistas do que recebe. Um absurdo.
- Parabéns ao Senado Federal que deu sinal vermelho para a recondução de Bernardo Figueiredo na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). E o pior é que o executivo não se dá por vencido e vem aí à frente do megalômano projeto do trem-bala. Isso só seria admissível em um país com razoável rede ferroviária. O Brasil hoje tem menos ferrovias do que em 1940. Só se admite um trem-bala se as ferrovias normais forem boas e fartas.
- Uma fonte revela ser triste o estado do estaleiro Itajaí, em Santa Catarina. Foi fundado como Corena e teve uma fase de expansão, mas depois encerrou suas atividades. Em seguida, acabou nas mãos de Frank Wlasek, do grupo Metalnave. Lá, Wlasek construiu os primeiros navios químico-gaseiros das Américas e obteve extraordinário sucesso, chegando a contratar mil empregados. No entanto, sobreveio crise e Wlasek, após vender a empresa de navegação Metalnave, também se desfez do estaleiro. O Itajaí foi comprado pelo grupo espanhol Elcano, com encomenda firme da Transpetro para navios de gás. No entanto, se na navegação o grupo Elcano apresenta crescente dinamismo, não se aplicou da mesma forma na construção naval. Assim, após cessão parcial a um grupo português, o Itajaí continua com os espanhóis da Elcano, mas está paralisado, tendo sob contrato não mais que alguns vigias. Isso é particularmente triste no momento em que a construção naval mal consegue atender às encomendas e a demanda é superior à oferta.

# TORPEDO

## O Terror no Atlântico

Livro que resgata história da Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial é lançado no SINDMAR



O lançamento do livro Torpedo – O Terror no Atlântico (editora Livre Expressão), na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, reuniu liderança sindical marítima, principais autoridades militares e personalidades da Marinha Mercante na noite de 7 de maio. A publicação, que resgata com detalhes a história dos ataques sofridos pelos navios brasileiros da Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial, foi idealizada pelo Oficial Mercante Marcus Vinícius de Lima Arantes. As 285 páginas do livro objetivam claramente perpetuar parte da história brasileira e, também, da Marinha Mercante durante a Segunda Guerra Mundial.

Durante o lançamento do livro, que reuniu mais de 130 convidados, o autor contou que todo o material pesquisado teve como objetivo acrescentar mais detalhes sobre as pesquisas que fez sobre a época. “Busquei dar uma visão diferenciada nesse livro, com especificações e origem dos navios, além de detalhes dos ataques por esses sofridos”, contou Marcus Vinícius.

Na noite de autógrafos, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, elogiou a iniciativa de Marcus Vinícius. “Esse livro tem uma importância

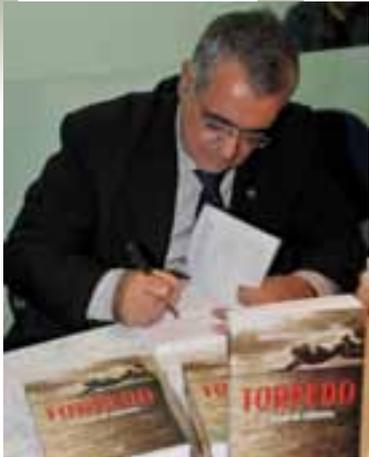
enorme não só para as pessoas ligadas à Marinha, mas, também, a todos que se interessam por história”. “Hoje vivemos a consequência do passado; e é preciso conhecer nosso passado”, acrescentou.

Presente na solenidade de lançamento do livro, o Segundo Presidente do Sindicato, José Válido, não mediu palavras. “Todos precisam conhecer nossa história. O maior número de vítimas brasileiras na Segunda Guerra Mundial foi da Marinha Mercante. E pouca gente sabe disso”. Válido prestigiou a cerimônia de lançamento ao lado dos companheiros de diretoria José Serra (Diretor de Educação e Formação Profissional), Marco Aurélio (Diretor-Procurador) e Odilon Braga (Diretor-Secretário).

Representando os combatentes brasileiros da Marinha Mercante na Segunda Grande Guerra, o OSM Jorge Alves Pinto, que hoje está com 90 anos, compareceu ao lançamento. O ex-combatente, cuja presença emocionou as pessoas presentes, lembrou os momentos em que tripulava o Bagé, quando a embarcação, que estava na rota Recife-Salvador, foi torpedeada pelo U-185 na costa de Sergipe por volta das 21h de 31 de julho de 1943. “Na época, tinha 22 anos e era Praticante. Lembro que pude salvar cinco aspirantes do Exército que estavam embarcados. As marcas do naufrágio do Bagé ainda estão na memó-



Fotos: Luciana Aguiar



**O Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira disse que “quem escreveu esse livro é, acima de tudo, um patriota. Essa publicação foi feita para os brasileiros”**

ria do Chefe Jap (apelido formado pela sigla com as iniciais de seu nome completo).

Ex-Ministro do governo Fernando Henrique, o Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, que também ocupou a Representação Permanente Brasileira na IMO, ressaltou a importância desse livro. “Essa publicação tenta trazer a visão da época para que possamos entender melhor aquela situação. É preciso levar esse conhecimento a todos. Na época da Segunda Grande Guerra, eu era menino, mas lembro da angústia das pessoas que tinham parentes embarcados em navios, que eram traiçoeiramente torpedeados em nossas águas”. O Almirante congratulou o autor Marcus Vinícius. “Quem escreveu esse livro é, acima de tudo, um patriota. Engana-se quem pensa que esse livro é de militar; essa publicação foi feita para os brasileiros”.

O Comandante da Esquadra da Marinha do Brasil, Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, destacou o foco do livro. “As pessoas conhecem mais sobre a Segunda Guerra Mundial no Atlântico pelo lado dos norte-americanos. É preciso resgatar a nossa história. Está na hora de o Brasil reconhecer e agradecer o trabalho feito pela Marinha Mercante, sobretudo naquela época”.

Presente ao lançamento do livro, o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Ilques Barbosa Junior, apontou a importância do resgate da história. “Esse livro conta em detalhes o que ocorreu com as vidas humanas e cargas perdidas, além dos desdobramentos disso para a economia nacional da época”.

O Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho disse que “a importância desse resgate da nossa história é grande. O livro resgata a memória e a história”.

Em consonância com o Alte Paulo José, o Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante,

CLC Álvaro Almeida, elogiou a iniciativa da publicação desse livro. “Todos os acontecimentos que priorizam a cultura são muito importantes; ainda mais se relacionados com a nossa Marinha Mercante”.

Um dos Práticos mais antigos do país, Fábio Mello Fontes, que coleciona 42 anos de ofício, também prestigiou o lançamento. “A grande contribuição desse livro é consolidar a memória de eventos passados, que poderiam ser facilmente esquecidos pelas novas gerações. Esse livro consolida a memória de página importante da história do Brasil”.

Mostrando-se entusiasmado com o lançamento da publicação, o CLC Francisco Gondar disse que “esse livro resgata não só a história da Marinha Mercante, mas o passado do país que pouca gente conhece. Esse livro irá enriquecer o conhecimento. Todo país precisa de seu passado para se defender no futuro”.

O CLC Jones Soares também destacou o conteúdo do livro. “Resgatar a história da Marinha Mercante, tão cheia de orgulho e brio, é muito importante para mostrarmos para a sociedade brasileira o papel desempenhado pelos nossos homens do mar na época”.

Consultor Jurídico da CONTTMAF, o OSM Edson Martins Areias elogiou a iniciativa do autor em resgatar e preservar parte importante da história brasileira. “Um povo e uma categoria que não conhecem seu passado não têm futuro”.

O Contra-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo, que recentemente assumiu o Comando do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), também prestigiou o lançamento do livro, acompanhado por alunos da EFOMM.

- Veja entrevista com Marcus Vinícius de Lima Arantes no blog da revista UNIFICAR: <http://revistaunificar.blogspot.com.br/>

# Pós-graduação a Distância em QSMS

Foto: Luciana Aguiar

## Procura pela especialização leva UCM a organizar nova turma

Incentivada pela enorme procura – foram registrados 122 pedidos de reserva de vaga desde o fechamento da primeira turma, em outubro de 2011 –, a Universidade Corporativa de Marinha Mercante (UCM), braço acadêmico da Fundação Homem do Mar (FHM), inicia nesse semestre a segunda turma do curso de pós-graduação a distância em Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança. Para a nova turma, a UCM disponibilizou 40 vagas, número máximo adequado para que se mantenha a proficiência técnica dos docentes e o aproveitamento pleno dos alunos.

Resultado de parceria acadêmica com a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) – que desenvolveu a plataforma operacional e o conteúdo pedagógico do curso –, a especialização em QSMS destina-se a capacitar profissionais que atuam no setor marítimo. Por isso, a grade do curso foi elaborada com esse foco especial, que exige de seus profissionais alto grau de qualificação, comprometimento e conhecimentos em sistemas que se tornam cada vez mais complexos.

O respaldo acadêmico da PUC-Rio, instituição reconhecida pela excelência pedagógica, assegura a qualidade técnica do curso. Além disso, a modalidade a distância permite a participação de alunos de diferentes regiões geográficas ou jornadas não convencionais, que precisam aprimorar seus conhe-

cimentos, mas não encontram alternativas na modalidade presencial.

Contudo, a vantagem de fazer o curso em ambiente virtual não elimina a necessidade de comparecer a alguns encontros presenciais, previamente agendados, para realizar os exames obrigatórios de avaliação. Refletindo a preocupação da UCM com o comparecimento dos alunos, ficou estabelecido que os momentos presenciais serão realizados na Sede do SINDMAR, no Centro do Rio de Janeiro, e em suas Delegacias, que estão localizadas em quatro regiões do Brasil, distribuídas ao longo da costa brasileira. A definição dos locais acontece de acordo com a demanda dos alunos.

### Gestão cada dia mais requisitada

A gestão de Qualidade e de SMS (Saúde, Meio Ambiente e Segurança) tornou-se obrigatória para a prestação de serviços em diferentes segmentos socioeconômicos. Além do atendimento às exigências das normas de certificação em vigor, o domínio dessa modalidade de gestão é requisitado, atualmente, na maior parte dos editais de concorrências e licitações de organizações públicas e privadas.

Atenta à demanda cada vez maior do mercado por mão de obra qualificada em QSMS, a UCM uniu-se à PUC-Rio para desenvolver um curso que

## O QUE É PRECISO PARA A INSCRIÇÃO E A SELEÇÃO

Os candidatos ao curso de pós-graduação a distância da UCM devem apresentar, obrigatoriamente, alguns documentos exigidos pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC). Sem esses, torna-se impossível formalizar a inscrição. Eis os documentos necessários:

- cópia do Diploma de Graduação (autenticado) para candidatos graduados no país;
- candidatos graduados em instituições de ensino estrangeiras devem apresentar a validação do diploma;
- cópia do histórico de graduação;
- cópia do CPF;
- cópia da Carteira de Identidade;
- Curriculum Vitae;
- 2 fotos no formato 3x4, recentes, coloridas e com fundo branco.

Os critérios de seleção foram estipulados pela PUC-Rio, responsável pela coordenação do curso, e seguem estritamente as diretrizes do MEC:

- análise da Ficha de Inscrição;
- documentação completa;
- análise do Curriculum Vitae;
- entrevista.



Foto: Luciana Aguiar

atenda às necessidades da cadeia produtiva do setor marítimo. Dessa forma, a grade do curso aborda aspectos bastante específicos de ambas as atividades, que estão mesclados a outros temas de abrangência universal.

“Com esta especialização, a UCM pretende mostrar aos alunos a importância da gestão em QSMS, capacitá-los nas rotinas previstas em diversos sistemas existentes e, ainda, para que possam elaborar e executar sistemas de Gestão de QSMS”, explicou o

Comandante **Jones Alexandre Barros Soares**, Capitão de Longo Curso e Professor encarregado de Gestão em Comércio Marítimo da UCM. “A partir deste primeiro curso a distância da UCM, quebrou-se um paradigma que apontava que os trabalhadores do mar, pela especificidade da profissão, não poderiam realizar aperfeiçoamento profissional nestes moldes, com extensa duração e alta qualidade”, completou o Comandante Jones.

## Educação a distância sob a ótica de quem faz

A Professora **Lucimeri Ricas Dias**, da PUC-Rio, possui experiência de três anos como mediadora e orientadora acadêmica na modalidade a distância. Responsável pela mediação pedagógica no Curso de Especialização em QSMS ofertado pela UCM, ela aborda, nesta entrevista, alguns dos principais aspectos da EAD, modalidade que se torna cada vez mais importante para o aprimoramento técnico e profissional dos cidadãos brasileiros.

Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), na área de Pesquisa: Ciência, Tecnologia e Sociedade, a Professora Lucimeri descreve a Educação a Distância como uma nova forma de olhar a sociedade e suas demandas.



Foto: Arquivo Pessoal

• **UNIFICAR** - Quais as principais diferenças entre dar aulas presenciais e a distância?

• **LUCIMERI** - Sob a ótica do aluno, existem as vantagens para quem não possui disponibilidade em deslocar-se até um campus universitário. Para o professor não

é diferente. Lecionar na modalidade a distância permite uma flexibilidade de horários, raramente encontrada na modalidade presencial. Acredito que há maior valorização e aproveitamento do tempo para ambos. Isso também favorece o planeja-

mento prévio, a pesquisa diante de dúvidas, a seleção cuidadosa de materiais, o atendimento personalizado e a exploração de diversos recursos multimídias, como imagens, livros digitais, vídeos, documentários, artigos, entre outros, que estão in-

tegrados em um único suporte – um computador conectado ao ambiente virtual de aprendizagem. Com isso, a EAD tornou-se um novo estilo de aprender, apoiado por uma modalidade comunicacional que requer interatividade: participação, cooperação, bidirecionalidade, multiplicidade de conexões e integração entre todos os envolvidos em um curso – aluno, turma, professor, equipe pedagógica, suporte, design pedagógico. As ferramentas de comunicação via web e o ambiente virtual de aprendizagem permitem que as dúvidas sejam respondidas e armazenadas num repositório, que poderá ser consultado a qualquer momento. A EAD também permite atender a um público muito maior e diversificado que os cursos presenciais. Outro diferencial é a disponibilidade dos materiais didáticos que podem ser sempre consultados. Não há uma "aula" do professor e sim, uma "mediação" pedagógica que estimula a maior interação do aluno com os materiais de estudo e com a turma. O apoio do "professor mediador" é essencial em todas as esferas do processo educacional em que atua, pois ele assume um papel de intermediário do suporte tecnológico aos alunos, além de facilitar a comunicação/discussão, estimular a interação e a resolução de problemas, esclarecer dúvidas e promover a construção de conhecimento coletivo.

• **UNIFICAR** - O docente da EAD possui técnicas específicas para motivar seus alunos?

• **LUCIMERI** - O professor precisa mobilizar, integrar, transferir conhecimentos, ser qualificado e atualizado (novas competências) para mediar a interação do grupo e a construção da aprendizagem de forma coletiva, favorecendo a troca permanente de informações. Outro aspecto importante é o *feedback* constante. Os alunos desejam ser orientados prontamente, de maneira individualizada, sem a impressão de estarem recebendo respostas estanques. O professor também deve incentivar os alunos a explorarem o material e a bibliografia complementar, identificando

as suas dificuldades e auxiliando-os na superação das mesmas. Durante os fóruns e as atividades, o professor deve oferecer oportunidades para o desenvolvimento da autonomia do aluno, valorizar suas contribuições, ajudando-o a tomar conhecimento de suas falhas e orientando-o para uma produção acadêmica relevante. Cabe ao professor, juntamente com a equipe pedagógica que torna viável a realização e o andamento do curso, buscar estratégias para ministrar o conteúdo da melhor forma, percebendo que estamos diante de um novo paradigma que une a sala de aula às tecnologias, e mostrando a sua aplicabilidade e seu papel na área educacional.

• **UNIFICAR** - Que características o aluno precisa aprimorar para melhor aproveitamento do curso?

• **LUCIMERI** - A curiosidade e o desejo do aluno de investir na autoaprendizagem facilitam o processo e estimulam a dedicação do professor. Ambos tornam-se parceiros de caminhada durante o curso. O aluno deve estar aberto para se dedicar ao curso sem a ideia de que irá apenas "cumprir" o que se pede para obter o diploma. Deve gerenciar seu tempo, sua organização pessoal e possuir um senso de responsabilidade individual e coletivo.

• **UNIFICAR** - Este Curso em QSMS envolve conteúdos direcionados ou específicos? Quais?

• **LUCIMERI** - Esse curso objetiva preparar e formar um público específico: oficiais da Marinha Mercante em nível de pós-graduação Lato Sensu, à semelhança dos cursos de MBA. O curso possui um processo de criação e uma seleção de disciplinas e materiais que buscam conhecer ao máximo o ambiente e o perfil desses alunos para, assim, fazer com que os objetivos traçados sejam atingidos.

• **UNIFICAR** - Como a EAD beneficia a sociedade atual?

• **LUCIMERI** - As tecnologias da informação e comunicação estão levando a sala

de aula para fora dos muros escolares, formando alunos, atualizando professores, expandindo a interação. Na EAD, tais tecnologias atuam vencendo distâncias a partir de estratégias pedagógicas eficientes. A EAD permite a agilização dos acessos aos conteúdos e maior interação entre os grupos, alcança públicos que eram excluídos – seja geograficamente ou por dificuldade de conciliar os estudos às atividades cotidianas. Antes, era comum ouvir que uma pessoa tinha que optar entre trabalhar ou estudar. Agora, o aluno passa a ser sujeito ativo em sua formação e faz com que o processo de aprendizagem seja desenvolvido no mesmo ambiente em que trabalha ou vive. Outro aspecto importante é a necessidade de profissionais qualificados, especializados e com um nível acadêmico maior diante do crescimento econômico do país. No Brasil, a educação continuada vem ganhando força com os cursos em EAD, modalidade que garante a combinação direta entre teoria e prática ligada à experiência e à atividade profissional que o aluno deseja aperfeiçoar.

• **UNIFICAR** - Ainda há resistências a serem superadas em relação à EAD? Quais?

• **LUCIMERI** - Sim. Percebo que o aluno, inicialmente, carrega a ideia de que o processo de ensino e aprendizagem limita-se à transferência de conteúdos e ao cumprimento de avaliações. Depois, acaba percebendo que o ambiente virtual de aprendizagem proporciona um acompanhamento e uma dinâmica bem distinta do modelo presencial. Nele, se valoriza a interação, a conectividade e o compartilhamento de saberes, exigindo do aluno autodisciplina e integração bem maiores com o grupo. Outro aspecto a ser superado é a ideia de que os cursos a distância não são valorizados no ambiente profissional. Esse quadro vem sendo mudado à medida que instituições como a UCM, através da parceria institucional entre o SINDMAR e a PUC-Rio, investem nessa modalidade de ensino buscando garantir qualidade à formação.

MEMÓRIA DE UM PELEGO • É o resgate de significativa parte da história da Marinha Mercante brasileira, através da visão de quem vivenciou intensamente o movimento sindical marítimo por décadas



A obra é encontrada na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro. O preço é diferenciado para associados e associadas do Sindicato. Temos, também, opção de envio postal

Informe-se na Secretaria da Sede ou de cada uma de nossas Delegacias. Mais informações pelo telefone **(21) 3125-7600**

NAVEGUE CONOSCO

[www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br)

CONHEÇA O SITE DO SEU SINDICATO



ALI ZINI

Delegado Regional do SINDMAR em Paranaguá

## Solidariedade internacional

Sou Delegado Regional do nosso Sindicato em Paranaguá. Atuo como representante sindical dos oficiais e eletricitas mercantes, assim como Inspetor da ITF, já que nossa Delegacia surgiu a partir da pioneira parceria entre o SINDMAR e a entidade internacional.

**A** pesar de trabalhar em Paranaguá, atuo em toda a região. O fato em questão ocorreu no porto de São Francisco do Sul. Assim como nas demais unidades brasileiras, não são raros os navios com bandeira estrangeira que atracam nesse porto localizado em Santa Catarina, Região Sul do país.

No início desse ano, trabalhei num caso bastante interessante que compartilho aqui com os senhores leitores dessa valorosa revista.

Os tripulantes do MV Major Bernard F. Fisher, de bandeira estadunidense, foram impedidos de ir em terra durante todo o tempo (quase duas semanas) em que o navio esteve atracado em São Francisco do Sul.

Sem visto do Brasil para ir em terra, os trabalhadores ficaram retidos a bordo. Abro parêntese para explicar que os Estados Unidos não são país signatário da OIT C-185, convenção que trata especificamente de documentos de identidade dos marítimos. Por causa dos ataques que sofreu em 11 de setembro de 2001, os Estados Unidos já solicitaram à OIT para rever a tal convenção. Porém, até o momento, a OIT C-185 está em vigor. Fecho parêntese.

Enquanto isso não é revisto – ou se realmente será –, fato é que os tripulantes ficaram retidos a bordo.

O SIU (Seafarers International Union), junto com a ITF (International Transport Worker's Federation), foi chamado pelos tripulantes para atuar nesse caso. Tão logo tomou conhecimento da situação, o Secretário do SIU, David Heindel, solicitou apoio do SINDMAR para buscar uma solução legal para os marítimos do Major Bernard F. Fisher. Essa solidariedade internacional que uniu dois dos grandes sindicatos marítimos no mundo aliviou a tensão criada e o mal-estar a bordo.

A questão é bem mais complexa do que parece. O problema não é somente os tripulantes irem ou não em terra. O pessoal de bordo ficou sem comunicação externa. Isso significa que eles não tinham possibilidade, por exemplo, de se comunicar com seus familiares nos momentos em que não estavam em seus postos de trabalho. Enquanto trabalhava para buscar uma solução, percebi que o Capitão Jeremy Allen, com toda sua experiência, tentou passar calma para a tripulação. Sem dúvida havia um clima tenso a bordo.

Graças à atuação do SINDMAR, o problema de comunicação enfrentado pelo pessoal de bordo foi solucionado. O Sindicato disponibilizou telefones celulares para que os membros da tripulação conseguissem fazer contato com seus familiares.

Infelizmente esse não foi o primeiro caso em que tripulantes ficam impedidos de fazer contato, ao menos com seus familiares. Porém, o governo dos Estados Unidos diz que esse item já está na pauta do Congresso e irá apoiar a Convenção C-185.

Não tenho dúvida de que os norte-americanos precisam considerar essa questão. Nesse sentido, a classe precisa estar cada vez mais unida, independentemente da nacionalidade. Cada marítimo tem de mostrar união. Afinal, todos somos trabalhadores que dedicamos nossas vidas ao mar.

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

Todo apoio à  
unicidade sindical



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

Investindo  
em pessoas

[www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br)

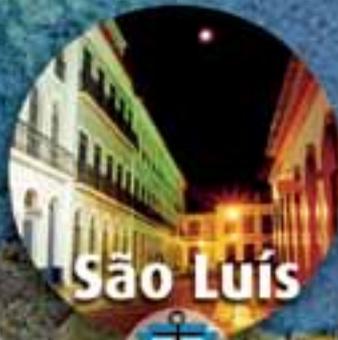


Filado a

SINDMAR



**Belém**



**São Luís**



**Fortaleza**



**Cabedelo**



**Pernambuco**



**Rio**



**Vitória**



**Paranaguá**



**Macaé**



**Santos**



**Rio Grande**



Filado II



Investindo em pessoas