



# unificar

**Caso VALEMAX**

# CHINA

**dá uma lição ao BRASIL**

**Com estratégia e visão de longo prazo,  
país expande sua capacidade de transporte  
marítimo e estabelece novo paradigma**

**Enquanto isso...**

**A nossa política para o setor  
vai a pique**

# O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

A **CONTTMAF** – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos, integra-se à organização internacional dos trabalhadores por meio de sua filiação à **ITF** (International Transport Workers' Federation). Contribui no Brasil e no exterior para a promoção da solidariedade e a defesa dos interesses comuns aos trabalhadores, independentemente de raça, sexo, religião ou nacionalidade. Prioriza, ainda, a defesa do trabalhador brasileiro, seja na cabotagem, seja na atividade pesqueira, ambos os setores fortemente afetados pela participação dos armadores e da mão de obra estrangeiros.

A **CONTTMAF** defende também a utilização das nossas vias nave-

gáveis para o escoamento da 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 real modernização portuária, resistindo ao desmonte das organizações dos trabalhadores nos portos e ao aviltamento das relações laborais, combatendo o trabalho inseguro e denunciando a exploração do homem pelo homem, inclusive com a utilização de cooperativas de mão de obra que desempregam e afrontam as condições de trabalho, a **CONTTMAF** é o porto seguro e a interlocutora indispensável dos trabalhadores do setor e de seus representantes.



filiada à





## Sumário

### CAPA

Com um plano de desenvolvimento ambicioso e a recente encomenda de 30 megacargueiros do tipo Valemax, a China avança para dominar o setor de transporte marítimo mundial até 2020. Já o Brasil, demonstrando falta de visão e de gestão, pensa em vender a Transpetro e sua frota.....**32**

### Editorial

Rumo ao Furacão? ..... **4**

### CONATPA – 12 anos defendendo trabalhadores portuários e aquaviários

Em entrevista, o Procurador Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho, titular da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa) do Ministério Público do Trabalho, comenta o papel do órgão e suas ações. .... **12**

### O Golpe do falso emprego

O SINDMAR alerta para um golpe que vem crescendo no rastro da crise: fazendo-se passar por agentes de empresas conhecidas, oportunistas vêm enganando marítimos que buscam trabalho..... **16**

### ACTs Petrobras e Transpetro

Mesmo após audiência de conciliação no TST, Transpetro mantém postura intransigente, dificultando assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho ..... **22**

### Conselho de Administração da Transpetro 2016

Reeleito como representante dos empregados no Conselho, o CLC Raildo Viana explica a importância da função para a democratização e transparência das gestões. .... **28**

### O exemplo chinês que nos serve de lição

Artigo do Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR Severino Almeida Filho..... **40**

### SINDMAR na rede

Com um site novo, sempre atualizado, e presente nas redes sociais, o SINDMAR está mais perto dos seus representados e representadas ..... **42**

### Água de Lastro

O desafio de proteger o meio ambiente do material orgânico captado ou descartado pelos navios nas áreas portuárias..... **44**

### Tribunal Marítimo processa a MSC

Companhia é acusada de jogar lixo em águas brasileiras. .... **48**

### Investindo no futuro - Previdência

Associados do SINDMAR têm orientação especializada sobre aposentadoria e previdência. .... **49**

### Petros em foco

Em artigo, Paulo Brandão, Conselheiro Fiscal do fundo de pensão da Petrobras, esclarece e desmistifica a questão do déficit técnico. .... **52**

### Canal do Panamá

Estudo da Fundação Homem do Mar aponta restrições operacionais nas novas eclusas e ganha destaque na imprensa internacional..... **56**

### Novos cursos na Fundação Homem do Mar

FHM oferece novos cursos de Posicionamento Dinâmico para shuttle tankers. No primeiro semestre, mais de 100 profissionais participaram de diferentes cursos da Fundação. .... **60**

### Formação profissional

Qualificação e certificações em dia são essenciais para conquistar o mercado. .... **65**

### Quem faz o SINDMAR

Conheça a trajetória de Ariel Montero, Delegado Regional do SINDMAR em Macaé ..... **66**

### Pioneira mais uma vez!

A Comandante Hildelene Lobato Bahia é a primeira Oficial Mercante a concluir o Curso de Altos Estudos de Políticas e Estratégias da Escola Superior de Guerra. .... **70**

### Mudanças nas Delegacias Regionais do SINDMAR

Novos Delegados assumem em Macaé (RJ), Vitória (ES) e Recife (PE)..... **77**

### Jornal Pelicano

Conheça a publicação produzida pelos alunos da EFOMM há mais de meio século e leia a matéria especial sobre um de seus fundadores, o veterano Paulo Leopardi. .... **80**

### De Olho na Mídia especial

Com tanta informação disponível é possível encontrar conteúdo de qualidade e vencer as barreiras impostas pela manipulação da grande mídia. .... **90**

### Seções:

Tábua das Marés..... **7**

Cartas..... **8**

Mantendo a Proa..... **9**

Acordos Coletivos de Trabalho ..... **18**

Aviso aos Navegantes ..... **64**

Diário de Bordo ..... **72**

Visitas a Bordo ..... **78**





Editorial

# RUMO AO FURACÃO?

Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

**Como consequência**, há mais de dez anos os nossos empregadores são, em sua esmagadora maioria, estrangeiros instalados em solo brasileiro com suas empresas de navegação. Junte-se a isto a continuidade da política de concentração no setor em poucas, mas gigantescas, transportadoras, e temos um horizonte que nos aponta claramente uma navegação em direção ao olho do furacão. Referimo-nos à permanência de nossa bandeira nas águas e, conseqüentemente, de nossos empregos, tendo em vista que tais armadores preferem a utilização de marítimos que aceitam condições de trabalho que seriam impossíveis de serem suportadas por brasileiros, considerando o custo de vida em nossa sociedade. Há pelo menos duas décadas, estes armadores fazem vultosos investimentos em políticas de formação de mão de obra mais barata e evidentemente buscarão, como já buscam, nos substituir por eles.

Diante deste quadro, é facilmente perceptível o quanto de problema nos será oferecido com o anunciado interesse da venda da Transpetro. Da maneira que for, fatiando-a ou não. Como se não bastasse o absurdo que é vender uma subsidiária estratégica e lucrativa no interior do Sistema Petrobras, em período de desvalorização de seus ativos, oferece-se a oportunidade de grupos estrangeiros

virem a controlar o nosso transporte altamente estratégico de petróleo e seus derivados. De fato, se eles já exercem grande influência, indiretamente, com a disposição incompreensível da Petrobras pela opção do afretamento desvairado, imaginem agora o que teremos de pagar pelo transporte de nosso petróleo sem referências domésticas.

Até então, durante anos a fio, os bilhões de dólares americanos envolvidos nos contratos de afretamento foram objeto de utilização indevida segundo investigações havidas. Complicando este cenário, existe agora a constatação explícita de irregularidades por conta de delação premiada de vários investigados, incluindo o ex-presidente da subsidiária, o ex-senador Sérgio Machado, e familiares.

Não é necessário ser gênio para perceber que os preços receberão o estímulo ao aumento, como contribuição pela estupidez promovida pela administração da companhia, com evidente irresponsabilidade do seu acionista majoritário, representado pelo governo brasileiro. Teremos oportunidade de voltar a esta questão em edição especial de nossa revista, focando na Transpetro e em nossos problemas com ela.

Nesta edição, damos destaque ao chamado caso Valemax, cuja leitura deve ser obrigatória para todos nós e é altamente recomendável para aqueles que têm entre suas atribuições o pensar a política



**Como é de amplo conhecimento, o governo Collor, logo em seus primeiros dias, em 1990, enterrou qualquer esperança de futuro para o nosso transporte marítimo nacional com a edição das portarias 7, 8, 9 e 10 do Ministério dos Transportes. Cinco anos depois, sem que houvesse sido criada qualquer política que possibilitasse à bandeira brasileira sobreviver ao desaparecimento das conferências de fretes e à prática nefasta das bandeiras de conveniência, a revisão constitucional implementada abria as portas para a facilitação da entrada de empresas internacionais para operarem o nosso transporte, inclusive doméstico.**

para o nosso setor e, principalmente, a competência e a responsabilidade de implementá-la.

Adicionalmente ao fenômeno da concentração mundial em poucas, mas gigantescas, empresas de navegação, deve-se observar a criação de alianças entre elas, cujo crescimento nos parece ser inquestionável e nos traz, entre outras consequências, a consolidação do deslocamento de influências no setor, também com origem na Ásia, e não mais concentradas na Europa. Não passou despercebido ao mercado o movimento da parte marítima do gigantesco grupo coreano Hyundai em assumir seu interesse em participar do “THE Alliance”, uma imensa organização com a aglomeração das empresas Hanjin, Hapag Lloyd, Yang Ming, K Line, NYK e MOL.

Hoje, já se mostra uma missão quase impossível encontrar solução para o nosso retorno ao longo curso com linhas regulares. E estamos próximos de perder até mesmo o nosso controle e a oportunidade de nos mantermos soberanos em nosso transporte marítimo doméstico. Em um país com a nossa costa e posição geográfica, não priorizar a atenção à manutenção de nossa bandeira no transporte marítimo doméstico é lançar nossa cabotagem em cova profunda, eliminando postos de trabalho para os nossos marítimos e lançando ao infinito qualquer possibilidade de retorno à nossa navegação de longo curso.

Considerando o exemplo do caso Valemax, temos que admitir que estupidez pode não nos faltar para nos autodestruirmos. Se não fosse a nossa inquebrantável confiança no futuro e vocação para vitórias, já poderíamos esperar conhecer e viver a Marinha Mercante brasileira em museus. Neste caso, registre-se a ironia de que, até nisto, estamos deficientes.

Dito isto acima, é o caso de nos perguntarmos o que estão fazendo com os jovens atualmente cursando as escolas de formação: estão formando-os para o desemprego? Iludindo-os com discursos estéreis baseados no estímulo à competência profissional? Não se compete com a fome! Eles não são e jamais serão os marítimos desejados pelos armadores estrangeiros que mais e mais exercem influência em nosso setor! Já não eram desejados sequer pelos poucos armadores brasileiros que sobreviveram às mudanças. Estes também gostam de baixo custo e lucram com ele.

Malgrado as bobagens que lhes são ditas e os estímulos desfocados que lhes são oferecidos em palestras de representantes da armação, estes jovens precisam sobreviver em um cenário para o qual não estão sendo preparados.

Boa leitura. Unidade e Luta. E jamais esqueçam: Juntos somos mais fortes!

*Severino Almeida Filho*

Associação Sindical dos Armadores do Brasil  
**unificar**  
 Caso VALEMAX  
**CHINA**  
 dá uma lição ao BRASIL  
 Com estratégia e visão de longo prazo, país expande sua capacidade de transporte marítimo e estabelece novo paradigma  
**Enquanto isso...**  
**A nossa política para o setor vai a pique**

## Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

Sede: Av. Presidente Vargas 309/14º, 15º e 16º andares  
 Centro, Rio de Janeiro/RJ • CEP 20040-010

Tel.: (21) 3125-7600

www.sindmar.org.br

E-mail: imprensa@sindmar.org.br



## DIRETORIA DO SINDMAR

**PRIMEIRO PRESIDENTE** Severino Almeida Filho

**SEGUNDO PRESIDENTE** José Válido Azevedo da Conceição

**DIRETOR-SECRETÁRIO** Odilon dos Santos Braga

**PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO** Nilson José Lima

**SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO** Jailson Bispo Ferreira

**DIRETOR DE COMUNICAÇÃO** Paulo Rosa da Silva

**DIRETOR-PROCURADOR** Marco Aurélio Lucas da Silva

**DIRETOR DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL** José Nilson Silva Serra

**DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS** Carlos Augusto Müller

**DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL** Nelson Nunes

### Delegacia Regional de Aracaju

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

### Delegacia Regional de Fortaleza

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

### Delegacia Regional do Rio Grande

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

### Delegacia Regional de Belém

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

### Delegacia Regional de Macaé

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

### Delegacia Regional de Santos

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

### Delegacia Regional de Cabedelo

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

### Delegacia Regional de Paranaguá

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

### Delegacia Regional de São Luís

Rua Saavedra, 183  
 Centro, MA  
 CEP: 65000-001

### Delegacia Regional de Pernambuco

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

### Delegacia Regional de Vitória

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

FILIADO À



## EXPEDIENTE Revista UNIFICAR

Publicação do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR

Assessora de Comunicação e Jornalista Responsável: Andréa Mury (MTB nº 23.787)

Edição e Redação final: Andréa Mury • Reportagem e Redação: Aparecida Oliveira e Glauce Tolomei

• Edição de Fotografia: Leonardo Lisboa • Fotos: Acervo SINDMAR, Leonardo Lisboa e divulgação

• Edição de arte e diagramação: Sylvio Tiriba • Revisão: Simone Motta

• Impressão: Gráfica Cruzado • Tiragem de 13 mil exemplares • Os artigos são de responsabilidade dos autores.





## MARÉ ALTA

### Greve é direito legítimo, garantido pela Constituição

O Tribunal Superior do Trabalho (TST) negou liminar à Transpetro, que tentou coibir o direito constitucional dos marítimos à greve, e marcou audiência de conciliação com a empresa e as entidades sindicais marítimas. A posição do TST foi decisiva para que a negociação do ACT avançasse.

### FHM – Atuação de alto padrão tecnológico internacional

Estudo da FHM ganhou destaque na mídia estrangeira especializada no setor marítimo, ao apontar restrições operacionais no Canal do Panamá. Os questionamentos feitos pela Autoridade do Canal do Panamá foram firmemente rebatidos pela ITF, que encomendou o estudo, reforçando a importância do trabalho. Leia matéria nesta edição.

## MARÉ BAIXA

### Discurso de crise e oportunismo

A proposta de reajuste dos itens econômicos previstos no Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) não chega a um terço da inflação. Os armadores insistem no discurso sobre dificuldades econômicas, cenário nebuloso e os ganhos obtidos pelos marítimos nos ACTs passados. Alegam ter sofrido impactos negativos ao longo dos anos, sem aumento em suas receitas, mas a realidade é outra. No ano 2000, um navio PSV 3000 AB, por exemplo, era contratado por US\$ 9.000,00 por dia. Hoje, este mesmo tipo de embarcação, já com os contratos renegociados com a Petrobras em função da crise, tem diária girando entre US\$ 20.000,00 e US\$ 22.000,00. Vale lembrar que as diárias de embarcações de manuseio de âncora e embarcações especiais também tiveram seus valores majorados no mesmo período.

### Pandemônio

A Pan Marine tentou de modo absurdo a precarização das condições de trabalho. O SINDMAR não cedeu e a tentativa da empresa fracassou. O SINDMAR também está questionando as práticas da empresa quanto ao pagamento de folgas não gozadas.

### A seu bel-prazer

A Bravante tem se equivocado em muitas de suas ações. O SINDMAR mantém-se atento e está cobrando a empresa, exigindo que retome o caminho correto em situações como, por exemplo, o pagamento da Participação nos Lucros ou Resultados (PLR) dos empregados.

### Fruto podre

A Maersk segue na contramão da maioria das empresas do apoio marítimo no que diz respeito ao tempo máximo de embarque. A maioria das empresas pratica o período máximo de 28 dias, registrado em Acordo Coletivo de Trabalho. O SINDMAR segue lutando para que a empresa retome o rumo, em defesa de seus representados.



## Fale com o SINDMAR

Endereço  
Avenida Presidente Vargas, 309  
16º andar – Centro – RJ

Contatos  
secretaria@sindmar.org.br  
Telefone: (21) 3125-7600



## IV Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário

O IV Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário será realizado na cidade de Santos (SP), entre 21 e 24 de novembro deste ano, pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (Fundacentro) com o apoio do SINDMAR. O objetivo do encontro é promover o intercâmbio de experiências e informações técnico-científicas entre empregadores, trabalhadores e governo, divulgando e debatendo ações sobre segurança e saúde no trabalho portuário e aquaviário, a partir da aplicação das Normas Regulamentadoras NR-29 e NR-30.



No dia 3 de maio passado, representantes da comissão executiva do evento se reuniram com o Segundo Presidente e o Diretor-Secretário do SINDMAR, José Válido e Odilon Braga, respectivamente, na sede da organização, no Centro do Rio de Janeiro, para acertar os detalhes da programação. Profissionais e especialistas do setor que desejarem apresentar trabalhos no Congresso, podem se inscrever até o próximo dia 5 de agosto.

MAIS INFORMAÇÕES PODEM SER SOLICITADAS PELO E-MAIL: [congressoportaqua2016@fundacentro.gov.br](mailto:congressoportaqua2016@fundacentro.gov.br)

### Cartas

Várias mensagens chegaram ao SINDMAR em apoio ao movimento de greve dos marítimos da Transpetro, uma decisão que foi tomada por ampla maioria. Reproduzimos algumas delas abaixo, preservando a identidade dos companheiros que nos escreveram.

Acompanho o dia a dia do nosso Sindicato e reconheço o compromisso de todos. Muitos abrem mão da vida pessoal para lutar por nós, oficiais, e muitos, por sinal, são ingratos. Deveriam acompanhar mais as coisas antes de falar injúrias. Parabéns, SINDMAR, pelo trabalho junto à Transpetro. **H.L.**

Venho, mais uma vez, dar meus parabéns a todos os companheiros de bordo e também a todo o pessoal dos sindicatos coirmãos pela atitude e coragem de deflagrar esse movimento, neste momento tão difícil que o país está passando. Mas, era a única saída que tínhamos para garantir o nosso direito. É isso aí! Mas, ainda não está nada resolvido. Vamos esperar com fé em Deus. **C.G.**

Quando se exige, se espera de quem exige o cumprimento legal das leis do trabalho. Nós, brasileiros, precisamos fazer valer os nossos direitos, precisamos ser respeitados e, para isso, temos que lutar. **J.B.**

Quero agradecer o apoio total do SINDMAR, CONTTMAF e todos os apoios que tivemos durante essa campanha... mostramos que, unidos, somos fortes. Vitória na luta. **J.**

Estou satisfeito com o desempenho e a luta do nosso Sindicato que não se deixou dobrar e lutou até o fim. Agradeço em meu nome e dos que lutaram para um final que, pelo que parece, será vencedor. Bravo, bravíssimo. **L.R.**

Prezados companheiros que fazem parte do CONAMO, por meio deste informo que foi de grande valia o serviço realizado pelos senhores. Juntos somos mais! Muito grato a todos! **F.S.**

Sras. e Srs. Representantes dos sindicatos, como funcionário da Transpetro quero parabenizar a todos como nossos representantes, pelo trabalho realizado. Vejo de vital importância a representação sindical na vida dos trabalhadores. Espero que nas próximas lutas haja união para que possamos nos tornar mais fortes! Fiquem com Deus. **P.A.**

**Escreva para o SINDMAR!**  
Envie sua mensagem para o e-mail: [imprensa@sindmar.org.br](mailto:imprensa@sindmar.org.br)



## Mantendo a Proa JOSÉ SERRA

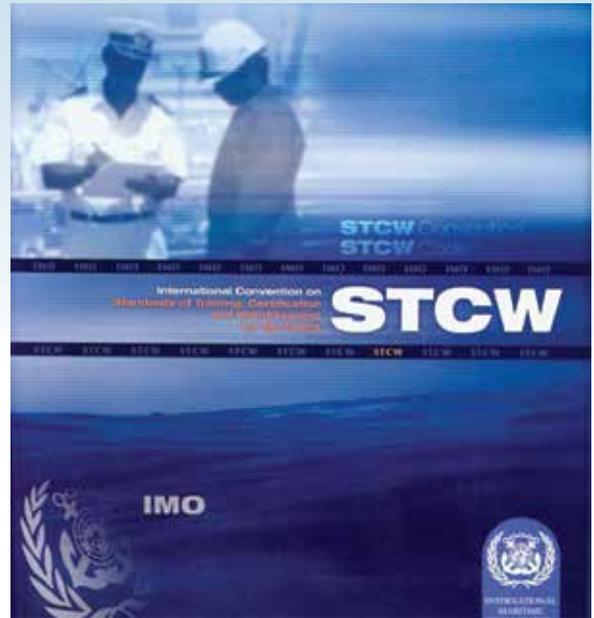
DIRETOR DE EDUCAÇÃO E  
FORMAÇÃO PROFISSIONAL DO SINDMAR

# STCW

## Emendas de Manila 2010 serão obrigatórias a partir de 2017

No dia 1º de janeiro de 2017, entram em vigor, em caráter obrigatório, as emendas à Convenção Internacional sobre Padrões de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW, *do inglês Standards of Training, Certification & Watchkeeping*), elaboradas em 2010, em Manila, nas Filipinas.

Oficiais e Eletricistas devem ficar atentos às mudanças, já que o não atendimento às novas regras poderá acarretar não conformidades em suas certificações/habilitações e levar até mesmo a perda de oportunidades profissionais ou dos próprios postos de trabalho. Para facilitar, destacamos, a seguir, as mudanças mais relevantes ocorridas em relação à Convenção STCW 78/95:



### PRINCIPAIS EMENDAS

**POM** - O Praticante de Oficial de Máquinas (POM) passará a ser chamado de Oficial Assistente de Máquinas.

**PREST** - O Programa de Estágio para os Praticantes de Máquinas passará a ter 12 meses de duração, sendo seis meses para oficina e seis meses para embarque. A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil está buscando convênio perante o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) para que as oficinas desta instituição possam atender os Praticantes de Máquinas. Assim, após concluir a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), os Praticantes fariam a primeira parte do seu Programa de Estágio (PREST) no Senai e, em seguida, embarcariam a fim de concluir o PREST e receber sua certificação como Oficial de Quarto de Máquinas (Regra III/1).

**Certificado de Proficiência** - Documento em que se declara que foram atendidas as exigências da Convenção

Continua na próxima página



## **Emendas estabelecem novas certificações para navios-tanques**

STCW relativas à instrução, às competências ou ao serviço em navegação em mar aberto. No Brasil, o documento equivalente é o Certificado DPC-1034.

**Prova Documental** - Criada para comprovar que foram atendidas as exigências pertinentes à Convenção STCW. Os documentos para atender a esta exigência podem ser uma declaração da empresa, o registro em Livro de Quarto (Náutica/Máquinas), diplomas de cursos e outros.

**Cursos de Recapitulação e de Atualização** - No Brasil, a manutenção e atualização dos conhecimentos profissionais adquiridos será feita por meio de exercícios realizados a bordo, em cumprimento à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), e treinamentos práticos feitos por empresas credenciadas pela DPC.

**Revalidação de Certificados** - Ocorrerá dentro dos procedimentos existentes, com 12 meses de embarque dentro dos cinco anos de validade da certificação, realização de estágio supervisionado e aprovação em curso de atualização (ATNO/ATOM). Comprovando

três meses (90 dias) de embarque dentro do período de seis meses anteriores à data de encerramento da validade do seu certificado de competência, o Oficial poderá revalidá-lo. No caso de Certificado/Regras referente a navios-tanques, este será revalidado quando o Oficial comprovar embarque de, pelo menos, três meses dentro do período de cinco anos relativo à validade do Certificado/Regras.

**Regra III/3 (Chefe e Subchefe de Máquinas em embarcações de potência até 3.000 kW)** - Para obtê-la, o Oficial deverá comprovar 12 meses de embarque como Oficial de Quarto de Máquinas e, para a certificação de Chefe de Máquinas, será necessário comprovar 24 meses de embarque (como OQM ou como SCM).

**Oficial Eletrotécnico (ETO)** - É um Oficial com os conhecimentos de Eletricidade previstos na Regra III/6 da Convenção STCW, que será empregado em embarcações cuja planta elétrica assim o exija. No Brasil, a DPC está definindo como será a formação e a carreira deste profissional. Uma das alternativas em estudo é criar o Curso de Adaptação para Segundo Oficial Eletrotécnico, no qual candidatos oriundos do curso de Engenharia

Elétrica seriam instruídos para atuar nos navios mercantes que necessitem desse tipo de conhecimento.

**Certificação para Navio-Tanque (NT)** - O Curso de Familiarização (EFNT) foi extinto em 2011, porém, a Regra provida por ele tem validade até dezembro de 2016. Em relação à instrução avançada para navio-tanque, estão mantidos os três cursos especiais de segurança em operações de carga (ESOP, ESOQ, ESOG). A alteração decorrente da Emenda de Manila é que o candidato a um desses cursos, além de ter concluído o ECIA e um dos cursos básicos (EFNT, EBPO, EBGL, EBAP, EBAQ e EBAG), terá de comprovar três meses de embarque em navio-tanque do tipo pretendido. Por exemplo, se quiser fazer o ESOP, terá de comprovar três meses de embarque em NT petroleiro. O tempo de embarque poderá ser substituído por um mês de estágio na condição de extra lotação em navio-tanque do tipo pretendido, onde o candidato participe de, pelo menos, três operações de carga e três de descarga.

**Treinamento Básico de Segurança** - A cada cinco anos, os marítimos deverão comprovar a manutenção da competência profissional relativa aos conhecimentos providos pela Regra VI/1, contidos nos cursos ECIN, ESPE, EBPS e ESRS. No Brasil, essa comprovação ocorrerá por meio da realização dos exercícios feitos a bordo, em cumprimento à Convenção SOLAS, e nos treinamentos práticos realizados em empresas credenciadas pela DPC.

**Padrões de Saúde** - A Organização Marítima Internacional (IMO) emitiu modelo padrão do Atestado de Saúde Ocupacional (ASO) com orientações da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e da Organização Mundial da Saúde (OMS). Esse modelo de ASO encontra-se na NR-30 (Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário) e já está sendo adotado no Brasil.

**Conscientização de Proteção de Navio** - A Emenda de Manila prevê que todos os marítimos de nível 3 (MOC/MOM) ou superior tenham certificação na Regra VI/6. E para tal, foi criado o curso Especial Básico de Conscientização Sobre Proteção de Navio (EBCP). Os Oficiais que possuem a Regra VI/5, provida pelo curso Especial Para Oficial de Proteção do Navio (EOPN), estão dispensados de realizar o EBCP. O SINDMAR conseguiu com a DPC que os Oficiais que tiverem concluído os antigos cursos CSO/SSO, ministrados até 2010 por empresas credenciadas, possam trocar os diplomas obtidos pelo Certificado de Proficiência (DPC-1034), relativo ao curso EOPN.

#### **Habilitação em Sistemas de Carta Eletrônica (ECDIS)**

- A capacidade para operar o Sistema Eletrônico de Apresentação de Cartas Náuticas e Informações (ECDIS) foi incluída na tabela A-II/1 da Convenção STCW, que contém os conhecimentos necessários à certificação relativa ao Oficial de Quarto de Navegação (OQN). Para atender a esta nova exigência, criou-se o curso genérico de ECDIS, denominado EPOE, que foi incluído no currículo do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT). Além do curso genérico, os Oficiais de Náutica deverão estar aptos a operar os sistemas ECDIS específicos de suas embarcações. Os Oficiais que não tiverem concluído o referido curso deverão fazê-lo, de modo a obter a certificação até janeiro de 2017.

**Cursos para Oficiais de Máquinas** - A Emenda de Manila incorporou no currículo do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) os conhecimentos relativos ao Combate de Incêndio Avançado, provido pelo curso ECIA, e os conhecimentos relativos à Operação de Embarcações de Socorro e Salvamento e Operação de Embarcações Rápidas de Resgate, providos pelos cursos EESS e EERR, respectivamente. Com isso, a partir de 1º de janeiro de 2017, todos os Oficiais de Máquinas deverão ter certificação referente aos assuntos acima citados.

---

**Para mais informações sobre regras, cursos e certificações, informe-se no setor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, que funciona de segunda a sexta, das 8h às 18h, na sede do Sindicato (Av. Presidente Vargas, nº 309/15º andar, Centro), no Rio de Janeiro. Você também pode falar com o SINDMAR pelo tel. (21) 3125-7600 ou enviar um e-mail para: [educacao@sindmar.org.br](mailto:educacao@sindmar.org.br)**

---

# CONATPA

12  
anos

## na defesa dos trabalhadores PORTUÁRIOS E AQUAVIÁRIOS

ENTREVISTA | Augusto Meirinho

Em 2016, a Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa), do Ministério Público do Trabalho (MPT), completa 12 anos de atuação em defesa do ambiente laboral seguro e adequado, da igualdade nas relações de trabalho e da liberdade sindical, combatendo o trabalho em condições degradantes, as contratações irregulares e as terceirizações ilícitas, entre outras questões relevantes à promoção dos direitos trabalhistas e sociais.

**Considerando** a importância estratégica dos portos brasileiros e das atividades portuárias e aquaviárias que empregam milhares de pessoas, a Conatpa tem empenhado seus esforços no sentido de fortalecer e ampliar o trabalho interinstitucional, estimulando a participação efetiva de diversos atores, como a Marinha do Brasil, o Poder Judiciário, o Ministério do Trabalho e Previdência Social, as entidades sindicais e outros parceiros do MPT, visando a garantir condições dignas de trabalho nestes setores.

Para conhecer mais o trabalho desenvolvido pela Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário, do MPT, a Revista Unificar entrevistou seu coordenador, o Procurador Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho. Ao ingressar no Ministério Público do Trabalho, em 2009, assumiu a Coordenação Regional da Conatpa na Procuradoria Regional do Trabalho (PRT) da 11ª Região, em Manaus (AM). Em 2010, foi para a PRT de Santos (SP), onde lidera, desde setembro de 2015, a Conatpa. No âmbito da Coordenadoria, atuou em projetos importantes, como Ouro Negro e Igarapés, hoje denominado Pesca Legal. É coautor de livros como "Trabalho Portuário e Aquaviário - Homenagem aos 10 Anos da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário" e "Tudo o que você precisa ouvir sobre: Previdência Social", entre outros. Foi docente em cursos da Escola Superior do Ministério Público da União, a maioria relacionada ao trabalho aquaviário e portuário.



### **UNIFICAR - Quais são as principais atribuições da Conatpa?**

**Augusto Meirinho (AM)** - A área de atuação da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário, a Conatpa, é ampla e abrange segmentos correlatos e complementares nas atividades ligadas aos setores aquaviário, portuário, construção naval e pesca. Desde a sua criação, a Conatpa tem como objetivos principais a regularização das relações de trabalho nos setores portuário e aquaviário, implementando as legislações respectivas, garantindo ambiente de trabalho adequado, a democratização do acesso às oportunidades do trabalho avulso nos portos, a inclusão dos trabalhadores no mercado formal de trabalho nos portos públicos e privados, na pesca, nas navegações marítima e fluvial, na indústria naval, nas plataformas marítimas de exploração de petróleo e nas atividades de mergulho profissional. A Conatpa atua, também, para assegurar aos trabalhadores brasileiros a empregabilidade em embarcações estrangeiras que naveguem em águas nacionais.

Além disso, a Conatpa desenvolve três projetos estratégicos – Portos Seguros, Ouro Negro e Pesca Legal – em setores considerados sensíveis. Dentre as coordenadorias temáticas criadas no âmbito do MPT, pode-se dizer que a Conatpa é a Coordenadoria que dialoga com todos os principais temas da Agenda do Trabalho Decente da Organização Internacional do Trabalho (OIT). O funcionamento

da Conatpa se dá por coordenação das atividades ministeriais, procurando harmonizar os princípios constitucionais que regem o Ministério Público, sobretudo os princípios da independência funcional e da unidade, buscando uma atuação mais eficiente em prol da sociedade trabalhadora.

Todos os integrantes da Conatpa participam de cursos de extensão, no âmbito da Escola Superior do Ministério Público da União, de seminários com a participação de Procuradores do Trabalho e de reuniões para debater os temas mais sensíveis e atuais, bem como trocar experiências em atividades de campo, por intermédio da realização de forças-tarefas nos diferentes portos do Brasil.

### **UNIFICAR - Como a Conatpa atua no sentido de assegurar um ambiente laboral seguro e combater o trabalho em condições degradantes?**

**AM** - Desde o seu início, a Conatpa atua com os Procuradores do Trabalho em exercício nos locais onde se desenvolvem as atividades econômicas inseridas nas atribuições da Coordenadoria. Esta atuação se dá, basicamente, por meio da realização de forças-tarefas e grupos de trabalho, inclusive com deslocamentos de Procuradores de outras localidades, para dar suporte em questões mais complexas ou que requeiram a despersonalização do Procurador, em caso

**Continua na próxima página**

“Membros da Conatpa participam, rotineiramente, de forças-tarefas nos portos brasileiros.”



# CONATPA

12  
anos

na defesa  
dos trabalhadores

**PORTUÁRIOS E AQUAVIÁRIOS**



de segurança pessoal, por exemplo. Dentre os projetos desenvolvidos pela Conatpa está o Portos Seguros, que é destinado ao cumprimento da NR-29, que regulamenta a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais no setor portuário. No setor aquaviário, sobretudo as embarcações de pesca e as regionais estão no radar da Coordenadoria.

**UNIFICAR - Qual a importância da interação entre as instituições para combater, de modo efetivo, as irregularidades nas relações de trabalho e garantir a liberdade sindical? Há algo que precise melhorar?**

**AM** - A Conatpa valoriza muito as instituições parceiras que atuam em colaboração com o Ministério Público do Trabalho, sobretudo no intercâmbio de conhecimento que as ações conjuntas permitem. O ganho institucional é pleno. A Conatpa tem dado ênfase às ações de Estado, como é o caso do Projeto Ouro Negro, voltado ao setor offshore, com participação de vários órgãos e entidades públicas, como a Marinha do Brasil, o Ministério do Trabalho e Previdência Social, a ANP, a Anvisa, o Ibama.

A Coordenadoria tem buscado a celebração de convênios com outros órgãos de forma a tornar a atuação ministerial mais eficiente, em proveito de toda a sociedade, como foi o caso do acordo de cooperação técnica firmado entre a Procuradoria Geral do Trabalho e o Ministério Público do Estado do Ceará para a implantação de políticas públicas relacionadas aos defesos dos pescadores artesanais. A PGT tem como um de seus objetivos replicar este acordo com os demais Ministérios Públicos Estaduais.

Sempre buscando identificar parceiros institucionais, com o objetivo de tornar mais eficiente e eficaz a atuação ministerial em sua esfera de atribuições, a Conatpa tem procurado maior aproximação com o Tribunal Marítimo. Para a troca de experiências, em particular pela excelência das decisões da Corte Marítima, que podem e devem instruir os procedimentos ministeriais relacionados a acidentes e fatos da navegação.

**UNIFICAR - Quais são as principais dificuldades que a Conatpa enfrenta no dia a dia para garantir o cumprimento das leis trabalhistas, como a RN-72?**

**AM** - Acredito que as maiores dificuldades estejam na própria dinâmica do setor, que vem perdendo espaço nas últimas décadas para empresas estrangeiras de navegação. A navegação aquaviária é sensível para os interesses nacionais e deveria ser assegurada por políticas públicas de desenvolvimento do setor, sobretudo na cabotagem. Com a valorização do modal aquaviário frente a outros modais, consideravelmente mais dispendiosos, certamente não haveria por que se falar em RN-72. Por outro lado, as dificuldades no cumprimento da legislação trabalhista passam pela desatenção com a fiscalização – para se falar o mínimo – que é de extrema relevância para que se assegure o trabalho decente. A sensível diminuição de recursos para a Justiça do Trabalho, com reflexos, inclusive, na atuação ministerial, também é um entrave.

**UNIFICAR - Hoje, quais são os problemas mais graves relacionados aos trabalhadores marítimos?**

**AM** - As peculiaridades do trabalho marítimo impõem um olhar diferenciado por parte dos Procuradores do Trabalho. Um dos problemas mais graves, sem dúvida, é a questão da empregabilidade dos marítimos diante da redução da frota mercante nacional e da abertura da cabotagem. As empresas nacionais de navegação têm empregado um número elevado de navios afretados, sobretudo no offshore, muitas vezes desrespeitando a RN-72. A nacionalização do trabalho aquaviário é questão da maior relevância para o Brasil, não apenas sob o aspecto dos trabalhadores.

**UNIFICAR - A questão de gênero ainda é um problema?**

**AM** - A questão de gênero está sempre presente no radar do Ministério Público do Trabalho. Mas, houve avanços importantes no Brasil no que tange à igualdade de oportunidades de gênero no setor aquaviário, com a abertura dos cursos de formação para as mulheres pela Marinha do Brasil. Há mulheres, Oficiais da Marinha Mercante, comandando navios na Trans-

petro. As mulheres estão ocupando, cada vez mais, espaços em uma atividade que era, até há pouco tempo, preponderantemente masculina.

**UNIFICAR - Os trabalhadores aquaviários estão cientes dos seus direitos? O que precisa mudar?**

**AM** - Com mais acesso à informação, graças à internet, os trabalhadores têm demonstrado maior conhecimento sobre seus direitos básicos. Mas ainda é preciso muita divulgação. A Conatpa tem participado, junto com a Organização Internacional do Trabalho, a Marinha do Brasil e o Ministério do Trabalho e Previdência Social, de seminários patrocinados pelas entidades sindicais aquaviárias, levando a esses trabalhadores, em diversos locais do Brasil, um pouco da experiência de atuação do Ministério Público do Trabalho.

**UNIFICAR - Diante da possibilidade de demissões em massa e com as empresas tentando pressionar seus empregados a aceitarem condições desfavoráveis na negociação dos Acordos Coletivos, como o senhor vê a atuação do SINDMAR? Como a Conatpa pode atuar para impedir o abuso de autoridade dessas empresas?**

**AM** - Pelo princípio da legalidade, e com as atribuições conferidas aos sindicatos pela Constituição da República de 1988, o SINDMAR tem legitimidade para adotar as medidas de consulta aos trabalhadores que entender adequadas à preservação da livre manifestação da vontade dos mesmos, desde que não haja ofensa ao ordenamento jurídico. Em momentos de grave crise econômica, com ameaça aos postos de trabalho, as entidades sindicais atuantes devem buscar tutelar a salutar manifestação da vontade do trabalhador. O receio à perda do trabalho pode potencializar eventuais condutas abusivas. Caso ocorram, caberá ao Ministério Público do Trabalho a verificação dos fatos e a adoção de eventual medida judicial para coibi-las, se forem comprovadas.

**UNIFICAR - Quais são os principais desafios e metas da Conatpa?**

**AM** - Os desafios são hercúleos, sobretudo diante do atual cenário econômico. Acredito que um dos principais focos de atuação da Conatpa – ao lado de seus projetos estratégicos (Ouro Negro, Portos Seguros e Pesca Legal) – será o aperfeiçoamento da RN-72 do Conselho Nacional de Imigração. Esta norma é fundamental para a manutenção dos empregos dos trabalhadores aquaviários, principalmente dos marítimos, diante da ampla presença de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Nossa intenção, tanto no âmbito nacional, junto com o Vice-Coordenador, Dr. Marcelo Brandão de Moraes Cunha, quanto nas diversas unidades do MPT, é trabalhar em prol da melhoria das condições dos trabalhadores aquaviários e portuários, buscando a implantação integral da Agenda do Trabalho Decente nesses setores.

**UNIFICAR – Na defesa dos trabalhadores aquaviários, houve episódios marcantes?**

**AM** – Com certeza. Uma das operações mais marcantes, da qual participei, foi uma realizada em conjunto com diversos órgãos, em navios de cruzeiros, para verificar denúncias de assédio moral e jornada extraordinária. O contato com a realidade desses profissionais contribuiu para um olhar diferenciado e ainda mais atento sobre esta atividade. Também as operações realizadas no Amazonas, no período em que estive em Manaus, me permitiram ter contato com uma realidade diversa daquela a que estamos acostumados. A experiência de buscar a melhoria das condições de vida e de trabalho desses profissionais é indescritível.

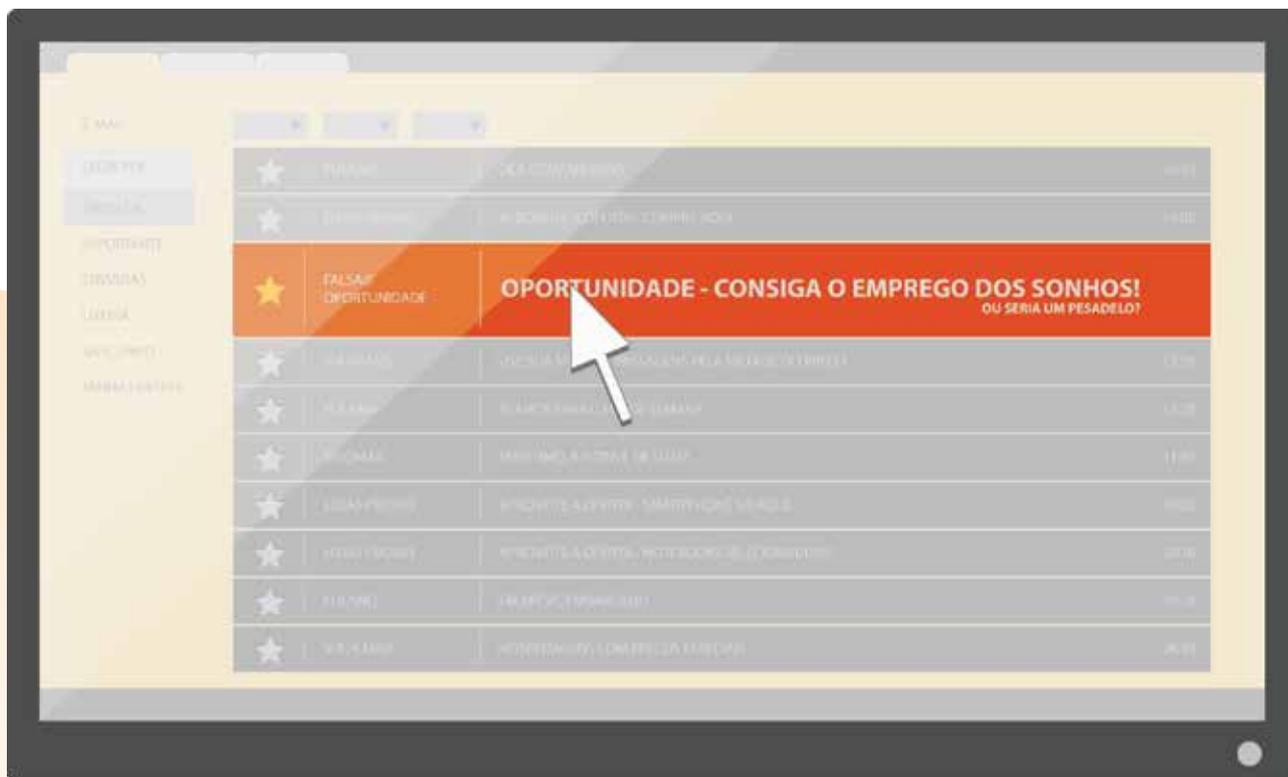
**UNIFICAR – O senhor acrescentaria algo mais?**

**AM** - Gostaria de agradecer ao SINDMAR a oportunidade de falar um pouco sobre a Conatpa à comunidade aquaviária. Gostaria, também, de destacar o importante trabalho que o Sindicato vem realizando em prol dos trabalhadores. Não há dúvidas de que os sindicatos são importantes atores sociais na busca da implantação da Agenda do Trabalho Decente.

“

A navegação aquaviária é sensível para os interesses nacionais e deveria ser assegurada por políticas públicas de desenvolvimento do setor, sobretudo na cabotagem.”





Se, em tempos normais, quem procura por emprego já deve observar alguns cuidados, em épocas de crise, como a atual, a atenção deve ser redobrada, porque se faltam oportunidades, sobram oportunistas querendo se aproveitar da fragilidade e boa-fé de trabalhadores desempregados.

# O GOLPE DO FALSO EMPREGO

**Recentemente**, um Oficial de Náutica procurou o SINDMAR para denunciar a tentativa de golpe que sofreu por parte de uma suposta empresa de navegação, que lhe ofereceu uma falsa proposta de emprego. Segundo a vítima, que preferiu não se identificar, após cadastrar o seu currículo em uma agência de recrutamento do setor marítimo, um suposto contratante fez contato por e-mail para lhe oferecer uma vaga de trabalho na Inglaterra.

De acordo com o jovem, que tem 27 anos, o golpista se identificou como representante de uma empresa de navegação real, com escritórios em diversos países, fornecendo até o nome e endereço do escritório que cuidaria de sua contratação.

Parecia tudo correto, mas quando o tal recrutador lhe ofereceu um salário de 5.500 libras, cerca de 25 mil reais, o jovem piloto desconfiou que podia ser uma fraude. Outro detalhe observado por ele foi o endereço de e-mail do tal recrutador, que não era institucional.

Ao procurar amigos para saber se alguém já havia sido abordado pelo "recrutador", imediatamente foi avisado que outros marítimos tinham passado pela mesma situação e que ele poderia estar caindo em um golpe. Então, a fim de obter mais detalhes sobre a falsa proposta de emprego e fazer uma denúncia, o Oficial de Náutica deu corda ao farsante, mostrando interesse pela vaga.

Como já havia sido alertado, o jovem marítimo não ficou surpreso com as condições impostas pela "empresa". Ele precisaria antecipar o pagamento de supostas despesas administrativas, exames médicos e taxas consulares decorrentes de sua futura contratação. O bandido, escondido nas sombras da Internet, foi enfático ao pedir que a transferência bancária fosse feita por

alguém da família, além de pedir cópias do passaporte e demais documentos pessoais do jovem.

O Oficial de Náutica, então, recusou a "oferta" e denunciou o fato ao SINDMAR, que, com o apoio da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), está relatando o ocorrido aos órgãos laborais competentes. Feito isto, as autoridades emitirão um alerta à Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Infelizmente, denúncias desse tipo são recorrentes. Segundo o Delegado do SINDMAR em Santos (SP) e inspetor da ITF, Renialdo Salustiano de Freitas, o número de vítimas do golpe do falso emprego no setor marítimo cresce a cada ano. As operações fraudulentas têm origem em diversos lugares do mundo e afetam, principalmente, trabalhadores de países africanos e do Leste Europeu, Filipinas, Índia e Indonésia.

Os estelionatários utilizam nomes e endereços de empresas estabelecidas no mercado como estratégia para parecerem confiáveis. Geralmente, os criminosos pedem ao candidato à vaga de emprego para antecipar o pagamento de um valor que varia entre 500 e mil dólares. Renialdo Salustiano destaca a importância de as pessoas denunciarem. "Algumas vítimas se sentem constrangidas por terem caído em um golpe como este, mas é importante que todos denunciem, mesmo aqueles que não chegaram a pagar o valor solicitado", alerta.

O jovem marítimo que denunciou o golpe ao SINDMAR, agradeceu a ajuda e as informações prestadas, e afirmou estar aliviado por não ter entrado de gaiato nesta história. Mas, se disse frustrado com tudo o que aconteceu. "Com essa crise, a gente quer trabalhar. Estou há mais de cinco meses sem embarcar e fico triste por isso", lamentou.

## Não caia no golpe do falso emprego!

**1** Observe se o e-mail que recebeu é mesmo de uma empresa confiável. Desconfie de propostas de emprego enviadas por e-mail com provedor popular. Ex.: rhempresax@gmail.com

**2** Se o suposto contratante lhe oferecer um salário muito acima da média, desconfie!

**3** Não pague antecipadamente! A cobrança antecipada de valores para despesas de contratação é proibida pelas convenções marítimas internacionais da OIT.

**4** Passaporte e visto de trabalho são providenciados por você, no seu país de origem.

**5** Não envie cópias de documentos pessoais e não oriente um familiar a fazer qualquer transação bancária para desconhecidos. Os seus dados podem ser usados em outras operações fraudulentas!



# Acordos Coletivos de Trabalho **LUTA POR AVANÇOS É PERMANENTE!**



Da esquerda para a direita: o Assessor para Acordos, Edemir Ramos, e o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, negociam com representantes das empresas offshore

Cada Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) firmado é precedido por negociações sempre difíceis, que exigem estratégia, paciência e perseverança. Nunca foram fáceis, é verdade, e as empresas alegam todo tipo de dificuldades, utilizando um discurso de crise e de cenários negativos. Sempre pintam um quadro com cores fortes e nebulosas, no início de uma negociação, independentemente da conjuntura econômica. E, se não for conjuntural, volta e meia é a “redução de custos” que comparece à mesa de negociação, tentando justificar o injustificável, para resistir aos avanços necessários às condições de trabalho.



Mas, o SINDMAR não se deixa intimidar! Na luta permanente pela manutenção dos empregos e de direitos já adquiridos, criação de novas vagas e avanços nas condições de trabalho para os marítimos, o SINDMAR tem sido incansável na defesa dos interesses de seus representados e representadas. E importantes conquistas, como ganho real para os trabalhadores e a adoção do regime de embarque/reposu 1x1 em quase todas as empresas, têm resultado deste trabalho.

## Estes são os ACTs mais recentes firmados pelo SINDMAR e seus respectivos destaques:



### Norsul Graneleiros ACT 2015-2016 e ACT PLR 2015

- ▶ Manutenção das cláusulas do ACT 2014-2015;
- ▶ Acordo Coletivo de Trabalho com vigência de 1 (um) ano, de 1º/8/2015 a 31/7/2016;
- ▶ Implantação do regime de trabalho 1x1, sendo 60 dias embarcados por 60 dias de repouso, iniciando a implantação imediatamente após a assinatura e concluindo até 30/1/2016;
- ▶ Aumento da remuneração total anual.

#### Para corrigir distorções existentes, algumas funções tiveram reajustes variados:

- ▶ Aumento do valor da soldada-base em função da incorporação de parte da ajuda de custo;
- ▶ Aumento indireto da gratificação de embarque em função do aumento da soldada-base;
- ▶ Reajuste do vale-alimentação;
- ▶ Reajuste do bolsa-escola;
- ▶ Reajuste da ajuda de custo de embarque/desembarque;
- ▶ Reajuste da gratificação de custo do Comandante;
- ▶ Descrição de condições e metas para pagamento de Participação nos Lucros ou Resultados (PLR).

### Norsul Cargas Líquidas ACT 2015-2016 e ACT PLR 2015

- ▶ Manutenção das cláusulas do ACT 2014-2015;
- ▶ ACT com vigência de 1 (um) ano, de 1º/8/2015 a 31/7/2016;
- ▶ Reajuste sobre a remuneração total mensal, garantindo a reposição integral do INPC acumulado no período mais ganho real.

#### Para corrigir distorções existentes, algumas funções tiveram reajustes variados:

- ▶ Criação da “Gratificação de Vetting”\* para o Comandante, Chefe de Máquinas, Imediato e Primeiro Oficial de Máquinas;
- ▶ Aumento do valor da soldada-base em função da incorporação de parte da ajuda de custo;
- ▶ Aumento indireto da gratificação de embarque em função do aumento da soldada-base;
- ▶ Reajuste do vale-alimentação;
- ▶ Reajuste do bolsa-escola;
- ▶ Reajuste da ajuda de custo de embarque/desembarque;
- ▶ Reajuste da gratificação de custo do Comandante;
- ▶ Descrição de condições e metas para pagamento de Participação nos Lucros ou Resultados (PLR).

\*A Gratificação de Vetting é paga em função de inspeções feitas pelas empresas contratantes, verificando as condições operacionais e o cumprimento das regras exigidas pelo comércio marítimo internacional.

### Norsul Empurradores ACT 2015-2016 e ACT PLR 2015

- ▶ ACT com vigência de 1 (um) ano, de 1º/2/2015 a 31/1/2016;
- ▶ Manutenção das demais cláusulas do ACT 2014-2015;
- ▶ Reajuste sobre a remuneração, vale-alimentação, bolsa-escola e ajuda de custo para despesas de viagem;
- ▶ Descrição de condições e metas para pagamento de Participação nos Lucros ou Resultados (PLR).



### Van Oord ACT 2015-2017

- ▶ Reajuste salarial acima da inflação, com ganho real, retroativo à data-base (1º/2/2015);
- ▶ Vigência de 2 anos para o ACT, incluindo correção com ganho

real das remunerações e valores na data-base do segundo ano da vigência (1º/2/2016);

- ▶ Reajuste no vale-alimentação retroativo a 1º/2/2015;
- ▶ Vale-alimentação a ser creditado no mês de dezembro de cada ano, no dobro do valor estipulado na cláusula do vale-alimentação;
- ▶ Redução do tempo máximo embarcado para 28 dias;
- ▶ Incorporação do valor da Etapa, diluído nas verbas que compõem a remuneração;
- ▶ Definição em ACT do valor da ajuda de custo de cada embarque e de cada desembarque;
- ▶ Previsão de remuneração para a marítima gestante.



# Acordos Coletivos



## **Aliança ACT 2015-2016**

- ▶ Manutenção da data-base;
- ▶ Manutenção das cláusulas não modificadas pelo ACT 2015-2016;
- ▶ Redução da diferença entre a remuneração na condição de embarcado e a remuneração na condição de desembarcado;
- ▶ Reajuste do valor do vale-alimentação;
- ▶ Pagamento de abono salarial compensatório pelas diferenças percentuais no vale-alimentação, no valor correspondente a 1 (uma) soldada-base para os Oficiais e ½ (meia) soldada-base para os Eletricistas.

## **Bravante ACT 2015-2016**

- ▶ ACT com vigência de 1 (um) ano, de 1º/2/2015 a 31/1/2016;
- ▶ Reajuste sobre a remuneração e demais cláusulas financeiras, retroativo a fevereiro de 2015;
- ▶ Previsão de pagamento de PLR (Participação nos Lucros ou Resultados).

## **Gardline ACT 2015-2016**

- ▶ ACT com vigência de 1 (um) ano, de 1º/2/2015 a 31/1/2016;
- ▶ Reajuste sobre a remuneração e demais cláusulas financeiras, retroativo a fevereiro de 2015;
- ▶ Tempo máximo embarcado de 28 dias.

## **Log-in ACT PR 2015**

- ▶ Descrição de condições e metas para pagamento de Participação nos Lucros ou Resultados (PLR).



## **Libra ACT 2015-2016**

- ▶ Manutenção das cláusulas do ACT anterior, não modificadas pelo ACT 2015-2016, com exceção da cláusula de abono indenizatório;
- ▶ Reajuste salarial aplicável em todos os itens econômicos;
- ▶ Reposição integral da inflação do período (INPC), retroativa à data-base (1º de abril), evitando que haja prejuízo no período;
- ▶ Reajuste do vale-alimentação;
- ▶ Reajuste do vale-alimentação extra (pago no mês de dezembro);
- ▶ Reajuste da ajuda de custo docagem;
- ▶ Aplicação, a partir de agosto de 2015, da Política Global de Aniversário, que consiste em pagamento de abono proporcional quando o funcionário completa 10, 25, 40 ou 50 anos de casa.



Associados e associadas do SINDMAR, cadastrados em nosso site, podem conferir e baixar os Acordos Coletivos de Trabalho acessando:

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

# 100 anos de Luta dos Marítimos

A história  
da Marinha  
Mercante  
brasileira  
contada por  
quem vivenciou  
intensamente  
o movimento  
sindical por  
décadas

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

SINDMAR:  
(21) 3125-7600



**ACTs PETROBRAS e TRANSPETRO**

# **INTRANSIGÊNCIA DA TRANSPETRO IMPEDE ASSINATURA DO ACORDO**

Sindicalistas dão  
início à greve da  
Transpetro em  
todo o País



Notícias se multiplicam na imprensa sobre a iminente venda da Transpetro, enquanto a empresa está no centro das atenções por conta do vazamento das explosivas gravações feitas pelo seu ex-Presidente Sérgio Machado, no âmbito da Operação Lava Jato. O desmonte do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) do Governo Federal, que previa



a construção de 49 navios e entregou apenas 14, o desemprego crescente e as incertezas geradas pela atual conjuntura política brasileira tornam o cenário ainda mais desolador. Não há exagero em afirmar que a sobrevivência do marítimo brasileiro no Sistema Petrobras, neste momento, está em xeque. Seus postos de trabalho estão gravemente ameaçados.



**Há sete meses**, o SINDMAR e os demais sindicatos marítimos coirmãos, filiados à Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) e à Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) vêm negociando os Acordos Coletivos de Trabalho (ACTs) da Transpetro e da Petrobras. Ao longo deste período, as longas e tensas reuniões foram marcadas pela total falta de sensibilidade e de percepção das companhias quanto às necessidades de seus trabalhadores e trabalhadoras marítimos. Durante esses meses, as empresas pressionaram o tempo todo para que fossem aceitas propostas inadequadas às necessidades que o momento atual impõe.

E mesmo agora, após a audiência de conciliação com a Transpetro, convocada pelo Tribunal Superior do Trabalho e realizada em 17 de maio passado, quando o conflito pareceu se encaminhar para um desfecho positivo, a empresa não só continua impassível em sua posição, como, também, tem transformado a negociação em uma “Torre de Babel”, divulgando inverdades e informações desconectadas da realidade, dificultando que se chegue a um consenso.

Foi somente na audiência de conciliação do TST, conduzida pela Ministra Kátia Magalhães Arruda, já com a greve na Transpetro em curso, que a empresa recuou e a negociação avançou nas necessárias e justas cláusulas de excedente de pessoal e de compromisso de mudança para o regime de repouso 1x1, reivindicações consideradas prioritárias para todos os marítimos e marítimas da Transpetro. O atendimento a estas reivindicações foi considerado um avanço histórico, mas logo depois, a Transpetro sinalizou que não pretendia encerrar o conflito.

Nas reuniões seguintes à audiência, realizadas no fim de maio, dentro do prazo de 15 dias dado pelo TST para que o acordo fosse celebrado, as entidades sindicais marítimas voltaram a esbarrar na intransigência da empresa. Desta vez, por causa do modo como a Transpetro pretende fazer a correção da inflação acumulada de diversos itens de remuneração e benefícios do acordo em discussão. Mais do que a questão financeira, o que se evidenciou, novamente, foi a atitude discriminatória da empresa em relação aos seus empregados marítimos. Com o resultado decepcionante destas reuniões só restou a alternativa de retornar ao tribunal para o julgamento.



Várias reuniões já foram realizadas sem que se chegue a um consenso

## **Marítimos rejeitaram todas as propostas e decidiram a favor da greve**

Colocadas sempre em consultas amplamente divulgadas, as propostas apresentadas pela Transpetro foram todas rejeitadas pela maioria dos marítimos, que também apoiou a deflagração da greve. Os procedimentos referentes ao movimento de paralisação foram definidos e aprovados na Assembleia Geral conjunta realizada em 4 de maio, na sede da FNTTAA. A greve, que teve início em um sábado de manhã, dia 14 de maio, até o fechamento desta edição encontrava-se suspensa, mas o Comando Nacional de Mobilização (Conamo) dos sindicatos marítimos manteve sua rotina de visitas e reuniões a bordo dos navios da Transpetro para esclarecer dúvidas sobre as negociações e ouvir reivindicações. Até agora, representantes do SINDMAR e dos demais sindicatos marítimos fizeram mais de 250 visitas.

É importante lembrar que, ao longo de toda a negociação, a Transpetro tem tentado coibir o movimento de greve e a atividade sindical, inclusive com ações ilegais e inconstitucionais durante a paralisação. A audiência do TST foi convocada após o órgão negar liminar à empresa contra a greve e confirmar a legalidade do movimento, que ganhou repercussão na imprensa internacional e tem o apoio da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF do inglês International Transport Workers' Federation).

**Continua na próxima página**



O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, discute a minuta do ACT, entre o Diretor de Relações Internacionais Carlos Augusto Müller (à esq.) e o Segundo Presidente do Sindicato, José Válido





Observado por outros dirigentes sindicais, o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, o CLC Carlos Augusto Müller, conversa com tripulação de um navio da Transpetro sobre o ACT



O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida Filho, ressalta que os representantes da Transpetro precisam compreender o momento, lembrando que as reivindicações são justas e o que está em pauta é a sobrevivência dos marítimos e marítimas brasileiros no Sistema Petrobras. Criticando a tentativa da Transpetro de intimidar seus trabalhadores, pressionando-os a votar a favor das propostas, o dirigente sindical advertiu que “os marítimos não estão buscando conflito e, sim, o consenso”. Ele lembrou que foi preciso acionar o Ministério Público do Trabalho para cessar a interferência indevida da empresa, que tentava sufocar o movimento de greve. Severino Almeida Filho tam-

bém frisou que todo este desgaste poderia ser evitado, se a empresa compreendesse a conveniência, a propriedade e a oportunidade de conceder aos marítimos estes avanços.

O Comando Nacional de Mobilização (Conamo) tem enviado, quase diariamente, mensagens a todos os seus representados e representadas com vínculo com a Transpetro, com o objetivo de rebater as informações distorcidas que, por sua vez, a empresa vem divulgando.

**OBS:** o ACT da Petrobras 2015 foi firmado no dia 7 de junho, após nova e ampla consulta aos marítimos sobre a última proposta apresentada pela companhia. Já o ACT da Transpetro, até o fechamento desta edição, ainda não havia tido o seu desfecho.

## Venda da Transpetro e greve dos marítimos repercutiram na imprensa





**Diretores e delegados do SINDMAR, acompanhados de outros líderes sindicais, fizeram mais de 250 visitas aos vários navios da Transpetro**



Em janeiro passado, apesar dos constantes desmentidos, Ivan Monteiro, Diretor Financeiro da Petrobras, anunciou a venda de ativos da estatal, entre eles a Transpetro, sem que o assunto tivesse sido tratado nas reuniões dos Conselhos de Administração (CA) das companhias. O anúncio provocou a imediata e indignada reação do representante dos empregados no CA da Transpetro, o Capitão de Longo Curso Raildo Viana, e, também, do SINDMAR, que denunciou o fato à Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Tais fatos também ganharam espaço na mídia nacional e no exterior.

# Conselho de Administração da Transpetro 2016

## O CLC Raildo Viana foi reeleito representante dos empregados

A participação de um representante dos trabalhadores nos Conselhos de Administração das empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias, por meio da Lei 12.353/2010, a partir de 2013, foi uma conquista histórica.

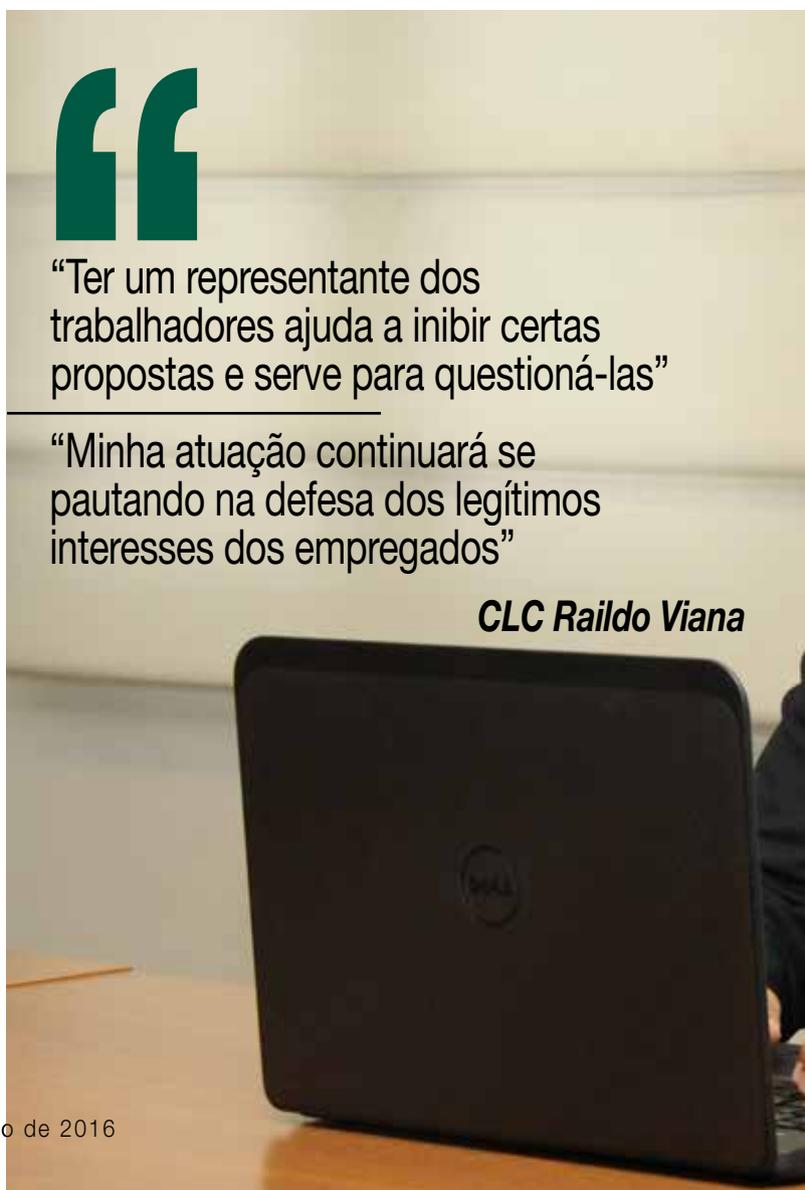
Embora esta lei e o estatuto da Transpetro vedem sua participação em deliberações sobre temas como relações sindicais, remuneração, benefícios e vantagens, previdência complementar e matérias assistenciais, a representação tem sido fundamental para a democratização das gestões.

“

“Ter um representante dos trabalhadores ajuda a inibir certas propostas e serve para questioná-las”

“Minha atuação continuará se pautando na defesa dos legítimos interesses dos empregados”

*CLC Raildo Viana*



**O Conselho de Administração** (CA) da Transpetro é formado por seis integrantes: quatro da Petróbras, um membro indicado pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão e o representante dos empregados.

Em 2016, pelo quarto ano consecutivo, o CA da Transpetro tem um marítimo como representante dos empregados. Com apoio do SINDMAR, o Capitão de Longo Curso (CLC) Raildo Viana, de 36 anos – 12 deles a bordo de navios da Transpetro – foi reeleito para seu segundo mandato por ampla maioria: foram 1.865 votos, equivalentes a 59,87% dos votos válidos. Antes dele, no período 2013-2014, a função foi exercida pelo CLC Carlos Augusto Müller.

Representar os mais de 5 mil trabalhadores da Transpetro, de terra e de mar, é uma grande responsabilidade. A Revista Unificar entrevistou Viana sobre o trabalho que ele vem realizando desde o ano passado.



**Unificar – Por que é importante haver um representante dos empregados nos Conselhos de Administração?**

**RV** – Nas empresas em que o governo é o maior acionista, é grande a ingerência dos governantes na gestão. E tal ingerência nem sempre está focada no desempenho (lucro ou sustentabilidade), mas, sim, em atender aspectos de uma política governamental, até para fins eleitoreiros. Por isto, ter um representante dos trabalhadores, mesmo que seu voto não possa mudar o resultado final de uma decisão a ser tomada pelo Conselho, é importante porque ajuda a inibir certas propostas e serve para questioná-las. Como conselheiro, acompanho a gestão dos diretores, examino documentos e solicito, sempre que necessário, esclarecimentos sobre negócios, contratos e quaisquer outros atos da companhia. Também posso consultar o conselho fiscal e a auditoria interna da Transpetro sempre que for preciso. São mecanismos que nos permitem conhecer e acompanhar de forma abrangente os negócios da empresa para deliberar e discutir as matérias do Conselho com segurança.

**Unificar – Pelo quarto ano seguido, um marítimo será o representante dos trabalhadores da Transpetro. Como conquistou o apoio do quadro de terra também?**

**RV** – Acredito que minha reeleição, mais uma vez com vitória em primeiro turno, é um reconhecimento ao bom desempenho em 2015, quando interagi bastante não apenas com os trabalhadores, mas, também, com os seus representantes sindicais, de mar e de terra. Com o cuidado de não tratar de assuntos inerentes às competências legais dos sindicatos, continuo interagindo com as representações sindicais da nossa força de trabalho, levando ao Conselho de Administração seus principais anseios, mantidos os limites impostos pela lei que criou esta representação. É uma grande responsabilidade que, diante da conjuntura atual, só aumenta.

Antes de chegar ao posto de Comandante, exerci outras funções, convivendo com os trabalhadores e trabalhadoras dos terminais aquaviários de norte a sul do País. Creio que minha atuação contribuiu para que obtivesse o reconhecimento deles, que me confiaram seus votos. A constante interação com os colegas da área administrativa da Transpetro me permitiu identificar as demandas e, também, as dificuldades enfrentadas pelos empregados da companhia. Estou na faixa da maioria dos empregados da “jovem” Transpetro: com menos de 20 anos de empresa. Estou atento à realidade e sintonizado com os anseios desta significativa parcela de jovens que identifica a Transpetro como uma empresa perene.

**Continua na próxima página**



# Conselho de Administração da Transpetro 2016

## **Unificar – O senhor se preparou para esta função?**

**RV** – No Conselho de Administração são definidas, dentre outras questões, os desafios, os objetivos e as principais diretri-

zes da Transpetro. Desde que assumi esta responsabilidade, em maio de 2015, foram realizadas 14 reuniões do CA. Para me preparar, procurei, com recursos próprios, o apoio de renomados profissionais das áreas de economia, ciências políticas, negociação avançada, PNL e coaching.

## **Unificar – O ano de 2015 foi especialmente difícil. Que balanço o senhor faria do seu primeiro mandato?**

**RV** – Participei de diversas atividades buscando a integração com a força de trabalho. Acompanhei a apuração de acidentes e visitei unidades em várias cidades do País. Na pauta, a luta permanente pela manutenção da Transpetro com 100% de capital da Petrobras e, também, contra o Projeto de Lei do Senado (PLS) 555/2015, que transforma todas as empresas públicas em sociedade anônimas. Posso afirmar, também, que minha atuação tem se pautado pelo diálogo com as bases e a interação com as legítimas entidades sindicais.

Convidado a participar de reuniões na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, destaquei a importância da manutenção dos projetos relacionados à Transpetro, defendendo sempre que os postos de trabalho sejam ocupados por brasileiros. Também fiz várias visitas a entidades representativas e participei de eventos ligados à governança e a compliance, como palestras no Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC) e o seminário para os Conselheiros de Administração nas Estatais Federais, organizado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, em setembro de 2015, em Brasília (DF).

Apoiei recomendações visando a tornar a fiscalização mais efetiva, com maior abrangência de atuação da auditoria interna e de outros mecanismos recém-criados, para barrar a possibilidade de ocorrerem desvios como os que foram amplamente divulgados para a sociedade e que causaram graves danos à empresa.

Resumidamente, tratamos de assuntos como a contratação de auditoria independente; o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef); código de ética; análise das demonstrações contábeis e do Relatório Anual de Auditoria Interna; o Plano Básico de Organização e o Plano de Negócios e Gestão. Além disso, as reuniões do CA abordaram a sucessão de membros da Alta Administração; acidentes graves envolvendo a força de trabalho e unidades operacionais; o relatório da Ouvidoria

interna; o Programa de Dispêndios Globais; o orçamento anual de investimentos; a criação dos Comitês de Segurança, Meio Ambiente e Saúde (SMS) e Auditoria (ambos ligados ao CA); e a alteração nos processos de recebimento e tratamento de denúncias de fraude e corrupção, dentre outros.

## **Unificar – O senhor foi reeleito no primeiro turno, em 2016. A que atribui esta vitória?**

**RV** – A minha reeleição aconteceu em um momento de grande expectativa quanto aos rumos da empresa. Procurei demonstrar que minha atuação continuará se pautando na defesa dos legítimos interesses dos empregados e sua valorização na estrutura da Transpetro, estimulando nossos trabalhadores e trabalhadoras, de mar e de terra, a participarem ainda mais da construção desta representação. Também coloquei meu mandato à disposição de todas as organizações sindicais no sentido de desenvolver ações, no âmbito da minha competência, observando sempre a ética nas relações e representações sindicais.

Vencemos no 1º turno com a maioria absoluta dos votos válidos. E isto se tornou possível graças ao apoio e à mobilização da nossa força de trabalho e, também, do SINDMAR.

## **Unificar – Quais são os temas, hoje, que mais necessitam de uma atuação firme do representante dos empregados?**

**RV** – A situação atual do Sistema Petrobras tem gerado uma grande preocupação entre os trabalhadores, uma vez que temos acompanhado um processo alarmante de venda de ativos e abertura de capital das principais empresas do Sistema.

Em meados de janeiro, eu e todos os colegas da Transpetro fomos surpreendidos com a notícia divulgada pela imprensa sobre a decisão da Petrobras de avaliar a venda de participação na companhia, como parte do plano de desinvestimento que vem sendo anunciado. Como não poderia ser diferente, sendo o representante dos empregados no CA da Transpetro, imediatamente emiti uma nota de repúdio contra as declarações do Diretor Financeiro da Petrobras, Ivan Monteiro, informando, também, que o assunto não havia sido apresentado ou discutido nas reuniões do CA. Além disso, pedi maiores e imediatos esclarecimentos à Diretoria Financeira e, também, ao próprio Conselho da companhia. Na ocasião, minha mensagem de repúdio à venda de participação na Transpetro foi, inclusive, repercutida pela grande imprensa, em jornais como O Estado de S. Paulo (Estadão).

Minha atuação requer um posicionamento firme sobre a permanência da empresa dentro do Sistema Petrobras, guiado pela transparência e pelo diálogo, mas deixando clara nossa intenção de lutar contra qualquer ação que venha a ameaçar nossos postos

# Repercussão na mídia



Mensagem de Viana contra a venda da Transpetro repercutiu na imprensa

de trabalho e a posição estratégica de nossa companhia para o desenvolvimento social e econômico de nosso País. Acredito que esta seja a maior expectativa em relação à nossa representação no CA.

**Unificar – Na campanha pela reeleição, o senhor recebeu apoio dos representantes dos empregados de diferentes empresas públicas. Qual é a importância dessa troca de experiências e informações?**

**RV** – Nos Conselhos de Administração são decididos os rumos, planos de negócios e principais diretrizes das companhias. Desde 2015, como representante dos empregados, percebi a importância de aglutinar esforços no sentido de ampliar a influência dos trabalhadores nas decisões das companhias. Com este objetivo, criamos o Fórum dos Representantes Eleitos para os Conselhos de Administração das Estatais, do qual tenho participado ativamente. Estes eventos contribuíram para que pudéssemos trocar experiências quanto às principais dificuldades enfrentadas e às preocupações que se referem ao futuro das nossas respectivas companhias.

**Unificar – Qual a sua análise sobre os problemas que o Sistema Petrobras enfrenta, em particular, a Transpetro?**

**RV** – Há mais de uma década, o plano da Petrobras era tornar-se uma das dez maiores empresas do mundo. Para se ter uma ideia, o Plano de Negócios e Gestão 2014-2018 apontava uma produção de 4,2 milhões de barris diários de petróleo em 2020. Esta expectativa caiu por terra, com a cotação internacional do petróleo atingindo os menores níveis em 12 anos. A Petrobras anunciou um corte em suas pretensões de investimento, agora fixados em 98 bi-

lhões de dólares até 2019. O valor do barril caiu pela metade, cerca de 30 dólares. Anos atrás, o Brent superava os 100 dólares.

É fato que petroleiras do mundo todo têm sido forçadas a se ajustar aos novos preços do petróleo. Desde 2014, início da marcha à ré no valor da commodity, o setor cancelou 380 bilhões de dólares em investimentos, dos quais 44% saíram do papel entre 2016 e 2020, conforme constata-se em um relatório recente da consultoria Wood Mackenzie, especializada em energia e mineração. Também, desde 2014, o setor demitiu 260 mil trabalhadores, conforme outra consultoria, a Graves & Co., e o número pode chegar a 300 mil neste ano.

Sem suporte federal e com as perspectivas negativas para o valor do Brent, a Alta Administração da Petrobras e especificamente o seu Diretor Financeiro, Ivan Monteiro, estão decididos a resolver o problema de caixa da empresa com a venda de ativos. No portfólio cabem todos os ativos que não sejam relacionados à exploração e à produção de petróleo, dentre eles a BR Distribuidora e a Transpetro.

Diante desta possibilidade, quando veio à tona na imprensa a declaração do Diretor Financeiro sobre a venda da Transpetro, sem que o assunto tivesse sido discutido pelo Conselho de Administração, conforme já comentei, o SINDMAR fez uma denúncia à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) contra o executivo. De qualquer modo, é fato que existe um risco iminente para todos os empregados da Transpetro, no que diz respeito à abertura de participação da companhia. Portanto, reafirmo que trabalharei no que for possível, conjugando todos os esforços, para barrar qualquer tipo de ação que venha a trazer prejuízos aos empregados da Transpetro, defendendo a nossa companhia 100% Petrobras.



**N**este momento, em que o mundo inteiro acompanha, com atenção e preocupação, as oscilações da economia chinesa que geram reflexos em diferentes cadeias produtivas, a China afia suas garras, defendendo seus interesses e mostrando a importância do planejamento estratégico para alavancar o desenvolvimento econômico sustentável. Amplia e diversifica seus horizontes a longo prazo, fortalece seu mercado interno e fomenta a criação de milhares de novos postos de trabalho. Gigante também do transporte marítimo internacional, a China prepara-se para expandir, ainda mais, o seu domínio neste setor, com um plano de metas a ser conduzido em estreita parceria entre empresas e governo.



# CASO VALEMEX

**Com estratégia e visão de longo prazo, China expande sua capacidade de transporte marítimo e estabelece novo paradigma. Enquanto isso, política brasileira para o setor vai a pique.**



**E**nquanto isso, o Brasil caminha em outra direção, mergulhado na grave crise política que ameaça comprometer irremediavelmente o seu futuro. Para ficar apenas no âmbito do setor marítimo, como se não bastasse o triste fim do Promef – o Programa de Modernização e Expansão da Frota – é cada vez mais alarmante a intenção de se vender a Transpetro, subsidiária de transporte da Petrobras, sob o pretexto de reestruturação da empresa, afetada pelas consequências da operação Lava Jato.



## NÚMEROS QUE IMPRESSIONAM

**Desde que iniciou** seu processo de modernização, há 40 anos, a China saiu de um sistema fechado para se tornar a segunda maior economia do mundo, com uma indústria invejável em todos os setores, com a qual nenhuma nação compete em escala. Na última década, o crescimento chinês refletiu de tal forma em toda a economia mundial, que rompeu com o padrão de industrialização, revolucionando os paradigmas de produtividade existentes até então. Não é à toa que se diz que “quando a China espirra, o mundo inteiro fica gripado”.

A atual desaceleração chinesa – a previsão de crescimento está entre 6.5% e 7% nos próximos cinco anos – revela, antes de tudo, uma mudança na condução da economia. Em vez de crise, oportunidades. Áreas como tecnologia, serviços e energia limpa continuam a crescer e a gerar empregos. E os empregos têm ganhado qualidade à medida que o governo chinês investe na melhoria da educação.

Continua na próxima página





## CASO VALEMAX



Em artigo recente para o jornal *Correio Braziliense*, o Embaixador da China no Brasil, Li Jinzhang, faz uma avaliação sobre a economia chinesa e seus desafios atuais, destacando que, em 2015, o volume econômico da China, que era de 10 trilhões de dólares, cresceu 6,9%, ou seja, mais de 600 bilhões de dólares, liderando as principais economias mundiais. Jinzhang citou, ainda, o aumento de 7,4% da renda *per capita* real e a criação de 13 milhões de novos empregos, lembrando que o nível de desemprego mantém-se baixo, em 5,1%. E prossegue: “Em 2015, a China foi a segunda maior importadora do mundo, com volume de 1 trilhão e 680 bilhões de dólares. O investimento direto externo pela China chegou a ser de US\$ 127,6 bilhões, 14,7% maior do que no ano anterior. O volume de commodities importado pela China e a sua participação mundial continuam crescendo. Em 2015, a importação chinesa de petróleo aumentou 8,8%, a de minério de ferro, 2,2%, e a de soja, mais de 44%. A China mantém a sua contribuição ao crescimento econômico mundial em mais de 25%. Sem crescimento chinês, o mundial minguaria de 3,1% a 2,4%”.

Já o Presidente Emérito do Conselho Empresarial Brasil-China, Embaixador Sergio Amaral, vê os chi-

neses como mestres em contornar obstáculos. Ressalta o diplomata que, em vez de “bater de frente” ou optar por alternativas de curto prazo, os chineses se empenham em raciocínios e soluções mais duradouras. “Um exemplo para o Brasil”, declarou Amaral.

Em março passado, durante uma audiência pública sobre os acordos com a China, realizada pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado, o ex-presidente da Vale, Roger Agnelli, que faleceria logo depois, vítima de um desastre aéreo, declarou sobre a desaceleração da economia chinesa: “Os chineses sabem o que estão fazendo. Eles conhecem o mundo, sabem o que querem e têm uma estratégia. Têm planejamento de longo prazo e seguem rigorosamente o que foi planejado. Com essa disciplina de executar o planejamento, nos últimos 20 anos a China cresceu uma Alemanha a cada três anos. A diferença agora é que ela vai crescer uma Alemanha a cada quatro anos.” O executivo sabia bem do que estava falando. Afinal, foi ele quem formulou a estratégia dos meganavios Valemax, no período em que presidiu a Vale (2001-2011). Estratégia que sofreu uma reviravolta, em 2012, quando a China vetou o acesso dos Valemax aos seus portos, como veremos a seguir.





## CHINA AVANÇA SOBRE O SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Encomenda de 30 navios Valemax pela China foi destaque na imprensa internacional

**Em setembro** do ano passado, o Conselho de Estado da China anunciou um ambicioso plano para o setor de transporte marítimo a ser implementado até 2020, com algumas das seguintes metas: reformas estruturais profundas no setor dos transportes marítimos; modernização dos setores empresarial e de serviços marítimos; reformas nos operadores sob controle estatal; melhora da competitividade nos mercados internacionais; desenvolvimento de ações relacionadas ao meio ambiente; desenvolvimento do transporte intermodal (marítimo e ferroviário) e do fluvial. Na ocasião, o vice-ministro dos Transportes, He Jianzhong, declarou que empresas e administração pública iriam trabalhar em conjunto e ativamente para a concretização desses objetivos.

O anúncio do plano de desenvolvimento para o setor de transporte marítimo ocorreu dois meses após o governo chinês decidir suspender o embargo imposto aos navios Valemax, que durava desde 2012.

A navegação marítima mundial deve muito à China. São chinesas as grandes invenções que surgiram no início do primeiro milênio - entre os séculos 1 e 3 d.C - e foram adotadas no Ocidente, particularmente na Europa, cerca de mil anos depois, como a bússola, o leme, os mastros múltiplos, os mapas e as cartas marítimas. Portanto, é fácil entender porque a China deverá ser bem sucedida em seu plano.

Hoje, a principal causa dos problemas enfrentados pelas empresas de navegação é, sem sombra de dúvida,

a desaceleração industrial da China, segundo maior importador de commodities do mundo. Com a retração econômica no país asiático, diminuiu a demanda por materiais de construção como minério de ferro, bauxita e cimento. Os efeitos financeiros se disseminaram, passando das mineradoras para as transportadoras que levam essas cargas mundo a fora. A China, cuja desaceleração prejudica o setor de transporte marítimo, é a mesma China que está firmemente empenhada em dar as cartas neste setor.

Há algumas semanas, mostrando que a China está levando muito a sério o seu objetivo, foi amplamente divulgada a notícia de que três transportadoras chinesas - Cosco Group, China Merchants Group e ICBC Financial Leasing Co. - encomendaram a quatro estaleiros locais 30 supercargueiros, do tipo Valemax, que deverão ficar prontos a partir de 2018. Segundo analistas, com a medida a China deterá o controle de 30% das exportações de minério de ferro do Brasil até 2026, mantendo as tarifas de frete reduzidas por vários anos e pondo ainda mais pressão sobre as empresas ocidentais de transporte marítimo, que vêm lutando por contratos durante uma das crises mais longas do setor.

Esta notícia, somada ao episódio envolvendo os Valemax, ilustra bem a sagacidade chinesa e encerra uma importante lição, que deveria ser profundamente estudada e aprendida pelo Brasil.



Continua na próxima página



## CASO VALEMAX



## O PLANO (QUASE) PERFEITO DA VALE

Para enfrentar as grandes flutuações do frete internacional e visando a aumentar suas exportações de minério de ferro para a China, a mineradora brasileira Vale S/A lançou, em 2010, o megacargueiro Valemax, com capacidade para 400 mil toneladas, o dobro da dos navios Capesize, os maiores do mundo até então. As novas embarcações representaram um ganho enorme em escala, transportando mais cargas por viagem e reduzindo significativamente o preço do frete. Com isso, a mineradora tornou-se uma concorrente de empresas de transporte de grãos sólidos, especializadas na movimentação de matérias-primas e commodities.

Sendo a China o maior comprador de minérios do planeta e destino de metade da produção da Vale, baratear o frete colocaria o Brasil em posição de vantagem em relação a competidores com melhor logística, como a Austrália, cujo minério chega aos portos chineses em apenas 15 dias, contra os 40 que o produto brasileiro viaja desde a partida de Carajás (PA). Capazes de atravessar o oceano com apenas 25 tripulantes, os Valemax também trouxeram mais eficiência a um custo menor, além de serem mais sustentáveis, emitindo 35% menos gás carbônico que um minereiro tradicional. O plano da Vale foi ambicioso: construir 60 navios.

A princípio, a China mostrou-se receptiva ao projeto. Afinal, seus estaleiros receberam a encomenda de 24 Valemax, metade deles financiada por dois bancos públicos chineses. Em dezembro de 2011, o primeiro Valemax atracou no noroeste chinês, des-

carregando, em 55 horas, 350 mil toneladas de minério, um recorde mundial. Um mês depois, porém, o Ministério dos Transportes da China vetou o acesso dos supernavios da Vale, alegando falta de segurança. Mas, a verdadeira razão do embargo teria sido a pressão da Associação de Armadores da China que considerou o Valemax como “uma questão de monopólio e concorrência desleal, que não só feria os interesses da indústria de transporte da China continental, mas também da Coreia do Sul, do Japão e de Taiwan”. A Vale, então, viu seus planos irem por água abaixo e apenas 18 dos 60 navios foram entregues, a um custo de US\$2 bilhões.

Em julho de 2015, o governo chinês suspendeu o embargo. A essa altura, a Vale já havia vendido ou alugado seus megacargueiros para empresas chinesas, entre elas, a gigante estatal Cosco Group, cuja frota total é de 1.114 embarcações, com capacidade de 85.32 milhões de DWT (toneladas de porte bruto), o que a faz a primeira do mundo no setor de transporte marítimo, com mais de 1.000 empresas e filiais em mais de 50 países e regiões e 130.000 funcionários no total.

Agora, a recente encomenda dos 30 Valemax confirma o que já se sabia haver por trás do veto em 2012: de olho no domínio do transporte marítimo internacional, os chineses adquiriram navios Valemax que tinham ficado ociosos, suspenderam o embargo e, agora, anunciaram esta aquisição, que propiciará à China o controle das tarifas de frete marítimo pelos próximos 10 anos.





## TRANSFORMANDO O LIMÃO EM LIMONADA

**Apesar da** “rasteira” dada pelos chineses e de outros fatores, no fim de abril passado, a Vale surpreendeu o mercado, ao registrar lucro de R\$ 6,3 bilhões no primeiro trimestre do ano, revertendo o prejuízo de R\$ 33,1 bilhões do quarto trimestre de 2015. Ao apresentar os resultados, o Presidente da Vale, Murilo Ferreira, declarou-se otimista em relação à China que, no primeiro trimestre, representou 42,9% da receita operacional da

mineradora, configurando-se como a principal cliente da empresa. Dentre outros aspectos, a boa performance da Vale se deveu à queda de 20% nos custos do frete marítimo para o mercado chinês. De acordo com o Diretor-Executivo de Finanças da Vale, Luciano Siani Pires, a operação logística da empresa poderá até melhorar o desempenho, contando, para isto, com os navios Valemax aportando direto nos portos chineses.

Continua na próxima página

“

Os chineses sabem o que estão fazendo. Eles conhecem o mundo, sabem o que querem e têm uma estratégia. Têm planejamento de longo prazo e seguem rigorosamente o que foi planejado.”

**Roger Agnelli**





**CASO  
VALEMAX**



*São chinesas as grandes invenções que surgiram no início do primeiro milênio, como a bússola, o leme, os mastros múltiplos, os mapas e as cartas marítimas.*



## ENQUANTO ISSO, NO BRASIL...

**Na ocasião** do embargo, em 2012, o governo brasileiro, que tem participação acionária na Vale, não deu sinais de que havia compreendido a magnitude da ação chinesa e suas graves consequências para o nosso já combatido setor marítimo.

Somando-se este fato ao que vem ocorrendo com a frota do Sistema Petrobras e a possibilidade de venda de sua subsidiária Transpetro, pode-se afirmar que a política de desenvolvimento para o setor naval brasileiro, que há alguns anos prometia levar o país a um novo patamar de crescimento econômico, naufragou de vez. O Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, previa a construção de 49 petroleiros e 20 comboios hidroviários. Passados 12 anos de sua criação

(em 2004), foram entregues apenas 14 navios. E o número de cancelamentos de embarcações do Promef já supera o de navios entregues. Neste contexto, os marítimos brasileiros enfrentam uma grave ameaça: o desemprego.

Milhares de postos de trabalho podem vir a ser cortados ou reduzidos, sem que o governo brasileiro demonstre qualquer intenção de reverter a situação. Antes, muito pelo contrário, caminha para perpetrar um crime contra o País e a sociedade brasileira, caso insista na equivocada venda de ativos, ou seja, na venda da Transpetro e seus navios, em uma clara demonstração de gestão com visão míope, em que o interesse imediato do capital se sobrepõe ao que seria, de fato, o melhor para o Brasil.

Em artigo, reproduzido a seguir, o Presidente



## VALEMAX - O GIGANTE DO MAR

do SINDMAR, Severino Almeida Filho, compara a visão de longo prazo chinesa com as ações brasileiras, quase sempre de curtíssimo prazo, “visando a resultados imediatos e ignorando o interesse da Nação”. E ressalta que a consequência dessa falta de visão brasileira traduz-se no desmantelamento de organizações, na eliminação de postos de trabalho e na falta de perspectiva de um ambiente econômico mais próspero.

Para quem tem fé e acredita, o futuro pode até pertencer a Deus, mas é criado por ações e políticas visando ao cumprimento de um objetivo do Estado que deve ser permanente: o desenvolvimento econômico com justiça social. Enquanto o mundo reza pela China, seus governantes agem. Que isso sirva de lição para o Brasil!

O Valemax foi projetado para navegar durante 30 anos. É o maior navio deste tipo do mundo, superando as dimensões e a capacidade do supergraneleiro Berge Stahl. Tem capacidade para carregar 400 mil toneladas de minério de ferro, o suficiente para construir 400 mil carros. O navio é feito de 46.000 toneladas de aço, tem 362m de comprimento, o equivalente a três campos de futebol, 65m de largura e 30,4m de altura. A carga é armazenada em sete porões, cada um do tamanho de uma quadra de tênis. O transporte de maior quantidade de carga por viagem levou a um corte nos custos de US\$ 4 a US\$ 6 por tonelada. É capaz de atravessar o oceano com 25 tripulantes e emite 35% menos gás carbônico.

Barrado pelo governo chinês, em 2012, sob a alegação de falta segurança, contraditoriamente, o navio é tido como mais seguro e bem mais sustentável que os outros da categoria. O Valemax foi premiado com o Nor-Shipping Clean Ship Award, na Noruega, e o RINA Award Significant Ship, do Royal Institute of Naval Architects.



# O exemplo chinês que nos serve de lição

**A recém-divulgada** operação de compra de 30 navios Valemax, avaliados em mais de US\$ 2,5 bilhões, por companhias de navegação chinesas – destinados a transportar, sobretudo, minério de ferro brasileiro – é dessas notícias que nos enchem de frustração e, por que não dizer, raiva. Porém, se bem deglutido, o episódio pode, ao menos, evitar que cometamos novas, digamos, burradas em setores tão fundamentais para o desenvolvimento do País como são a logística e o transporte marítimo.

No momento em que o governo e a Petrobras estudam ou já programam a queima de ativos lucrativos do grupo estatal, seguindo uma “lógica” estritamente financeira, que se limita, por decorrência, a uma perspectiva de curtíssimo prazo, em prejuízo de um planejamento estratégico de longo termo, fazer a correta lição, com base no exame desta operação, passa a ser um imperativo para todos aqueles que têm algum grau de ingerência e responsabilidade na questão.

Sim, porque, neste caso, mais uma vez os chineses estão nos dando um extraordinário e fabuloso exemplo de como o Estado deve se posicionar em prol do desenvolvimento,



adotando medidas e estabelecendo diretrizes que permitam novas oportunidades para as suas empresas e, conseqüentemente, para os seus trabalhadores.

Lamentavelmente, no Brasil, em sentido inverso, vemos o Estado – compelido por uma ideologia que, embora não declaradamente, visa exclusivamente ao interesse do capital, não ao da Nação – dismantelando organizações e, a rigor, sem nenhum exagero ou força de expressão, eliminando não apenas postos de trabalho, mas a real perspectiva de um país mais próspero e promissor para os brasileiros. Eis o que está em jogo.

Conforme noticiado timidamente pela imprensa,

em meados de março passado, as gigantes chinesas do transporte marítimo Cosco Group e China Merchants Group, com o apoio do ICBC Financial Leasing Corporation, fizeram encomendas de 30 navios Valemax, capazes de transportar 360 mil toneladas (mais do que o dobro das embarcações da categoria Capesize hoje em operação). Um negócio que envolverá quatro grandes estaleiros globais. O objetivo da operação não é segredo: ampliar o controle sobre as exportações de minério de ferro provenientes do Brasil pelas próximas décadas, determinando o frete marítimo neste segmento, com pressão direta sobre os armadores ocidentais.

Em outras palavras, o intuito é controlar o valor dos fretes no comércio marítimo de minério de ferro. A Vale, ciente da importância estratégica deste segmento e do peso da China na importação de commodities minerais, até que tentou ter o domínio deste jogo. A empresa pretendia construir 60 navios do tipo Valemax para atuar no segmento. Como sabemos, 18 chegaram a ser entregues, a partir de 2010. Porém, quando iniciava a sua operação, a China proibiu este tipo de embarcação em seus portos, alegando forte “impacto ambiental”, uma medida que forçou a empresa brasileira a se desfazer dos navios.

Mas, quem poderia comprá-los? Claro, os armadores chineses, com decisivo apoio governamental. Com empresas nacionais assumindo os navios, o governo chinês não tardou a levantar o embargo à operação dessas embarcações em seus portos, o que ocorreu em junho de 2015. Nada mais previsível. Dentro do novo contexto, não restou à Vale alternativa a não ser fechar contratos milionários com os armadores chineses para o transporte de seu minério para a China. A propósito, a Vale e a Cosco acabam de firmar um acordo, com duração de 27 anos, pelo qual a armadora chinesa transportará 16 milhões de toneladas de minério produzidos pela companhia brasileira. Detalhe: para tanto, utilizará navios Valemax que haviam sido encomendados pela Vale. Dramática ironia.

Empresa com participação do governo federal, seja diretamente, seja indiretamente por meio de fundos de pensão, a Vale não contou, neste embate, com o apoio do governo brasileiro, e, por isso, o “cabo de guerra” com os chineses ficou insustentável. A omissão é reveladora da falta de visão estratégica que acomete nosso país. O resultado é que valo-

res monumentais em divisas, na forma de pagamento de fretes marítimos, serão transferidos à China, ao invés de ficar no Brasil contribuindo para a melhoria da renda nacional.

Infelizmente, o episódio não é um caso isolado. Temos um extenso histórico de medidas – ou ausência delas – que denotam o descompromisso do Brasil com questões estratégicas. Neste exato momento, assistimos inertes aos entendimentos para a queima de ativos do Sistema Petrobras. E, entre esses, figura justamente uma empresa lucrativa, de importância fundamental para o país. A Transpetro fechou o ano de 2014 com faturamento de R\$ 7,7 bilhões (os dados de 2015 ainda não estão fechados) e lucro líquido de R\$ 905 milhões.

Ora, se o Sistema Petrobras precisa gerar caixa (para fazer frente à queda vertiginosa do barril de petróleo e a um cenário econômico externo adverso), por que deve se desfazer de uma subsidiária lucrativa e estratégica como a Transpetro? Não há lógica que justifique tal medida – a não ser que ela esteja sendo determinada não por critério técnico, mas sim por interesses não declarados, escamoteados por uma crise política artificialmente alimentada. Vale dizer que o faturamento da Transpetro avançou 14% entre 2011 e 2014.

Não custa lembrar que a Petrobras já paga R\$ 12 bilhões por ano com afretamentos de navios, exatamente porque – devido a razões que até hoje jamais foram devidamente esclarecidas – não tem dado prioridade ao fortalecimento de sua própria frota. Esse valor seria suficiente para a construção das 49 embarcações previstas, há dez anos, no Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) – lembrando que apenas 14 navios do programa foram efetivamente entregues. Hoje, a frota da Transpetro conta com 54 embarcações, número insuficiente, que leva a Petrobras a ter contratos de afretamentos com 300 navios mundo afora. É dinheiro que sai do Brasil para gerar renda e empregos alhures. Faz algum sentido se desfazer da Transpetro, em vez de fortalecê-la, para que as nossas divisas não sejam destinadas ao pagamento de fretes no exterior?

A resposta é óbvia!

---

Artigo publicado no jornal Monitor Mercantil, em 29/04/2016 e replicado em veículos especializados sobre o setor marítimo.



# O SINDMAR mais perto de você!

O site do SINDMAR – [www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br) – passou por uma reformulação para atender melhor os seus associados e associadas e, também, todos aqueles que têm interesse no setor marítimo.



Além de informações permanentemente atualizadas sobre as ações sindicais em curso, os Acordos Coletivos de Trabalho (ACTs) e respectivas pautas de reivindicações e negociações, o site do SINDMAR oferece ao internauta notícias e artigos diversos sobre o setor marítimo.



**FHM e o Centro de Simulação Aquaviária também estão na rede**

A Fundação Homem do Mar (FHM) – braço educacional do SINDMAR, e o seu Centro de Simulação Aquaviária (CSA) – também estão com sites novos e marcam presença nas redes sociais com informação relevante sobre cursos, palestras, estudos e tendências do setor marítimo.

Para saber mais, acesse:  
[www.fhm.org.br](http://www.fhm.org.br) e [www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)

**Para ter acesso** a documentos como os ACTs firmados, mensagens sindicais e outros, basta se cadastrar no site, por meio do qual também é possível se informar sobre qualificação e certificações profissionais, aposentadoria, previdência e muitos outros assuntos. Associados e associadas do SINDMAR que ainda não se cadastraram no novo site devem fazê-lo o quanto antes, para continuarem a ter acesso a esse conteúdo. É rápido e fácil.

Há mais de 15 anos, uma importante fonte

de consulta para os marítimos, a Revista Unificar, agora, também está disponível no site do SINDMAR, com todo o seu acervo.

Além do site, o SINDMAR está presente nas redes sociais – Facebook, Twitter e YouTube – sempre trazendo notícias relevantes para seus representados e representadas. Acompanhe o SINDMAR nas redes:

[www.facebook.com/sindmar](http://www.facebook.com/sindmar)  
<https://twitter.com/sindmar>  
 (YouTube): [goo.gl/9QD99x](http://goo.gl/9QD99x)

**Conheça os novos sites do SINDMAR, da FHM e do CSA!**

# Água de Lastro

**Proteção  
ao meio  
ambiente  
é desafio  
permanente**

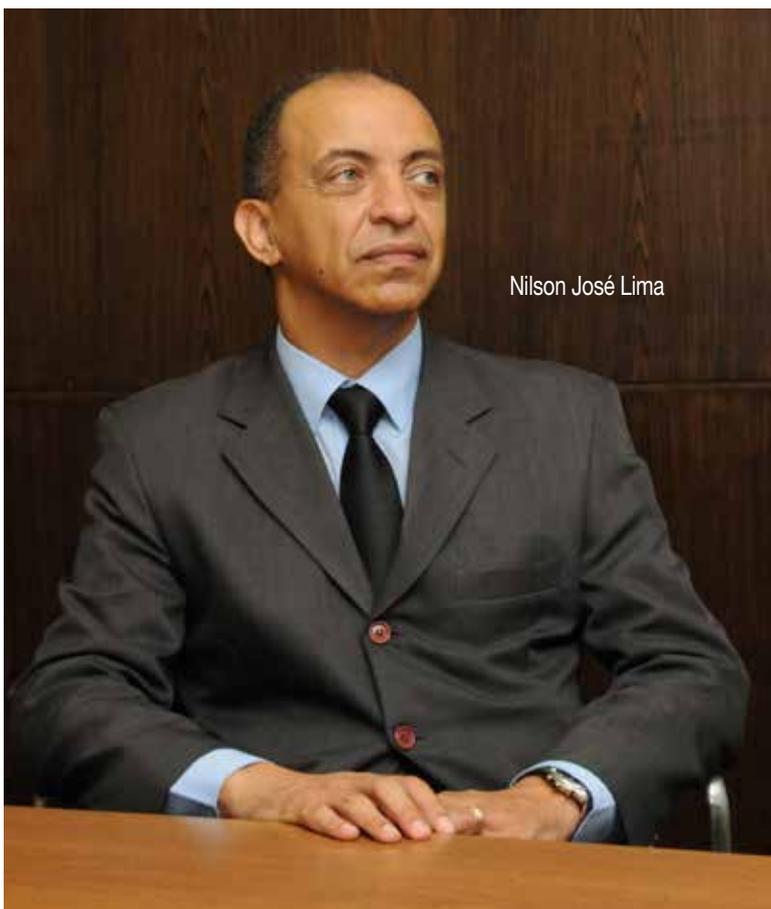


A água de lastro é utilizada no transporte aquaviário moderno em manobras operacionais para controlar o calado e a estabilidade das embarcações, sendo que as que transportam os maiores volumes de água de lastro são os navios-tanques e os graneleiros.

Nesta água, captada ou descartada principalmente em áreas portuárias, durante as operações de desembarque e embarque de cargas, estão presentes inúmeros organismos, como pequenos invertebrados, algas, plantas, ovos e larvas de vários animais, bactérias, micróbios e vírus. Por isso, devido à grande intensidade do tráfego marítimo internacional, a água de lastro é considerada como um dos principais vetores responsáveis pela movimentação transoceânica e interoceânica desses organismos vivos, que podem causar diversos danos ao meio ambiente e à saúde pública.



Navio descarta  
água de lastro  
durante operação  
no Porto de Recife



Nilson José Lima

**Da introdução** de espécies exóticas e nocivas que podem provocar desequilíbrio ecológico, com a possível perda de biodiversidade, a prejuízos em atividades econômicas baseadas em recursos naturais afetados, passando pela disseminação de enfermidades, os danos podem ser os mais variados. Assim, proteger o meio ambiente continua sendo um dos maiores desafios e uma das maiores responsabilidades do setor marítimo.

Com o objetivo de prevenir os problemas provocados pela dispersão global de organismos aquáticos nocivos, por meio da água de lastro dos navios, em 2004, a Organização Marítima Internacional – IMO adotou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, a BWM 2004 (em inglês: Ballast Water Management). Para entender sua importância, o representante do SINDMAR na IMO, Nilson José Lima, preparou um breve resumo para a Revista Unificar, explicando a Convenção:

Continua na próxima página





## Convenção Internacional para controle e gerenciamento da Água de Lastro e de seus sedimentos – BWM 2004

**Visando a prevenir**, minimizar ou eliminar os riscos ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e aos recursos, decorrentes da transferência de organismos aquáticos nocivos por meio da água de lastro, a Convenção BWM 2004 abrange a água a ser embarcada em um porto, sua permanência a bordo e o controle e gerenciamento no momento do deslastro em outro porto.

### Situação Atual

A BWM 2004 foi assinada pelo Brasil em 2005 e ratificada em 2010. Ela entrará em vigor 12 meses após ter sido ratificada por 30 Estados que representem 35% da tonelagem bruta da frota mercante mundial. Até o presente momento, a Convenção possui 51 Estados-Membros, que representam cerca de 34,87% da frota mercante mundial.

de lastro e em seus sedimentos por vários meses, e prosperar em seu novo ambiente. Estas espécies “não-nativas” podem representar uma séria ameaça à saúde pública, aos animais e ao ambiente marinho receptor da água de lastro.

Um exemplo é o mexilhão dourado, molusco originário do sudoeste asiático, que foi constatado no Brasil, pela primeira vez, em 1998. Devido à sua grande capacidade de reprodução, o mexilhão dourado foi responsável por grandes prejuízos financeiros. Esta bioinvasão afetou nossas usinas hidrelétricas, causando menor vazão de água e consequente menor produção de energia elétrica. Afetou, também, indústrias que utilizam a água do rio ou do mar em suas instalações e navios que usam a água local para a operação de suas instalações.

### SISTEMAS DE GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO (BWMS)

A água de lastro deve ser controlada e gerenciada por meio de BWMS (Ballast Water Management System) que visa a evitar a descarga de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos. Os BWMS devem ser desenvolvidos de acordo com diretrizes da IMO, podendo incluir processos mecânicos, físicos, químicos ou biológicos, individualmente ou em conjunto.

De acordo com a Convenção, o BWMS precisa ser testado e aprovado pela Administração do Estado de Bandeira. Vale mencionar que tais sistemas podem, ou não, utilizar substâncias ativas. Os BWMS que as utilizam, precisam, obrigatoriamente, ser aprovados pela IMO, anteriormente à concessão do certificado “Tipo Aprovado pela Administração do Estado de Bandeira”, pois tais substâncias podem causar prejuízos ao meio ambiente marinho. Até junho de 2016, a IMO registrou 65 BWMS do “Tipo Aprovado” à disposição no mercado para aquisição e instalação a bordo dos navios.

### Amostragem e análise da água de lastro

Devem ser desenvolvidos métodos apropriados para a amostragem e análise da água de lastro, de maneira segura

Mexilhões dourados: espécie chegou ao Brasil provavelmente em navios cargueiros vindos da Ásia



### O que levou à criação desta Convenção

A transferência de espécies marinhas invasivas em novos ambientes por intermédio da água de lastro é reconhecida como uma das principais ameaças para os oceanos. Embora a grande maioria desses organismos morra até o momento do deslastro, alguns podem sobreviver na água



para o navio, inspetores, tripulantes e operadores, assegurando que a amostra tenha qualidade, quantidade e representatividade. Sua retirada deve ser em um ponto na descarga do lastro. O tempo necessário à análise da amostra não deve servir como justificativa para atraso indevido na operação, partida ou movimentação do navio.

### **Diretrizes**

A IMO também elaborou e adotou 14 Diretrizes (G1 a G14) cobrindo os diversos tópicos para a efetiva implementação da Convenção. Os Estados-Membros possuem o direito de gerenciar a água de lastro nas águas sob a sua jurisdição, de acordo com a sua legislação doméstica. É essencial que os procedimentos de gerenciamento sejam eficazes, ambientalmente seguros e que tenham como meta minimizar custos e atrasos indevidos para o navio.

Os navios devem possuir um plano individual de gerenciamento da água de lastro, assim como um livro de registro, onde devem constar informações como o local onde a água foi captada e descarregada, sua salinidade, os horários destas operações e suas coordenadas. Este livro deve ficar em local de fácil acesso, a bordo dos navios, e ser guardado por um período de dois anos.

As Diretrizes G2, que tratam das técnicas de amostragem e análise da água de lastro e da interpretação dos resultados, ficam sob o controle das inspeções do Estado do Porto (PSC). O artigo 9º da Convenção estipula que as embarcações sejam inspecionadas pelo Controle do Estado do Porto (PSC), que verifica se o navio possui um Certificado “Tipo Aprovado” do BWMS válido a bordo e o livro de registro de água de lastro e se a amostragem e a análise da água de lastro estão de acordo com as diretrizes elaboradas pela IMO.

No Brasil, enquanto a Convenção não entra em vigor, para os navios que não possuem um BWMS “Tipo Aprovado”, é aceita a troca oceânica, ou seja, a substituição do lastro embarcado em um porto pela água captada em alto mar.

### **Regra B-3**

A Regra B-3 estipula as datas de aplicação da Convenção, indicando quando os navios precisarão ter um sistema de gerenciamento de água de lastro (BWMS) instalado a

bordo, que atenda o padrão de qualidade de água de lastro estabelecido na BWM 2004 (Regra D-2). As datas de aplicação seguem um critério baseado no ano de construção e na capacidade de lastro do navio.

Devido à demora para a entrada em vigor da Convenção, tornou-se necessário um cronograma de instalação de BWMS mais realista, pois a regra existente não dá aos armadores tempo suficiente para instalarem os equipamentos a bordo, o que levaria a uma não-conformidade. Como não é possível alterar uma Convenção que ainda não está em vigor, a IMO adotou a Resolução A.1088(28), que apresenta, de acordo com o ano de fabricação e a capacidade de lastro do navio, um cronograma de implementação mais relaxado. A Regra B-3 será atualizada assim que a BWM 2004 entrar em vigor, para atender ao cronograma recomendado na resolução A.1088(28).

### **Diretrizes G8**

#### **(Desenvolvimento de sistemas de gerenciamento da água de lastro)**

As Diretrizes G8 devem ser periodicamente avaliadas e revisadas pela IMO. Os BWMS Tipo Aprovado devem funcionar, de forma eficaz, em todos os tipos e condições de água normalmente encontrados no comércio mundial. Quaisquer limitações encontradas devem ser claramente identificadas. Assim, os armadores saberão quais são os sistemas adequados para as suas embarcações.

Considerando essas preocupações, foi criado um roteiro visando à implementação da Convenção. Segundo este roteiro, os armadores que já instalaram BWMS aprovados em conformidade com as atuais Diretrizes G8 não serão requeridos a substituir o sistema quando da implementação das Diretrizes revisadas; não serão requeridos a substituir o sistema, estando o mesmo mantido e operado corretamente, durante toda a vida do navio ou do sistema (o que ocorrer primeiro); não deverão ser penalizados (sancionados, advertidos, detidos ou excluídos) no caso de eventual excedência do padrão D-2, quando o sistema tiver sido corretamente instalado, estiver de acordo com as instruções do fabricante e o automonitoramento do sistema indique que o processo de tratamento está funcionando devidamente.



# MSC é processada por despejar lixo em águas brasileiras



O juiz Marcelo David Gonçalves, do Tribunal Marítimo da Marinha do Brasil, abriu processo contra o agente marítimo MSC Mediterranean Shipping do Brasil Ltda., representante legal do navio de cruzeiro MSC Magnifica, no início de maio, por despejo de lixo em águas jurisdicionais brasileiras. Encaminhada à Procuradoria Especial da Marinha (PEM) pelo Ministério Público do Paraná, a denúncia partiu do passageiro Sérgio da Silva Oliveira, que gravou um vídeo mostrando sacos plásticos sendo lançados ao mar.

**O despejo teria** ocorrido nos dias 1º e 2 de dezembro de 2013, quando o MSC Magnifica, que havia partido de Gênova, na Itália, se aproximava da costa brasileira. Na época, o passageiro disse em entrevista ao Jornal do SBT que os funcionários do navio faziam o descarte durante a madrugada. “Não era lixo orgânico, porque ouvia-se barulho de garrafa batendo, barulho de lata batendo. Um dos sacos, inclusive, rasgou, e a gente via caixinhas tetra pak, de longa-vida, boiando no mar. Quando chegamos a Fernando de Noronha, que é um santuário ecológico, eles jogaram lá também”, indignou-se ele.

Consta do processo que o descarte teria sido autorizado pelo *environmental officer* (oficial responsável pelo setor ambiental) Zidaric Vieri, temendo que, no Porto de Recife (PE), se a embarcação sofresse inspeção da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) seria verificado que o lixo não estava devidamente acondicionado a bordo. Como a operação teria sido realizada

sem o conhecimento do comandante do navio, a PEM responsabilizou o oficial pela ocorrência do “acidente e fato da navegação”, delito previsto na lei 2.180/1954, considerando que Vieri agiu com “imprudência, imperícia e negligência ao abrir a porta do casco da popa da embarcação, durante a navegação, para o descarte de sacos plásticos contendo o lixo de bordo, causando poluição dentro das águas jurisdicionais brasileiras”.

O MSC Magnifica transporta, em média, 2.518 passageiros, além dos 1.038 tripulantes. A embarcação, de bandeira panameña, é operada pela MSC Crociere, empresa suíça com sede na Itália. Quando foi feita a denúncia, os responsáveis pelo transatlântico divulgaram à imprensa a seguinte nota:

*“A MSC respeita o meio ambiente e segue práticas e procedimentos de tratamento, dispensa e reciclagem de lixo, conforme as normas brasileiras e internacionais, e repudia qualquer atitude ou processo irregular que vá contra regras, processos – adotados em toda a frota – e o meio ambiente. Importante ressaltar que todo o lixo dos navios passa por uma triagem e transformação de acordo com as regulamentações do setor. Os navios estão equipados com incineradores, trituradores e compactadores para transformação do lixo. Cada tipo de lixo possui uma forma específica de descarte e a MSC Cruzeiros conta, inclusive, com empresas especializadas para retirada do descarte, conforme previsto pela legislação. Além disso, toda descarga de lixo é devidamente registrada e certificada. A empresa desconhece qualquer violação a estas normas, mas investigará o alegado demonstrando mais uma vez seu compromisso com o meio ambiente.”*

Assista à matéria que foi ao ar no Jornal do SBT: [www.youtube.com/watch?v=F9cxZXIP5xY](http://www.youtube.com/watch?v=F9cxZXIP5xY)

# Investindo no

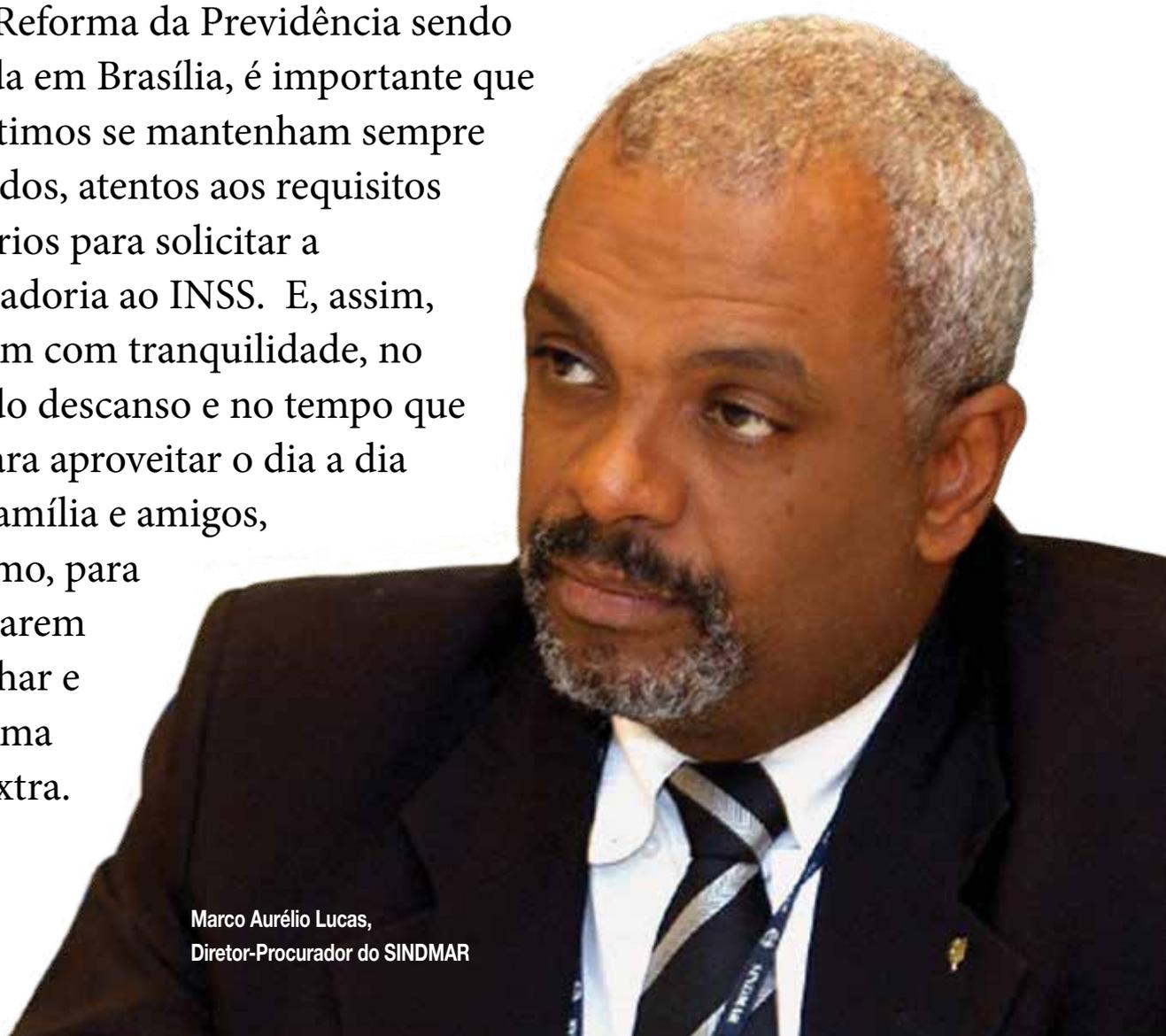
# FUTURO

## **No SINDMAR, associados recebem orientação especializada sobre aposentadoria e previdência**

Com a Reforma da Previdência sendo discutida em Brasília, é importante que os marítimos se mantenham sempre atualizados, atentos aos requisitos necessários para solicitar a aposentadoria ao INSS. E, assim, pensarem com tranquilidade, no merecido descanso e no tempo que terão para aproveitar o dia a dia com a família e amigos, ou mesmo, para continuarem a trabalhar e terem uma renda extra.

Continua na  
próxima página

Marco Aurélio Lucas,  
Diretor-Procurador do SINDMAR



**No caso dos marítimos** há um diferencial: a aposentadoria especial, aquela concedida ao trabalhador exposto a condições de insalubridade durante o seu período laboral. O regime especial de aposentadoria era conhecido como Ano Marítimo e foi criado à época do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (IAPM). Hoje, ainda é possível solicitar aposentadoria por um regime diferenciado, mas o INSS exige documentos que comprovem a exposição a um ambiente insalubre.

O SINDMAR oferece aos seus associados e associadas, Oficiais e Eletricistas mercantes, o apoio de uma assessoria especializada em assuntos previdenciários. No Departamento de Previdência do SINDMAR, os marítimos que pretendem se aposentar ou buscam entender as regras da Previdência, contam com orientação para esclarecer dúvidas com relação à documentação, ao tempo de contribuição e às demais questões sobre Previdência.

Destacando que os associados podem solicitar a assessoria do Departamento de Previdência a qualquer momento, o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio Lucas, disse que “é importantíssimo que os companheiros e companheiras utilizem

este serviço oferecido pelo Sindicato. A orientação oferecida aqui é diferenciada, porque a legislação previdenciária muda a todo momento e nós estamos sempre atualizados. Temos expertise para tratar os assuntos relacionados à Previdência, de interesse dos homens e mulheres do mar”, afirmou ele.

Já o Diretor de Previdência do SINDMAR, Nelson Nunes, lembrou que marítimos e marítimas também podem obter informações sobre a Previdência, como leis, portarias, decretos, resoluções e instruções normativas, no site do SINDMAR ([www.sindmar.org.br/legislacao](http://www.sindmar.org.br/legislacao)). Ele explicou, também, que quaisquer informações sobre Previdência e aposentadoria podem ser obtidas por e-mail, basta escrever para [previdencia1@sindmar.org.br](mailto:previdencia1@sindmar.org.br) ou pelo telefone (21) 3125-7600. Nunes destacou que o Sindicato oferece, ainda, atendimento presencial, de terça a quinta-feira, das 9h às 15h, com a Assessora para Assuntos de Previdência do SINDMAR, a advogada e especialista em Direito Previdenciário Roberta Borba.

Ela conversou com a Revista Unificar para explicar algumas das principais dúvidas que costumam surgir durante o processo de aposentadoria.



A Assessora para Assuntos de Previdência do SINDMAR Roberta Borba atende um associado, o Oficial Carlos Ademir Barroso, de 49 anos, que está prestes a se aposentar e procurou o Sindicato em busca de informações

## ENTREVISTA | **Roberta Borba**

### **Unificar - Como é a aposentadoria do marítimo?**

**Roberta Borba (RB)** – A aposentadoria é um benefício recebido após anos de contribuição à Previdência Social e, no caso dos marítimos, dependendo da legislação em vigor, pode ser calculada em condições especiais, de forma diferenciada.

### **Unificar - Quais seriam essas condições especiais?**

**RB** - Há menos de duas décadas, os marítimos recebiam a aposentadoria pelo regime especial denominado Ano Marítimo, pelo fato de trabalharem expostos a um ambiente insalubre.

### **Unificar - Como era feito o cálculo da aposentadoria pelo Ano Marítimo e como é calculada hoje?**

**RB** - O cálculo era feito a partir de um tempo “fictício”, sendo computados 360 dias para cada 255 dias de trabalho comprovadamente embarcados. Este regime vigorou até 15 de dezembro de 1998, quando foi derrubado pela Emenda Constitucional nº 20, que proibiu o cálculo por meio de tempo fictício. Após esta emenda, o cálculo passou a ser feito de acordo com as peculiaridades de cada caso, porque o marítimo pode ter trabalhado em outros setores da navegação ou ter trabalhado em diferentes áreas de atuação, fora da Marinha Mercante.

### **Unificar - Quem ainda tem direito a se aposentar pelo Ano Marítimo?**

**RB** - Tem direito a este regime especial o marítimo que trabalhou em condições especiais de insalubridade no período de vigência do Ano Marítimo. Ele tem direito a um cálculo diferenciado, em parte, respeitando o direito adquirido naquele período, e, em parte, com as novas regras de aposentadoria, de acordo com as leis estabelecidas ao longo dos últimos anos. Em ambos os casos é necessário apresentar documentos que comprovem a condição especial e a exposição do marítimo a um ambiente de trabalho insalubre.

### **Unificar - Quais são os documentos necessários para o marítimo dar entrada na aposentadoria?**

**RB** - O marítimo precisa apresentar os seguintes documentos: PIS/Pasep; o CPF; a Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS); a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR); o Perfil Profissiográfico Previdenciário (PPP) ou outros formulários de atividades especiais, como o SB 40, o DSS 8030 e o Dirben 8030 (caso os possua); o Cadastro Nacional de Informações Sociais (CNIS),

que pode ser solicitado em qualquer agência do INSS; a Certidão de Tempo de Contribuição (CTC) expedida pelo CIAGA/CIABA (caso a possua) e carnês de contribuição (caso os possua).

### **Unificar - O que é o Perfil Profissiográfico Previdenciário? Como pode ser obtido?**

**RB** - O PPP é um formulário que registra informações como dados da empresa na qual o marítimo presta serviço, as atividades que o empregado exerce, o agente nocivo ao qual está exposto e resultados de exames médicos. O marítimo deve solicitar o PPP no RH da empresa na qual presta serviço. Caso desconheça a localização de uma empresa na qual já tenha trabalhado e esta não se encontre mais em atividade, o marítimo pode solicitar informações ao setor de Previdência do SINDMAR, pois, em alguns casos, é possível obter dados de localização de empresas que estejam inativas.

### **Unificar - Qual o tempo de serviço para poder se aposentar?**

**RB** - O prazo mínimo para qualquer brasileiro se aposentar por tempo de contribuição é de 35 anos. O marítimo pode se aposentar com um tempo de contribuição menor, desde que tenha trabalhado embarcado e comprove que o fez em condições especiais, exposto a um ambiente insalubre, como já comentado.

### **Unificar - Com o fim do Ano Marítimo, quem continuou trabalhando exposto a um ambiente insalubre perdeu o direito à aposentadoria especial?**

**RB** - Não, desde que tenha o PPP ou os formulários que comprovem que ele esteve exposto a um ambiente laboral insalubre. Estes formulários serão apresentados ao INSS e, a partir daí, analisados caso a caso, dependendo do tempo que o trabalhador tenha registrado na CIR ou na CTPS, caso tenha trabalhado em outras áreas de atuação.

### **Unificar - Qual o amparo legal que o marítimo tem?**

**RB** - A aposentadoria especial é um direito garantido pela Constituição de 1988, artigo 201, parágrafo 1º, que destaca a adoção de critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria ao trabalhador sujeito a condições que lhe prejudiquem a saúde ou a integridade física. Vale destacar que o tempo especial deve ser comprovado de acordo com a legislação vigente à data dos períodos laborados, e não a do momento do requerimento da aposentadoria, bem como os períodos com exposição aos agentes nocivos.

# PETROS em foco

## ESTABELECENDO A VERDADE

Nas últimas semanas, a grande imprensa noticiou com alarde que o déficit acumulado dos quatro principais fundos de pensão de estatais investigados pela CPI dos Fundos de Pensão da Câmara dos Deputados — Petrobras (Petros), Caixa Econômica Federal (Funcef), Banco do Brasil (Previ) e Correios (Postalís) — ultrapassou R\$ 46 bilhões em 2015, de acordo com dados preliminares dos balanços anuais.

Colocando mais lenha na fogueira que consome a Petrobras, alvo de toda sorte de especulações nocivas, a grande imprensa tem divulgado informações distorcidas sobre a Petros, o fundo de previdência complementar do Sistema Petrobras, induzindo a opinião pública a ilações errôneas. A mal disfarçada manipulação dos fatos pela mídia, alimentada por interesses obscuros, além de causar graves danos ao Sistema Petrobras, como um todo, tem provocado muitas dúvidas e apreensão entre os aposentados participantes da Petros.



Paulo Brandão

Para tentar esclarecer dúvidas e estabelecer a correta interpretação da situação atual, a Revista Unificar reproduz, a seguir, o artigo do conselheiro fiscal da Petros, Paulo Brandão, que lança luz sobre o tema, desmistificando a questão do déficit técnico de maneira simples e objetiva. Publicado originalmente no blog [conselhonetros.blogspot.com](http://conselhonetros.blogspot.com), o artigo é leitura obrigatória para todos os trabalhadores e trabalhadoras do Sistema Petrobras.

**Artigo** PAULO BRANDÃO  
CONSELHEIRO FISCAL DA PETROS



## O Déficit Técnico

### Causas e Soluções Históricas

**Muito se tem falado** sobre as causas e soluções dos déficits técnicos apresentados nas demonstrações contábeis da Petros. Buscando corrigir vários entendimentos distorcidos, apresentamos, neste artigo, os esclarecimentos que julgamos cabíveis.

É necessário lembrar que déficit técnico é fruto da comparação da provisão matemática (resultado de cálculo atuarial realizado com utilização de premissas) com suas probabilidades de realização, para apresentar valor, no tempo projetado previsto na legislação, relativo às necessidades de recursos para atender os compromissos do Plano. Indica a necessidade de ajustes no seu Plano de Custeio, a serem realizados no período correspondente, visando a recompor a reserva constituída ao longo do mesmo período, sendo esta correspondente ao patrimônio líquido do Plano de Benefícios.

Portanto, é uma comparação entre a provisão matemática, com forte componente probabilístico e sujeita aos impactos atuariais consequentes, e o valor do patrimônio líquido no mês/ano correspondente. Por isso, é um indicador da necessidade de ajustes, principalmente porque o patrimônio é contabilizado em função dos resultados dos investimentos, dos efeitos sazonais da macroeconomia ou dos dois juntos, mas não indica a ausência de recursos em caixa para pagar benefícios em manutenção na projeção de 32 anos.

Continua na próxima página

Na Língua Portuguesa, o vocábulo “rombo” tem vários significados:

- 1. grande buraco ou abertura;**
- 2. furo devido a arrombamento; rotura;**
- 3. sentido figurado 1: desfalque; prejuízo;**
- 4. figurado 2: roubo.**

As entidades de Previdência utilizam a provisão matemática, as perspectivas dos investimentos, as projeções de entrada de recursos novos e outras variáveis para analisar o comportamento do caixa da entidade versus o pagamento dos compromissos no curto, médio e longo prazos, projetando para os 32 anos seguintes o fluxo deste caixa.

Ocorrendo descasamento, ou seja, se ocorrer (em) insuficiência (s) de recursos para pagar os compromissos de determinado(s) ano(s), no todo ou em parte, o administrador refaz a forma como os recursos estão distribuídos percentualmente por tipo de investimento (filosofia de investimentos) e projeta novo exercício de fluxo de caixa para comprovar se os descasamentos desapareceram. Isso acontece ao final dos exercícios, quando a filosofia dos investimentos (distribuição por tipo de investimento com destinação de faixas de autorização para cada um) é definida pelo Conselho Deliberativo, ficando a execução – realizar e apresentar resultados, sob a responsabilidade da Diretoria Executiva, e cabendo ao Conselho Fiscal verificar se ocorreu o cumprimento do determinado.

Havendo necessidade de equacionamento para garantir que o novo perfil dos investimentos tenha maior probabilidade de eliminar os descasamentos, ou porque a execução da norma legal (atualmente é a Resolução 22/2015 do CNPC) indique esta necessidade, deve ser apresentada a alternativa de equacionamento por meio do aporte adicional de recursos.

Se nos detivermos nos resultados dos anos em que ocorreram os maiores déficits técnicos, no período de 1970 a 2015, constataremos facilmente as causas que não podem ser consideradas como “rombo”, na forma como querem que pareça.

**Por que podemos afirmar isto?**

**1 Em 1979**, a relação entre o déficit técnico e o patrimônio líquido foi de 46,5%. A causa do volume de recursos contabilizados ser menor do que deveria não foi rombo, mas sim o fato de a patrocinadora ter contribuído com o correspondente a cerca de 1/3 (uma terça parte) do que deveria. O correto teria sido a patrocinadora contribuir paritariamente com os participantes ou reverter o correspondente aos depósitos no FGTS dos não optantes, o que não ocorreu.

Então, logo que as contribuições das patrocinadoras foram ajustadas ao necessário, o déficit foi progressivamente eliminado até se obter o superávit técnico. E isto foi feito mantendo-se fixa a contribuição dos participantes, conforme determinava o contrato dos mantenedores-beneficiários (participantes) com a Petros (mantido nos contratos dos não repactuados). Portanto, a causa foi a dívida da patrocinadora.

**2 Em 1987**, o percentual foi de 129,7%. Ora, teria havido o sumiço de um patrimônio inteiro e mais 29%? Não, esse monstruoso déficit técnico foi decorrente do fato de a patrocinadora ter mandado mudar, em 1984, o Regulamento do Plano Petros BD (hoje PPSP), introduzindo fator gerador de déficit técnico pelo aumento da provisão matemática em razão de transferência de ganho real para os benefícios dos assistidos, sem a correspondente cobertura patrimonial.

Então, a causa não foi “rombo” nem investimentos mal realizados, mas o enorme impacto atuarial causado pelas revisões de todos os benefícios e seu reflexo na provisão matemática para os anos seguintes, sem um aporte para elevar o patrimônio líquido em volume suficiente para o equilíbrio do Plano. A solução foi um novo ajuste nas contribuições da patrocinadora, porque as dos participantes e assistidos eram e são fixas.

Mesmo com este enorme déficit técnico, o atuário responsável pelo acompanhamento do custeio do Plano não alterou a forma de cálculo das provisões matemáticas. Ou seja, continuou considerando apenas o ajuste anual dos benefícios em manutenção pela variação da inflação (antes INPC, agora IPCA) e não pela valorização das tabelas salariais das patrocinadoras com a incorporação de ganho real, e estabeleceu que tal cobertura teria que ser feita pela rentabilidade dos investimentos superiores aos das metas atuariais por ele fixadas.

Prevedo justamente esse fenômeno de geração potencial de déficit técnico, a autoridade governamental competente determinou que a Petrobras (patrocinadora instituidora) incluísse no contrato com os participantes e assistidos, ou seja, no Regulamento do Plano, o inciso X (que hoje é o IX do artigo 48), estabelecendo que os déficits técnicos presentes e futuros, recorrentes, seriam da exclusiva responsabilidade das patrocinadoras. Em obediência a este dispositivo, as contribuições delas foram revistas progressivamente para que o déficit técnico fosse eliminado.

E assim foi eliminado o déficit cuja causa não foi “rombo”, mas um impacto atuarial com enorme aumento progressivo do passivo representado pela provisão matemática elevada.

**3 Em 1994**, a relação entre o déficit técnico apurado e o patrimônio líquido foi de 17,7% e uma “mega-auditoria” foi determinada pelo governo, envolvendo quatro ministérios e uma verdadeira tropa de choque para descobrir onde estava o “rombo”. De forma complementar, foi instalada uma

CPI com o mesmo fim. Entretanto, nada foi comprovado como tal.

O chamado serviço passado (aportes não realizados na época), correspondente ao impacto atuarial relativo aos empregados da Petrobras que compuseram o contingente de fundadores da Petros (os Pré-70), registrado legalmente na conta Reservas a Amortizar, foi negociado com a empresa, que assumiu integralmente tal responsabilidade de forma vitalícia, realizou os aportes e eliminou o déficit técnico.

Então, a causa não foi decorrente de investimentos (ruins e bons), mas das provisões matemáticas impactadas pela aplicação correta dos reajustes dos benefícios com base no artigo 41, de outros fatores e, principalmente, da necessidade de realizar a cobertura dos valores correspondentes às Reservas a Amortizar, ou seja, o pagamento da dívida da Petrobras, que foi equacionado e eliminou o déficit técnico.

**4 Em 2004**, a relação entre déficit técnico e patrimônio líquido foi de 21,67% e os investimentos (os ruins e os bons pelo somatório) apresentaram resultados muito acima da meta atuarial. Havia, porém, dívidas das patrocinadoras em cobrança por meio de ação civil pública, apontadas em 2003 pelo Conselho Fiscal, que, pela primeira vez, não aprovou as contas e a gestão da Petros. Na ocasião, os representantes das patrocinadoras apresentaram voto separado pela aprovação, mas registraram o “de acordo” no que concerne à dívida decorrente do “sopão” da década de 90, apontada pela perícia, inclusive, na ação civil pública, no valor de cerca de R\$ 2,6 bilhões. Este valor, atualizado, ainda está pendente de equacionamento, incluído nos cerca de R\$ 9 bilhões restantes em cobrança.

Logo, não havia “rombo”, mas insuficiência patrimonial de responsabilidade exclusiva das patrocinadoras Petrobras e Petrobras Distribuidora e da Petros, porque, na ocasião, as demais, por força de um processo ilegal de separação de massas (ilegal porque ainda transita no Poder Judiciário), passaram a patrocinar planos próprios. Interessante é que, apesar do elevado déficit técnico relativo ao patrimônio líquido da época, a mídia não falou na existência de “rombo”.

Como é sabido, foi realizado um absurdo acordo nos autos da ACP “entre partes” (parte dos sindicatos – FUP e a outra parte – as patrocinadoras), tendo como consequência o aporte de apenas metade do devido, sendo contabilizada para ser aportada em 2028. Desta forma, o déficit sumiu e, de 2007 a 2012, os mesmos investimentos (os ruins e os bons) renderam acima da meta atuarial promovendo superávit técnico.

O déficit técnico não decorreu de “rombo” e nem do rendimento dos investimentos (os ruins e os bons), pois estes renderam acima da

meta atuarial, mas sim da existência de dívida das patrocinadoras, cuja metade, cerca de R\$ 9 bilhões, não foi equacionada até hoje, contribuindo assim para a existência do déficit técnico atual.

**5 Em 2015**, chegamos, finalmente, ao déficit técnico que deve ser apurado e apresentado nas demonstrações contábeis relativas a este período. Até outubro de 2015, este déficit registrava cerca de R\$ 15 bilhões. Não há qualquer dúvida de que o rendimento dos investimentos, por não superarem a meta atuarial, é uma das causas do resultado negativo.

Entretanto, o valor correspondente aos maus investimentos que estão contabilizados para perda, caso as ações judiciais de execução das garantias não resultem na recuperação, tem peso atual de cerca de 10% no resultado na redução dos ativos e do consequente déficit técnico.

Tais maus investimentos, não resta dúvida, são fruto da nefasta influência político-partidária no aparelhamento da administração da Fundação, que impede uma efetiva participação dos participantes e assistidos na sua governança.

Entretanto, a causa principal da redução contábil do patrimônio líquido é a grande desvalorização dos ativos causada pelo desempenho negativo da economia do País. Como, por exemplo, a parte correspondente às aplicações nas ações da Vale (via fundo de investimentos Litel) que deve chegar a R\$ 5 bilhões. Somam-se a isto as desvalorizações das demais ações e dos investimentos em títulos públicos aferidos a mercado.

Além disso, temos os impactos atuariais com elevação do passivo em cerca de R\$ 3,5 bilhões, correspondentes às revisões nos níveis dos benefícios dos assistidos, que não demandaram em juízo, e aos acordos a serem feitos nos autos das ações não transitadas em julgado, somados aos R\$ 3 bilhões, também já contabilizados para suportar os impactos decorrentes das ações em tramitação, cujas execuções serão inevitáveis.

Ambos os impactos deveriam ser considerados como dívidas das patrocinadoras porque são parcelas causadoras do déficit técnico (inciso IX do artigo 48) e, somados à parte da dívida ainda em cobrança judicial, de R\$ 9 bilhões, demonstram claramente que, se executados, poderiam reduzir o déficit significativamente.

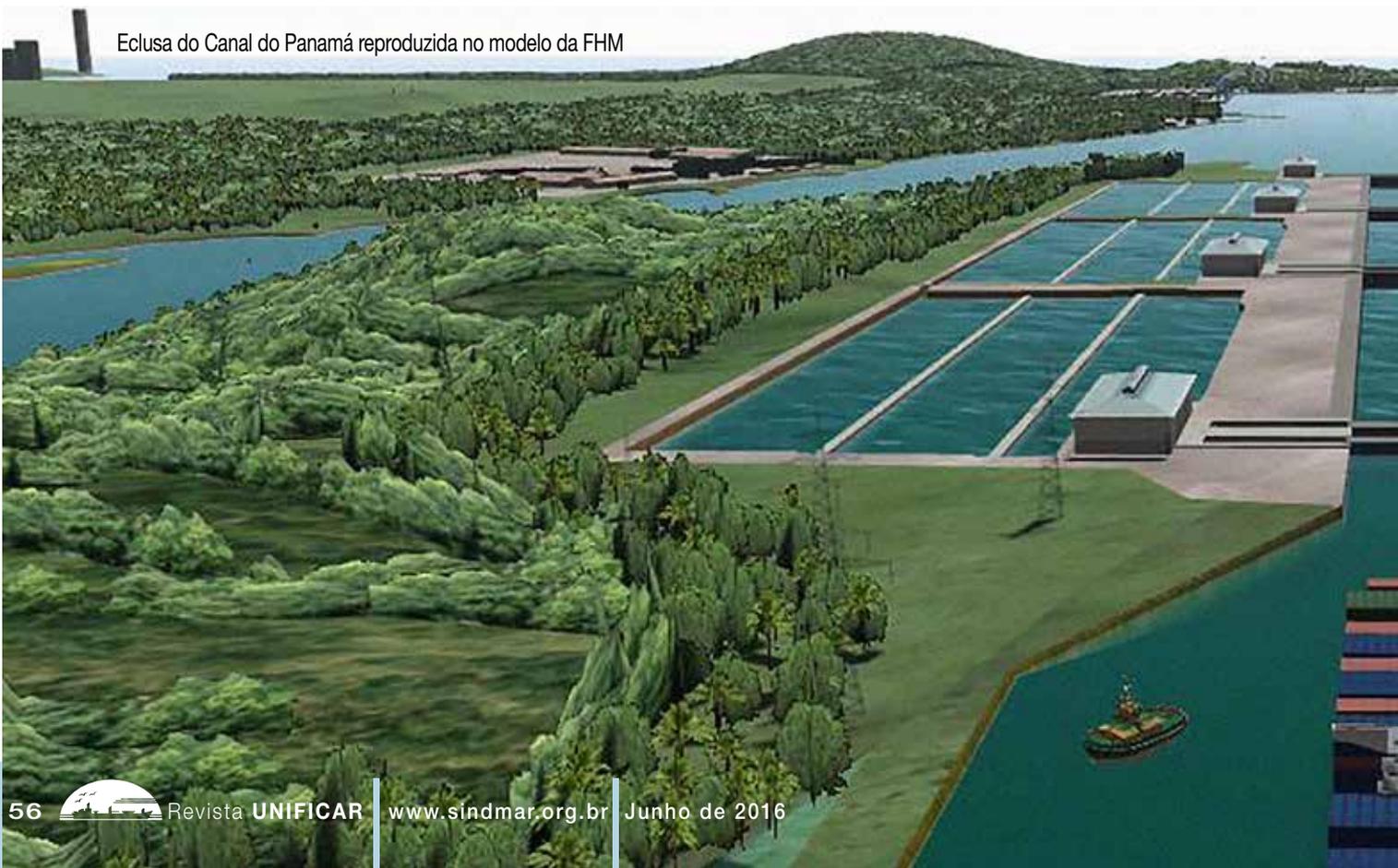
Podemos, então, concluir que não existe “rombo” causador do déficit técnico e que as causas da quase totalidade do déficit técnico atual não são apenas os resultados negativos dos maus investimentos, mas a enorme desvalorização dos ativos em função da declinante performance da economia do País, decorrente do desgoverno existente e a contabilização incorreta dos valores dos impactos atuariais e de dívidas das patrocinadoras não honradas.

# Estudo da FHM aponta restrições operacionais no Canal do Panamá

Braço educacional do SINDMAR, a Fundação Homem do Mar (FHM) foi contratada pela International Transport Workers' Federation - ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes), em setembro de 2015, para analisar a segurança da navegabilidade do Navio de Projeto – um new panamax – nas manobras de entrada e saída das novas eclusas do Canal do Panamá e, também, para avaliar o uso dos rebocadores que auxiliarão o Navio de Projeto nestas manobras. O uso de rebocadores é uma novidade, já que antes os navios eram movimentados por meio de um sistema de cabos e locomotivas. Especialmente para este estudo, a FHM desenvolveu o cenário, os rebocadores e o Navio de Projeto, utilizando os simuladores para pesquisa e engenharia do seu Centro de Simulação Aquaviária (CSA) para fazer as análises, concluídas em meados de abril passado.

**ANÁLISES FORAM DESTAQUE NA IMPRENSA INTERNACIONAL**

Eclusa do Canal do Panamá reproduzida no modelo da FHM



**O Coordenador Geral** da FHM Mario Calixto e os representantes da ITF estiveram na Cidade do Panamá, nos dias 26 e 27 de abril passado, para apresentar o estudo à Unión de Prácticos del Canal de Panamá, à Autoridade do Canal do Panamá (ACP) e à imprensa.

Dentre outros pontos, o estudo mostrou que poderão ocorrer restrições operacionais para o Navio de Projeto por conta de condições meteorológicas. E destacou a necessidade da realização de uma análise de risco e, também, de treinamento especial para os trabalhadores envolvidos nas manobras, com o intuito de evitar acidentes que resultem em morte ou em danos ao meio ambiente. Reforçando sua importância, o estudo da FHM ganhou destaque na mídia internacional especializada no setor marítimo, depois que os questionamentos feitos pela ACP foram firmemente rebatidos pela ITF.

Estima-se que 70% do tráfego mundial de embarcações passem pelo Canal do Panamá, fato que o torna a principal via marítima do planeta, segundo dados da ITF. O Canal, que completou 100 anos em 2014, passa por uma grande obra de expansão e, em breve, contará com uma nova faixa de tráfego que vai permitir a passagem dos maiores navios contêineiros do mundo, hoje os mais usados no comércio internacional.

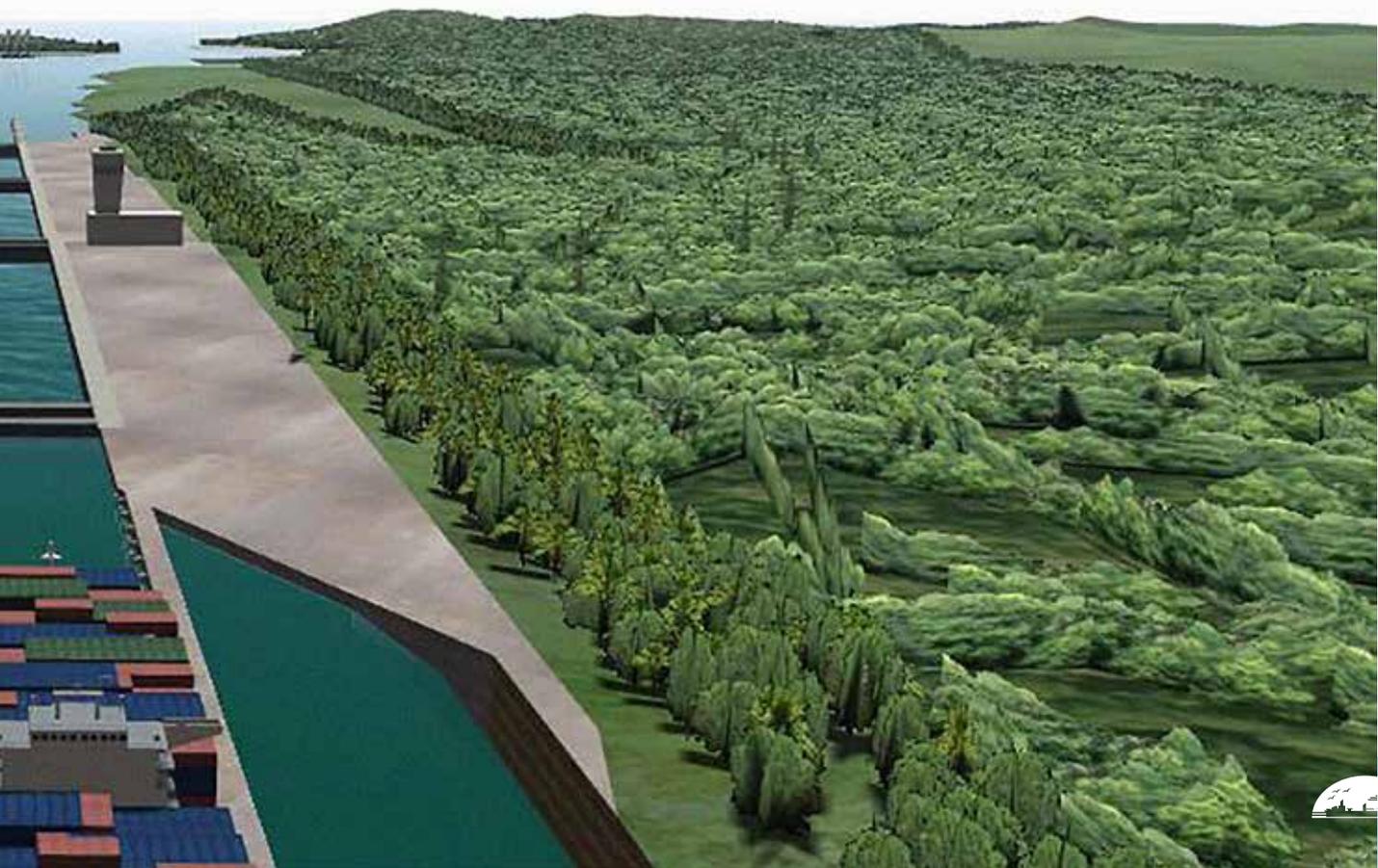
O Secretário Geral da ITF Stephen Cotton explicou que o estudo tem como objetivo auxiliar a ACP na execução das medidas necessárias à segurança das operações no Canal. “Eu gostaria de afirmar que o estudo dá sinal verde para as

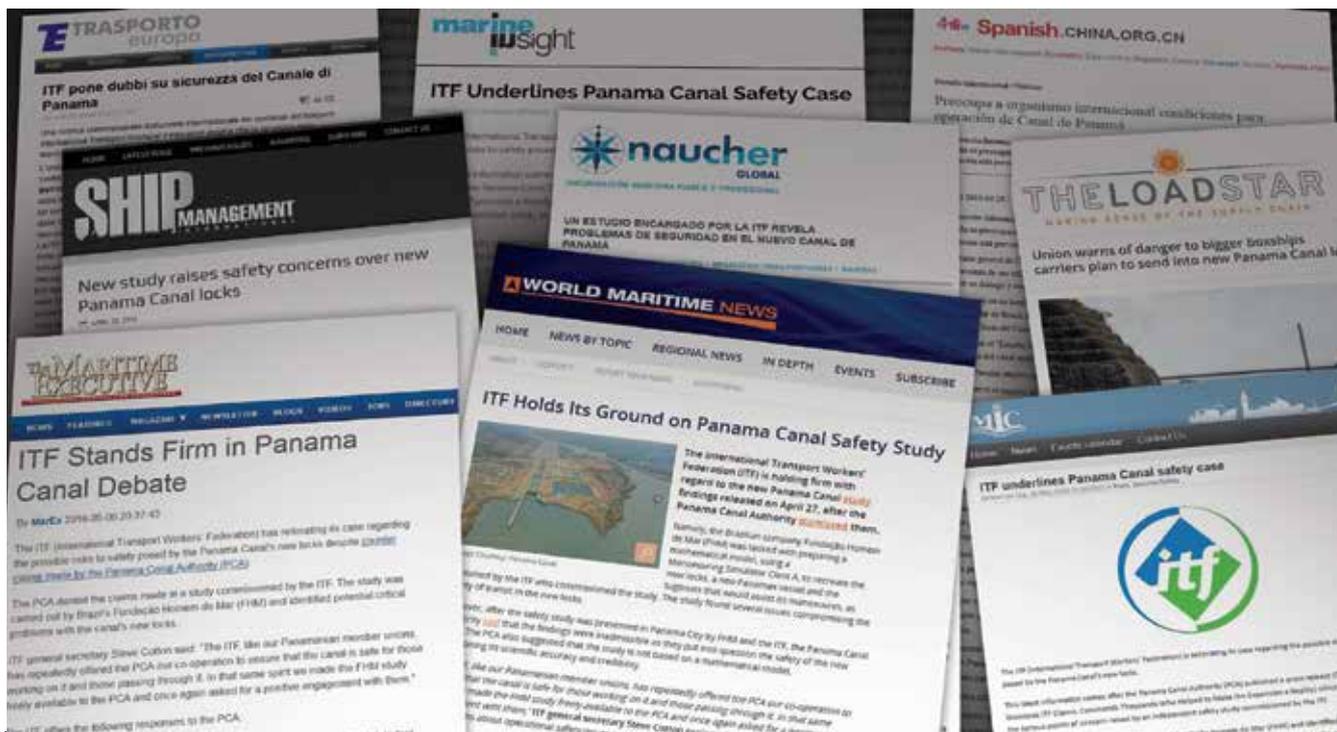
novas eclusas em qualquer condição. Infelizmente, não posso. Nós enfrentamos uma situação de risco potencial para aqueles que trabalham e transitam no Canal e isso terá de mudar”, ressaltou.

A posição da ITF foi reproduzida por vários veículos de comunicação do setor marítimo, como o Maritime Executive, que descreveu as condições em que o estudo foi realizado: “A FHM possui programas que lhe permitem modelar matematicamente qualquer tipo de navio e área para conduzir uma análise da capacidade de manobra por meio de simulações realizadas utilizando a aproximação integrada, teórica e empírica, e uma extensa base de dados de características hidrodinâmicas e aerodinâmicas.” O World Maritime News ressaltou o fato de que a FHM abordou os pontos levantados pela ACP ao questionar a credibilidade do estudo, e reafirmou que os simuladores do CSA atendem os requisitos estabelecidos pela norma internacional.

Vários sites, como o portal Maritime Information Centre - MIC, reproduziram a declaração de Stephen Cotton, Secretário Geral da ITF, que afirmou: “Em todos os nossos contatos, temos procurado nos empenhar de modo construtivo para garantir a operação segura e eficiente do Canal. Continuamos a acreditar que tal engajamento é o caminho a seguir. Continuamos a insistir numa análise de risco abrangente para melhorar a segurança e a saúde dos trabalhadores. É essencial envolver a todos nesse processo”.

**Continua na próxima página**





## Dezenas de veículos especializados do setor marítimo noticiaram o estudo da FHM para o Canal do Panamá

O Secretário Regional para as Américas da ITF Antonio Rodriguez Fritz criticou as dificuldades que os marítimos vêm enfrentando diante da abertura do novo Canal, prevista para julho próximo. Ele destacou que a escolha do Centro de Simulação Aquaviária da FHM para realizar o estudo deveu-se à credibilidade da instituição no mercado internacional, citando o nível de excelência e a larga experiência da equipe, composta por capitães, oficiais mercantes, engenheiros navais, mestres e pós-doutores em hidrodinâmica, além de designers. “Até agora, não tem havido uma boa comunicação entre a Autoridade do Canal do Panamá (ACP) e os trabalhadores. Há um grande temor com relação à segurança. Os sindicatos marítimos alertaram várias vezes sobre a falta de manutenção dos rebocadores e de treinamento dos marítimos, cobrando soluções para corrigir estes problemas. O estudo do CSA veio preencher esta lacuna. Agora, os capitães de rebocadores e trabalhadores em geral poderão, em um ambiente seguro, simular as condições das novas eclusas para testá-las nas operações com os navios e rebocadores”, explicou Fritz, lembrando que um erro de manobra pode ser fatal.

Sobre o questionamento da ACP, o Diretor da FHM e do SINDMAR Jailson Bispo frisou que o estudo seguiu os mais altos padrões tecnológicos internacionais. “É importante destacar que prestamos um trabalho para a ITF totalmente isento.

O estudo foi pautado em uma avaliação técnica, cujas conclusões foram determinadas exclusivamente por critérios técnicos reconhecidos internacionalmente”, afirmou ele, recordando outros projetos importantes já realizados pela Fundação Homem do Mar, como o estudo de manobrabilidade, navegabilidade, análise de risco e o treinamento dos comandantes dos maiores navios de minério do mundo, assim como a familiarização dos práticos com a manobrabilidade deste tipo de embarcação; e o estudo de manobrabilidade, navegabilidade, análise de risco e o treinamento dos comandantes dos primeiros navios de GNL (transportadores de gás liquefeito) e dos mestres de rebocadores envolvidos nas manobras, além da familiarização dos práticos do Rio de Janeiro com a manobrabilidade destes navios.

“A importância do Canal do Panamá na logística internacional deu ainda mais visibilidade ao Centro de Simulação Aquaviária da Fundação Homem do Mar como desenvolvedor de projetos de grande porte e de alta complexidade”, concluiu Bispo.

- No site do SINDMAR estão disponíveis as inúmeras matérias veiculadas sobre o estudo da FHM para o Canal do Panamá: [goo.gl/8Pz38h](http://goo.gl/8Pz38h)
- O estudo completo da FHM está disponível no site da ITF: [goo.gl/17QF2K](http://goo.gl/17QF2K).
  - Assista ao vídeo da FHM sobre o estudo: [goo.gl/4vgQEe](http://goo.gl/4vgQEe)

# Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.org.br

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

**CAPACIDADES DO SIMULADOR**

O sistema permite a exibição de qualquer condição meteorológica, diversas tendências atmosféricas, hora do dia, efeitos de visibilidade e iluminação, reflexo e claridade na água.

**PRÓXIMOS CURSOS NO CSA**

16 NOV	0800h	CBP - Curso de Combate à Poluição Nível 2 (CPRC-2)
16 NOV	0800h	CBP - Curso de Combate à Poluição Nível 2 (CPRC-2)
16 NOV	0800h	CBP - Curso de Combate à Poluição Nível 2 (CPRC-2)

[Faça um Tour Virtual](#)

Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração  
à disposição da comunidade marítima



# FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

## **LANÇA NOVOS CURSOS**

O Centro de Simulação Aquaviária (CSA) da Fundação Homem do Mar (FHM) se destaca cada vez mais entre as instituições líderes na capacitação de mão de obra marítima, ao oferecer dois novos cursos na área de Posicionamento Dinâmico (DP).

# Turmas de DPB

**As aulas** terão foco em navios aliviadores (shuttle tankers), em dois níveis. No curso Shuttle Tanker B serão abordadas as principais operações realizadas nessas embarcações, como offloading, aproximação, amarração, conexão, desconexão e saída da locação. Já no Shuttle Tanker C, o aluno vai adquirir conhecimento sobre outras operações offshore. As turmas para ambos os cursos já estão sendo formadas, assim como para o EBCP (Especial Básico de Conscientização Sobre Proteção de Navio), que também passa a ser oferecido pela FHM.

Outra novidade deste semestre é a reformulação do Curso de Redução de Tempo de Mar para Operador de DP (Sea Time Reduction), com as modificações na metodologia de treinamento implementadas recentemente pelo Instituto Náutico, de Londres. E, até o fim do ano, a FHM deverá oferecer em torno de 20 cursos diferentes, como o Especial de Segurança em Operações de Carga em Navios Petroleiros (ESOP) e o Especial de Gerenciamento de Passadiço para Oficiais (EGPO), cujos credenciamentos pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil devem ser obtidos ainda neste semestre. Todos os cursos antigos serão mantidos.

“Nosso foco é estarmos sempre atualizados na administração de cursos, seguindo as normas internacionais. Estamos trabalhando para aumentar ainda mais a oferta de qualificação profissional e esperamos, até o fim da década, oferecer todos os cursos do currículo do Prepom (Programa do Ensino Profissional Marítimo da Marinha do Brasil) e, também, aqueles voltados para a área de plataformas”, adiantou Jailson Bispo, Diretor da FHM.

De janeiro a maio deste ano, a FHM formou quatro turmas de DP Básico, oito de DP Avançado e sete de ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), totalizando 116 alunos certificados (veja fotos).

**Continua na próxima página**



# Turmas de ECDIS



FUNDAÇÃO  
HOMEM  
DO MAR

# Turmas de DPA



  
FUNDAÇÃO  
HOMEM  
DO MAR



# Aviso aos Navegantes

## **Homologação de embarque em navios de outras bandeiras**

O tempo de embarque em navios de bandeiras estrangeiras, necessário para revalidação de certificados, ascensão de categoria e matrícula em cursos etc., só será computado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) se estiver homologado por uma Capitania, Delegacia ou Agência, conforme previsto no item 0129 da Normam-13. Para tal, devem ser cumpridos os seguintes procedimentos:

- Solicitar a uma CP/DL/AG a Certidão de Homologação de Tempo de Embarque em Bandeira Estrangeira (Anexo 1-G da Normam-13);
- Apresentar a CIR ou documento equivalente devidamente escriturado, comprovando os períodos de embarque registrados;
- Apresentar documento expedido pela empresa estrangeira proprietária da embarcação, que comprove a participação do aquaviário, conforme o modelo constante no Anexo 1H da Normam-13.

## **Revalidação de Certificados**

Os Comandantes, Oficiais e Operadores de Radiocomunicação devem revalidar seus Certificados de Competência (DPC-1031) a cada cinco anos, como previsto pelo item 0121 da Normam-13. O processo de revalidação deve ser encaminhado à DPC por meio de uma Capitania, Delegacia ou Agência, com antecedência de, pelo menos, 90 dias da data de término da validade do Certificado. Os processos de revalidação também podem ser encaminhados pelo SINDMAR.

## **Operações de Embarcações de Sobrevivência e Salvamento**

O curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Salvamento (ESPM) que confere certificação na Regra VI/2 foi extinto. Em seu lugar, foram criados o curso Especial de Embarcações de Sobrevivência e Salvamento (EESS) e o curso Especial de Embarcação Rápida de Resgate (EERR). O curso EESS certifica na regra VI/2 §1 e o curso EERR certifica na regra VI/2 §2. O curso EESS passa a ser obrigatório para todos os Oficiais de Náutica e de Máquinas a partir de 1º de janeiro de 2017. Os aquaviários que operarem em embarcação que tenha o bote rápido para resgate deverão ter o curso EERR. Os Oficiais e Eletricistas que possuem certificado DPC 1034, referente ao curso ESPM, devem dar entrada em algum OE (CI/CP/DL/AG), solicitando a substituição do certificado do curso ESPM pelo certificado do curso EESS.

## **Capitães de Manobra**

Para a revalidação dos Certificados de Competência dos Oficiais de Náutica que atuam como Capitães de Manobra em operações com navios-tanques petroleiros será necessária a comprovação da instrução básica deste tipo de navio, que é provida pelo curso EBPQ e pelo extinto curso EFNT. Esta comprovação deve ser atendida até 31 de dezembro de 2016.



**Siga o SINDMAR nas redes sociais**

facebook.com/sindmar  
twitter.com/sindmar  
(Youtube): goo.gl/9QD99x

# Qualificação e certificações em dia: essenciais para se manter no mercado



Uma boa qualificação profissional e a documentação sempre atualizada são importantes requisitos, tanto para quem está buscando oportunidades no mercado de trabalho como para quem quer progredir na carreira marítima. E podem ser decisivas, principalmente em meio à crise que atinge o setor. Para o SINDMAR, a luta por mais postos de trabalho para seus representados é permanente e abrangente.

**Sintonizado** com estas necessidades, o SINDMAR atua nas duas frentes: oferecendo vários cursos de ponta, alinhados aos avanços tecnológicos e tendências do setor marítimo mundial, por meio da Fundação Homem do Mar, seu braço educacional, e colocando à disposição de seus Oficiais e Eletricitistas representados o atendimento especializado de sua Diretoria de Educação e Formação Profissional, que presta orientação em relação à carreira e auxilia na obtenção de diferentes documentos.

O SINDMAR emite documentos como Certificados de Competência e Certificados de Proficiência. Também faz a emissão e a atualização da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) dos seus associados. Alguns processos têm andamento na Capitania dos Portos, outros, nos centros de instrução (CIAGA e CIABA) e, no caso das certificações, na Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil.

Na Diretoria de Educação e Formação Profissional, que funciona na sede do SINDMAR (Avenida Presidente Vargas,

309/15º andar, Centro), no Rio de Janeiro, o associado é recebido por um funcionário que verifica a requisição, fornece os formulários para preenchimento, explica as exigências e presta as orientações necessárias. Dependendo da demanda, este funcionário já acompanha o associado até a Capitania ou a DPC, facilitando e agilizando os procedimentos.

O mesmo modelo de atendimento foi implantado nas onze Delegacias Regionais do SINDMAR espalhadas pelo País. No caso de o processo não poder ser resolvido no local de origem, os documentos são enviados para a sede e, em seguida, encaminhados aos órgãos competentes, evitando que os associados de outras regiões precisem se deslocar até o Rio de Janeiro.

Em 2015, a Diretoria de Educação e Formação Profissional do SINDMAR prestou quase mil atendimentos.

O Sindicato se empenha para que seus associados estejam com a documentação atualizada e tenham completado todos os cursos, preenchendo, assim, os requisitos necessários para que possam ser contratados imediatamente, sempre que a oportunidade surgir. O SINDMAR tem atuado perante a Marinha visando a aumentar o número de cursos e a reduzir a burocracia na emissão dos documentos, para facilitar e agilizar as contratações.

A Diretoria de Educação e Formação Profissional é responsável também por observar as mudanças na legislação do setor. Quando os associados levantam algum problema, o SINDMAR analisa a questão e, sendo o caso, entra em contato com a Marinha para discutir soluções. Por seu lado, sempre que há alteração nas normas, a Marinha consulta o Sindicato, o que tem contribuído para o fortalecimento da parceria entre as duas instituições.

No site do SINDMAR, você encontra mais informações úteis sobre as certificações e outros documentos exigidos pelo mercado. Acesse: [www.sindmar.org.br/setor-juridico-e-educacional](http://www.sindmar.org.br/setor-juridico-e-educacional)



*De missionário  
a sindicalista,  
sempre com o  
mesmo propósito:  
servir ao próximo*

## Ariel Montero

**Delegado  
Regional do  
SINDMAR em  
Macaé (RJ)**

De “gringo” mesmo, só o sotaque. Ariel Irrazábal Montero, 40 anos, atual Delegado do SINDMAR em Macaé, município situado no Norte Fluminense, nasceu em Artigas, cidade uruguaia fronteira com o Quaraí, no Rio Grande do Sul. Ele se mudou para cá em 2009, mas considera que sua relação com o Brasil começou bem antes, já que, na fronteira, a cultura, o modo de pensar e até os elementos folclóricos dos dois países se misturam. Formado em Teologia e Filosofia e reverendo da Igreja Episcopal Anglicana há 11 anos, Montero desembarcou em Pernambuco com a missão de atuar como capelão marítimo no Porto de Suape. Já no primeiro contato com dirigentes do SINDMAR, foi fisgado pela causa sindical, na qual tem se aprofundado cada vez mais. Servir as pessoas e promover, à luz do Evangelho, um mundo mais humano, mais justo e mais livre são as premissas que norteiam o trabalho deste uruguaio de alma brasileira. Casado com a argentina Gabriela Merayo, também formada em Teologia, tem um filhinho de dois anos e meio, Francisco, nascido no Brasil. Também é pai de Santana, de nove anos, que vive no Uruguai.

## O Delegado do SINDMAR contou à REVISTA UNIFICAR um pouco de sua trajetória e do seu cotidiano profissional

**UNIFICAR - Como foi a sua vinda para o Brasil e como se envolveu no movimento sindical?**

**AM** - Em 2008, fui convidado pela Marinha Mercante para trabalhar como capelão marítimo no Porto de Suape (PE), por meio de uma articulação entre a Igreja Anglicana e uma organização para o atendimento pastoral dos marítimos, a The Mission to Seafarers (A Missão para Marinheiros), que atua em 280 portos ao redor do mundo, normalmente sob gestão do Seamen's Club. Essas capelanias recebem subsídios de diversas organizações, como a International Transport Workers' Federation (ITF). Para receber este apoio econômico, é necessária a assinatura do sindicato local filiado à ITF e, na ocasião, fui orientado a procurar o SINDMAR. Eu precisava de uma carta para solicitar um carro e um computador, então agendei a entrevista com o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho. Depois que expliquei o meu pedido, ele me perguntou o que eu estava disposto a fazer pelos marítimos, companheiros do Sindicato. Respondi a esta pergunta, que continua a ressoar em minha mente, de uma maneira muito singela: “Não sei, me ajude a entender o que vocês precisam”. A partir daí, fui convidado a participar dos seminários realizados pelo SINDMAR e comecei a mergulhar no contexto nacional e nas necessidades dos marítimos brasileiros.

**UNIFICAR - Que trabalhos já realizou no movimento sindical?**

**AM** - Como capelão, procurei entender bem o universo marítimo brasileiro e contribuir, na medida do possível e segundo o meu conhecimento, com nossos companheiros. Mais tarde, quando foi lançado o Programa de Modernização e Expansão da Frota do Governo Federal (Promef), durante um ato no Estaleiro Atlântico Sul, o Presidente Severino Almeida Filho e o Segundo Presidente José Válido me propuseram colaborar com a implantação da Delegacia Regional de Pernambuco. Aceitei o desafio. O mesmo aconteceu, posteriormente, em Aracaju (SE). Já no fim de 2012, fui convidado a assumir a Delegacia Regional de Vitória (ES), onde fiquei até dezembro passado, quando fui transferido para a Delegacia Regional de Macaé (RJ). Durante o período em Vitória, tive o privilégio de trabalhar próximo aos sindicatos portuários do Espírito Santo, nossos compa-

Continua na próxima página



**Ariel  
Montero**

nheiros na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF). Conseguimos consolidar um trabalho de visitação, especialmente aos rebocadores, e fui eleito membro da Diretoria Plena da CTB regional (Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil). Já há algum tempo, sou responsável, também, pela apresentação de palestras sobre Ética Profissional nos seminários que a nossa entidade sindical organiza.

#### **UNIFICAR - Como é a sua rotina na Delegacia de Macaé?**

**AM** - Os trabalhos rotineiros de uma Delegacia abrangem o contato e o atendimento aos marítimos associados, as denúncias perante o Ministério Público do Trabalho e outras atividades que buscam posicionar a voz do marítimo em diversas esferas. As Delegacias Regionais do SINDMAR têm uma prioridade em comum: aproximar o SINDMAR de seus representados, por meio de visitas rotineiras às embarcações. Em Macaé, visitamos o Porto de Imbetiba, às terças-feiras. São visitas que geram desdobramentos. Temos feito um amplo trabalho de conscientização e de convencimento com as empresas que estão em situação irregular em relação à Resolução Normativa 72 (RN-72) para que se ajustem à norma. Iniciamos, também, uma rotina de visitas à Marinha do Brasil e a outros órgãos públicos, empresas e organizações. No momento, minhas ações estão focadas em duas vertentes: as visitas a bordo em São Sebastião (SP) por conta da atual campanha do Acordo Coletivo da Transpetro, e o trabalho cotidiano, em Macaé.

#### **UNIFICAR - Nos últimos meses, as Delegacias Regionais do SINDMAR intensificaram as visitas às embarcações para fiscalizar o cumprimento da RN-72 e, no caso de navios da Transpetro, para mobilizar os marítimos em relação à negociação do ACT 2015. Qual tem sido a receptividade dos marítimos?**

**AM** - O cumprimento da RN-72 tem sido, ao longo do tempo, uma bandeira da nossa entidade. A resolução garante emprego a um número significativo de marítimos em nossas águas, portanto, a defesa e manutenção desta norma é um compromisso do SINDMAR. Em relação à campanha do ACT Petrobras-Transpetro, a liderança de nossos dirigentes sindicais, as visitas e, particularmente, os di-

álogos a bordo estão sendo extremamente importantes. É significativo que, em todas as votações realizadas até agora, a opção recomendada pelo movimento sindical tenha sido sempre amplamente confirmada pela tripulação, o que nos dá grandes chances de vitória nas principais pautas que reivindicamos. Minha percepção é a de que, gradativamente, os funcionários marítimos das empresas estão tomando maior consciência da conjuntura atual, dos desafios que enfrentamos e, portanto, se posicionando em um movimento necessário de luta e resistência.

#### **UNIFICAR - Qual é a relevância da atuação do SINDMAR no cenário atual?**

**AM** - Acredito que momentos de crise devem ser considerados como oportunidades. Agora, a grande oportunidade é a luta para que a legislação seja respeitada, a fim de garantir postos de trabalho para os marítimos brasileiros a bordo das embarcações que navegam em nossas águas jurisdicionais. O petróleo do Brasil está no mar, portanto, as embarcações serão sempre necessárias à sua exploração e ao seu transporte. É uma luta pela nossa sobrevivência, para nos mantermos a bordo. A atuação do SINDMAR é de extrema relevância. A vivência na área sindical da atual Diretoria faz toda a diferença na avaliação dos acontecimentos internos e externos, permitindo-nos melhor articulação para defender nossos direitos. Costumamos dizer que sindicalismo não é para amadores e, na atual conjuntura, é imprescindível. O momento exige que dirigentes sindicais e representados estejam irmanados em torno dos mesmos objetivos, para enfrentarmos juntos os desafios presentes e futuros.

#### **UNIFICAR - O senhor enfrentou alguma dificuldade, aqui no Brasil, por ser estrangeiro?**

**AM** - Não, nunca enfrentei dificuldades, até pela razão de me sentir em casa. Como cidadão do Mercosul, obtive visto de trabalho e, desde 2011, tenho residência permanente no Brasil. E meu conhecimento da geografia, história e cultura do Brasil me possibilitam interagir com qualquer brasileiro nato.

#### **UNIFICAR - Como sua atuação religiosa contribui no seu dia a dia como sindicalista?**

**AM** - Contribui de todas as formas. Em primeiro lugar, pela minha convicção, embasada na prática de Jesus de Na-



A bordo ou em terra, o sindicalista acompanha de perto o dia a dia dos portos e embarcações em sua área de atuação



Ariel e a mulher, Gabriela, com o pequeno Francisco



Antes do SINDMAR, Montero como capelão marítimo, no Porto de Suape (PE)

zaré, visando à construção de um mundo mais humano, de que os interesses pessoais não podem estar acima dos interesses coletivos e de que as pessoas têm que ser tratadas com dignidade e não consideradas simplesmente como um ativo, que pode ser descartado a qualquer momento. Em segundo lugar, entendo que minha formação traz ao interior do movimento sindical uma série de habilidades, capacidades e experiências que são valorizadas pelo SINDMAR.

#### **UNIFICAR - Quais foram os episódios que mais o marcaram?**

**AM** - Ajudar uma pessoa é sempre satisfatório, já vale o dia! Uma experiência que tem sido marcante para mim é a criação da rede de apoio do SINDMAR em diferentes partes do País. Quanto a episódios, me lembro de dois bem diferentes: o primeiro foi uma ação contra a discriminação ao tripulante nacional, que culminou na troca de comando de um rebocador estrangeiro. O segundo episódio foi a minha participação, como representante do SINDMAR, no Offshore Task Force, da ITF, em São Petersburgo, Rússia, no ano passado. Foi uma oportunidade ímpar de conhecer diversos interesses e desafios do setor offshore ao redor do mundo.

#### **UNIFICAR - Como é o Ariel fora das atividades religiosas e sindicais?**

**AM** - Pergunta difícil, pois adoro o meu trabalho. Há ele-

mentos que ajudam no trabalho, seja no sentido do descanso ou na formação intelectual. Procuo ler artigos e livros relacionados com política. Minha mulher, Gabriela, também é formada em Teologia, então temos este interesse em comum. Em casa, gostamos de ler e não temos televisão. Quando queremos ver um filme, alugamos, o que nos permite ser seletivos.

#### **UNIFICAR - Que mensagem o senhor deixaria para quem quer ingressar na Marinha Mercante? E para aqueles que já são profissionais e estão apreensivos com o futuro?**

**AM** - Esse tempo de convívio com marítimos, inicialmente como capelão e, posteriormente, como delegado sindical, tem me ensinado a valorizar a profissão. O Brasil tem, hoje, no que se refere à equação salário, repouso, benefícios sociais, comparativamente com outros países, um patamar nada depreciável. Portanto, temos que manter as conquistas e melhorar tudo aquilo que ainda não atende aos nossos anseios. Para atingir esse objetivo, existe apenas um caminho: unidade e luta! Para quem estiver começando seu percurso na Marinha Mercante, aconselho que assuma esta profissão com a vida e com a alma. Vale a pena! Quem sabe, entre os mais jovens, algum sinta o desejo de trabalhar pelo todo, colocando seus interesses pessoais em segundo lugar, e venha a colaborar com a estrutura sindical? O desafio fica aberto! Saudações marinheiras.

# PIONEIRA

**mais  
uma  
vez!**



CLC Hidelene Bahia e o Comandante da Marinha do Brasil, Almirante Leal Ferreira, na formatura no Caepe

## **Comandante Hidelene conclui o CAEPE da ESG**

Primeira mulher a ocupar o posto mais alto na hierarquia da Marinha Mercante brasileira, a Capitão de Longo Curso (CLC) Hidelene Lobato Bahia tornou-se também a primeira Oficial Mercante a concluir o Curso de Altos Estudos de Políticas e Estratégias (Caepe) da Escola Superior de Guerra (ESG). A indicação ao curso foi feita pelo SINDMAR em 2014, com base no histórico de sucesso da Comandante e na política de valorização da mulher no ambiente marítimo, defendida pelo Sindicato, que também negociou a liberação da Oficial perante a Transpetro, onde ela trabalha.



**A Oficial** considerou fundamental a atuação do Sindicato em mais esta vitória. “Sou grata ao SINDMAR por esta conquista. É importante destacar os esforços do Sindicato para haver, a cada ano, um marítimo na ESG. O Caepe atendeu todas as minhas expectativas, com atividades e visitas técnicas de alto nível. A troca de experiências e conhecimentos com pessoas de vários países foi excelente, sendo uma das maiores riquezas do curso, que propicia a integração com outras áreas, enquanto enfatiza a responsabilidade e a importância estratégica da nossa profissão para o País”, declarou a CLC Hildelene.

O curso teve duração de 40 semanas e, na composição das turmas, buscou-se obter a representatividade de todas as regiões do País e diferentes áreas profissionais. Os candidatos civis foram selecionados entre pessoas de notável competência, com atuação relevante nos diversos segmentos da sociedade brasileira. Já os militares e servidores civis das Forças Armadas foram indicados por critérios das respectivas Forças. A solenidade de diplomação dos 80 alunos (chamados de estagiários) da turma de 2015 do Caepe, que visa a preparar militares e civis de

alto nível da administração pública na área da Defesa, foi realizada no dia 3 de dezembro passado, no campus da ESG, no Rio de Janeiro.

O curso inclui palestras, debates, discussão dirigida, painéis, viagens e visitas de estudos. A respeito do que aprendeu, a CMT Hildelene ressaltou que o sucesso em qualquer área profissional ou na vida está na gestão, lembrando que os pré-requisitos para um bom gestor são o planejamento e a visão estratégica para a tomada de decisão. “Espero que outras oficiais mercantes possam fazer um curso como este. Se eu pudesse dar um conselho às mulheres marítimas, eu diria para estudarem, planejando suas vidas e mantendo-se atualizadas profissionalmente, conhecendo a sua embarcação, a sua empresa e o seu Sindicato”, afirmou a Capitão de Longo Curso.

A cerimônia de formatura, que contou com a presença do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, foi presidida pelo Comandante da ESG, Tenente-Brigadeiro do Ar Rafael Rodrigues Filho, que destacou a enriquecedora participação dos estagiários que vieram da Alemanha, Equador, Peru, Venezuela e Líbano.

Da esquerda p/ direita: José Válido, Segundo Presidente do SINDMAR; CLC Gilberto Maciel, da Transpetro; Almirante-de-Esquadra Ilques Barbosa Junior, Diretor-Geral do Pessoal da Marinha; CLC Hildelene Bahia; Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR; CLC Álvaro José de Almeida Júnior e CLC Luiz Augusto Cardoso Ventura, do Centro de Capitães da Marinha Mercante

Em suas onze Delegacias Regionais espalhadas pelo País, além da sede no Rio de Janeiro, o SINDMAR promove reuniões, palestras e eventos destinados a atender às diversas demandas de seus representados e representadas. Na pauta, a defesa dos direitos adquiridos e dos interesses dos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante; e a luta por mais avanços sociais e econômicos nas condições de trabalho.

Seja atuando na apuração de denúncias e na fiscalização de irregularidades, como o não cumprimento da RN-72 – a Resolução Normativa do Conselho Nacional de Imigração (CNIg) do Ministério do Trabalho e Previdência Social, que determina a presença de tripulação nacional a bordo de embarcações estrangeiras em operação em águas jurisdicionais brasileiras –, seja nas mesas de negociação dos Acordos Coletivos de Trabalho, e passando pela orientação e acompanhamento de seus associados no desenvolvimento de suas carreiras, o SINDMAR tem como premissa contribuir de modo efetivo para a permanente evolução do marítimo brasileiro.

A bordo ou em terra, o SINDMAR está sempre presente e próximo aos seus representados.



Uma das dragas chinesas que estavam em situação irregular no Porto de Paranaguá (PR)

## Denunciadas ao SINDMAR, dragas tiveram que contratar Comandante brasileiro

A partir de uma denúncia anônima feita ao SINDMAR, em março, constatou-se que as dragas chinesas Xin Hai Hu 9 e Hang Jun 5001 estavam operando no canal do Porto de Paranaguá (PR), deslocando-se para fora e para dentro da barra, sem utilizar o serviço de praticagem. De acordo com a Norma da Autoridade Marítima (Normam) nº 12, embarcações estrangeiras desse porte, em operação de dragagem, só podem prescindir de prático se estiverem sob o comando de marítimos nacionais. Em ofício enviado à Capitania dos Portos do Paraná, a Diretoria do SINDMAR denunciou a irregularidade e alertou para os riscos que a situação representava à segurança da tripulação, da navegação e do meio ambiente. A Marinha do Brasil confirmou a irregularidade, notificou a empresa contratante das embarcações e, em menos de 48 horas, foi providenciado o embarque de Comandante brasileiro.



Os Auditores Fiscais do Trabalho Alcimar Candeias e Klinger Moreira e a Delegada de Vitória (ES), Lorena Silva, se reuniram para discutir a fiscalização da RN-72

## Ocean Spirit também é denunciado por não cumprir a RN-72



Rinaldo Medeiros, Delegado do SINDMAR (primeiro à esq.), cobra a presença de tripulantes brasileiros no Ocean Spirit

O navio Ocean Spirit, de bandeira da Ilha de Man, afretado à Transpetro e agenciado pela Pancoast/Wilhelmsen, vinha operando sem qualquer tripulante brasileiro. Depois que o SINDMAR denunciou o fato às autoridades, foram contratados dois Oficiais de Máquinas. Mas, em nova visita a bordo, o Delegado de Fortaleza (CE) Rinaldo Medeiros constatou que ainda era necessária a contratação de dois Oficiais de Náutica para que o navio atendesse ao que determina a RN-72, fato que foi imediatamente reportado à Delegacia Regional do Trabalho.

## SINDMAR pressiona e Dan Sabiá finalmente passa a cumprir a RN-72

Depois de ter sido denunciado várias vezes pelo SINDMAR, o navio Dan Sabiá, de bandeira dinamarquesa, afretado à Transpetro, contratou marítimos brasileiros e está cumprindo à risca o percentual previsto na RN-72. Os tripulantes elogiaram a atuação do Sindicato, que garantiu postos de trabalho em plena crise.



Alegria a bordo do Dan Sabiá com a contratação de marítimos brasileiros

## Por maior fiscalização dos navios estrangeiros

A Delegada Regional do SINDMAR em Vitória (ES) Lorena Silva esteve reunida, em março, com Klinger Moreira, Fábio Dinelli e Alcimar Candeias, Auditores Fiscais do Trabalho Portuário e Aquaviário. Na ocasião, foi enfatizada a necessidade de se ampliar a fiscalização do cumprimento da RN-72, pois navios estrangeiros continuam a operar na cabotagem com número de marítimos nacionais inferior ao previsto por lei. A Delegada detalhou aos auditores o trabalho

que o SINDMAR vem realizando, com visitas a navios e portos, monitoramento das embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras e coleta de provas de irregularidades para que as denúncias sejam levadas ao Ministério Público do Trabalho. Agora, os auditores vão se reunir com os demais sindicatos marítimos para ouvir as principais demandas de cada categoria e, a partir de um planejamento anual, atuar de forma ainda mais eficaz na fiscalização da RN-72.

### No Ceará, SINDMAR recebe reforço para cobrar a RN-72



Marcelino Mendes, Auditor-Chefe da Coordenação Regional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário/MTPS no Ceará, e Rinaldo Medeiros, Delegado Regional do SINDMAR

Depois de uma ação conjunta com o SINDMAR, que obrigou empresas estrangeiras, proprietárias de rebocadores de offshore, a contratarem marítimos brasileiros, o Auditor-Chefe da Coordenação Regional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário/MTPS, no Ceará, Marcelino Mendes, informou que o órgão vai intensificar a fiscalização da RN-72, tanto na cabotagem como nos navios afretados à Transpetro e à Petrobras. Para isso, foi designado um Auditor Fiscal que poderá ser acionado imediatamente pelo SINDMAR, toda vez que for identificado um navio estrangeiro sem o número mínimo de marítimos brasileiros a bordo previsto por lei.

Turma de EBCP na Delegacia do SINDMAR de Aracaju



### Curso EBCP na Delegacia de Aracaju certifica mais de 100 marítimos

Para atender a inúmeros pedidos de nossos associados e, também, de profissionais de outras categorias mercantes, a Delegacia Regional do SINDMAR de Aracaju (SE) realizou o curso Especial Básico de Conscientização sobre Proteção de Navio (EBCP), cuja certificação é obrigatória em viagens internacionais. A iniciativa do SINDMAR foi a solução encontrada para driblar a restrição de verba para novos cursos da Capitania dos Portos e garantir maior empregabilidade dos marítimos brasileiros. Foram quatro turmas,

totalizando mais de 100 marítimos atendidos, de diferentes estados, como Sergipe, Pernambuco, Alagoas, Bahia e Rio de Janeiro. O curso, gratuito, foi ministrado pela Delegada Symone Soares e pelo 2OM Tiago Melo, ambos instrutores habilitados pela Capitania. O novo Capitão dos Portos de Sergipe, CF João Batista, enfatizou a importância da parceria com o SINDMAR na formação profissional da comunidade marítima, destacando o empenho do Sindicato para realizar o curso.

## Mérito reconhecido - Prêmio SINDMAR vai para alunos da EFOMM/CIABA

O Delegado Regional de Belém (PA), Darlei Pinheiro, entregou o prêmio SINDMAR a Gabriela Montenegro Teixeira, aluna da EFOMM/CIABA



Os alunos da EFOMM/CIABA, Gabriela Montenegro Teixeira e Paulo Cavalcante Jr, receberam o Prêmio Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante – SINDMAR por terem obtido a segunda maior nota final de classificação nos Cursos de Formação de Oficial de Náutica e de Máquinas, respectivamente. Além do reconhecimento pelo desempenho, cada um ganhou um aparelho de videogame Xbox, durante a solenidade de premiação dos alunos que mais se destacaram na EFOMM/CIABA em 2015, em dezembro passado, no auditório da instituição em Belém (PA).



Darlei Pinheiro e o Diretor-Geral de Navegação da Marinha do Brasil Almirante-de-Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster, na formatura da turma 2015 da EFOMM/CIABA

## Formatura EFOMM/CIABA

Em dezembro passado, o Delegado do SINDMAR em Belém (PA) Darlei Pinheiro participou da Cerimônia Militar de Conclusão do Curso de Formação de Oficiais e Declaração de 146 Praticantes-Alunos da Marinha Mercante, entre eles, dois cabo-verdianos. O evento foi realizado no CIABA e contou com a presença de autoridades civis e militares. Os Praticantes brasileiros foram declarados, simultaneamente, Guardas-Marinhas da Reserva da Marinha do Brasil.

## Reunião com jovens Oficiais mercantes em Fortaleza

Em janeiro, a Delegacia do SINDMAR em Fortaleza (CE) recebeu um grupo de Oficiais com até três anos de formados, para responder perguntas e esclarecer dúvidas sobre sindicalização, perspectivas de emprego e outros temas. Em diferentes oportunidades, o SINDMAR procura ampliar o conhecimento dos novos Oficiais e Eletricistas que estão ingressando na Marinha Mercante sobre a importância da participação no movimento sindical.



O Delegado Rinaldo Medeiros conversa com jovens Oficiais sobre mercado de trabalho e ação sindical



A partir da esq.: o aluno de Nautica Rodrigo Almeida, o Delegado do SINDMAR em Belém (PA) Darlei Pinheiro, o CLC Alvaro Almeida Jr. e o aluno de Máquinas José Filho na aula inaugural da EFOMM-CIABA

### Na aula inaugural da EFOMM, palestra sobre a Marinha Mercante

A aula-inaugural do ano letivo da EFOMM-CIABA foi ministrada pelo CLC Alvaro José de Almeida Junior, Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante – CCMM, em fevereiro. Ele abordou o desenvolvimento

da navegação marítima, destacando navios brasileiros que fizeram história e comentando as perspectivas da Marinha Mercante brasileira para o futuro. O SINDMAR foi representado pelo Delegado de Belém (PA) Darlei Pinheiro.

### Mudança de comando na Paraíba

Em janeiro, foi realizada a passagem de comando da Capitania dos Portos da Paraíba, em cerimônia presidida pelo Vice-Almirante Afrânio de Paiva Moreira, Comandante do 3º Distrito Naval, que contou com a presença do Delegado do SINDMAR Rosivando Viana. Na ocasião, o CF Valdinei Ciola passou o cargo de Comandante ao CF Sérgio Luis Soares da Costa.

### Posse do novo Comandante do CIABA

O SINDMAR esteve presente à cerimônia de passagem de comando no CIABA, em Belém (PA), que contou com a participação de autoridades civis e militares, entre elas o Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Alipio Jorge Rodrigues da Silva, representantes de sindicatos e órgãos estaduais, além de professores e alunos do centro de instrução. Na ocasião, o CMG Júlio Cesar de Andrade Rocha passou o comando ao CMG Fábio da Silva Andrade.



O Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro entre o CMG Júlio Cesar de Andrade e o CMG Fábio da Silva Andrade, novo Comandante do CIABA



O Delegado do SINDMAR Rosivando Viana e o novo Comandante da Capitania dos Portos da Paraíba, CF Sérgio Luis Soares da Costa

# Mudanças nas Delegacias Regionais do SINDMAR



Ariel Montero assumiu a Delegacia de Macaé (RJ) e Lorena Silva é a nova titular da Delegacia do SINDMAR de Vitória (ES). Laura Teixeira foi para Recife (PE)

**Visando a** fortalecer a ação e a participação sindical marítima em Macaé, no Norte Fluminense, principal porto offshore do País, o SINDMAR instalou uma Delegacia Regional no município. Desde dezembro passado, quem está à frente desta nova Delegacia é Ariel Montero que, antes, coordenou durante três anos a Delegacia de Vitória, no Espírito Santo. Ampliar a presença do Sindicato no Porto do Açú, no município vizinho de São João da Barra, também está na pauta.

Lorena Silva é a nova titular da Delegacia de Vitória (ES), onde começou a trabalhar em 2014, atuando nas visitas às embarcações e em ações perante a Direção Regional da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB). Já na Delegacia Regional de Recife (PE), quem assumiu a função foi Laura Teixeira, que vinha trabalhando como Assessora para Assuntos de Gênero e Juventude do SINDMAR.

## Visitas a Bordo

Dentre as diversas ações cotidianas do SINDMAR estão as visitas realizadas pelos diretores e delegados regionais do Sindicato aos navios. Eles percorrem os portos de todo o País levando informações às tripulações sobre as ações sindicais em curso, ouvindo reclamações, registrando e, posteriormente, denunciando as irregularidades aos órgãos competentes, cobrando o cumprimento da Resolução Normativa (RN) 72, em defesa dos postos de trabalho dos marítimos brasileiros em embarcações estrangeiras. Sempre atento e em permanente contato com seus representados e representadas, o SINDMAR faz valer a máxima:

**“Juntos, somos mais fortes!”**

Confira, a seguir, o registro fotográfico de algumas dessas visitas.



UP Água Marinha



Dan Eagle



Siem Caetés



CBO Bianca



Deborah Kay



Dalen Tide



Sapura Esmeralda



Skandi Santos



Orion



CBO Rio



Santos Supplier



Ed Kyle



UP Jade



Nord Farer



World Sapphire



Alcatraz



Asso Ventoto



Evros



Lá se vão mais de 50 anos, desde que, em 1963, na antiga Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro – EMMRJ, foi criado o “O Pingüim”, uma publicação interna com textos leves e divertidos, com o objetivo de registrar o dia a dia dos alunos. Com o nome “O Pelicano”, já usado a partir da segunda edição, o jornal foi evoluindo, ganhando novas seções e design mais moderno e profissional. Em 2009, o Pelicano deixou de ser impresso, por contenção de despesas, mas logo ganhou sua versão para a internet, com o site Jornal Pelicano – [www.jornalpelicano.com.br](http://www.jornalpelicano.com.br) – cujo conteúdo é permanentemente atualizado. Presente também nas redes sociais, o Pelicano está sempre antenado com o universo marítimo, buscando trazer informações relevantes que contemplem aspirações, dúvidas e interesses de seus jovens leitores.

# Publicação é produzida por alunos da EFOMM há mais de 50 anos

## JORNAL

Ao longo das últimas décadas, o Pelicano tornou-se um importante canal de comunicação da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM, registrando o cotidiano dos alunos e fatos marcantes da Marinha Mercante. Para saber como é a rotina do Pelicano, nos dias de hoje, a REVISTA UNIFICAR conversou com o presidente do jornal, do 3º ano da EFOMM, Felipe Dias, que comanda uma equipe formada por 62 alunos, todos voluntários.



Capas das primeiras edições do jornal da EMMRJ/EFOMM: o número um, com o nome O Pingüim, e o seguinte, já rebatizado como O Pelicano

# PELICANO



**UNIFICAR – Quantos alunos compõem a equipe e como é a rotina do Jornal Pelicano? Como vocês conciliam seus estudos com as atividades do jornal?**

**FD** – Atualmente, somos 62 alunos, sendo 14 do primeiro ano, 26 do segundo e 22 do terceiro. Somos todos voluntários. Portanto, para entrar, o principal requisito é a vontade de participar. Como as atividades no Jornal Pelicano são extraclasse, elas são realizadas após o horário do nosso Treinamento Físico Militar (TFM), a partir das 17h. Todos têm suas funções designadas: os repórteres, que escrevem as matérias e fotografam; os editores, responsáveis pela revisão do conteúdo que vai ao ar, e os coordenadores, que atuam como um elo entre os dois, instruindo-os, fornecendo o material e recolhendo-o após cada evento. Em período de provas, reduzimos o ritmo no jornal, mas para mantê-lo atualizado, produzimos conteúdo antecipadamente e lançamos com datas previamente agendadas. Fazer o Jornal Pelicano nos proporciona o conhecimento de diferentes facetas da Marinha Mercante.

**UNIFICAR – Quais são os principais desafios e, também, as dificuldades para produzir o conteúdo do jornal?**

**FD** – Um de nossos desafios é contornar a falta de recursos e de material. Muito do que temos foi doado pela Sociedade

Acadêmica da Marinha Mercante (SAMM), como computador, impressora e a internet. Outro problema é a limitação de banda, pois produzimos um volume de material que supera facilmente o plano de dados para acesso à internet. Muitas vezes, usamos os dados móveis dos nossos celulares para publicar alguma matéria ou fazer o *upload* de fotos ou vídeos. Hoje, o que mais precisamos é de uma câmera fotográfica, pois as que utilizamos atualmente pertencem aos repórteres. Ou seja, além de dedicarmos um bom tempo ao Pelicano, utilizamos nossos próprios recursos.

**UNIFICAR – Ao assumir a presidência do jornal, em dezembro passado, você destacou melhorias na estrutura do jornal. Quais são as novidades para 2016?**

**FD** – Quem acompanhou o trabalho feito pela gestão de 2015, viu de perto toda uma reformulação da administração do Pelicano, visando a aumentar a eficiência, a qualidade e o profissionalismo. Parabéns e sou muito grato à equipe de 2015, sobretudo aos ex-presidente e vice-presidente, Larissa Cazarim e Alessandro, respectivamente, assim como ao meu vice-presidente Márcio, que me auxilia a liderar a equipe de

Continua na próxima página





2016 e que, desde o primeiro ano, trabalha comigo nas melhorias do jornal. O comando do CIAGA nos deu uma sala para nos instalarmos, um reconhecimento ao nosso trabalho. Em 2016, queremos criar uma identidade e fortalecer a marca Pelicano. Para isso, vamos buscar patrocínio de empresas que possam se interessar por nossas propostas e valorizem aquilo que fazemos. Com o intuito de aprofundarmos nossos conhecimentos, procuraremos, também, disponibilizar em nosso site um resgate histórico de todas as turmas da EMMRJ e da EFOMM; trazer workshops para os nossos fotógrafos; visitar a Academia Brasileira de Letras (ABL) e redações de jornais; e realizar um intercâmbio com outras escolas de Marinha Mercante no exterior.

**UNIFICAR** – O Pelicano está presente na internet, com seu próprio site e nas redes sociais. Qual é a importância do

#### **Jornal Pelicano para a comunidade EFOMM?**

**FD** – O objetivo do Jornal Pelicano é, sobretudo, representar e elevar a imagem do aluno da EFOMM, além de trazer conteúdo sobre a Marinha Mercante para toda a comunidade marítima. O jornal procura mostrar como é a formação dos futuros oficiais, contando o que acontece na escola, e, também, como anda o mercado de trabalho. Como estamos presentes nas redes sociais, nosso alcance se amplifica e o contato com o leitor torna-se mais prático e dinâmico, porque podemos interagir de uma forma muito interessante e proveitosa.

#### **UNIFICAR** – Como foi a cobertura das semanas de Adaptação e estes primeiros meses da nova equipe Pelicano?

**FD** – Posso dizer que esta foi a maior e a mais completa cobertura da Adaptação que a EFOMM já teve. Nós nos

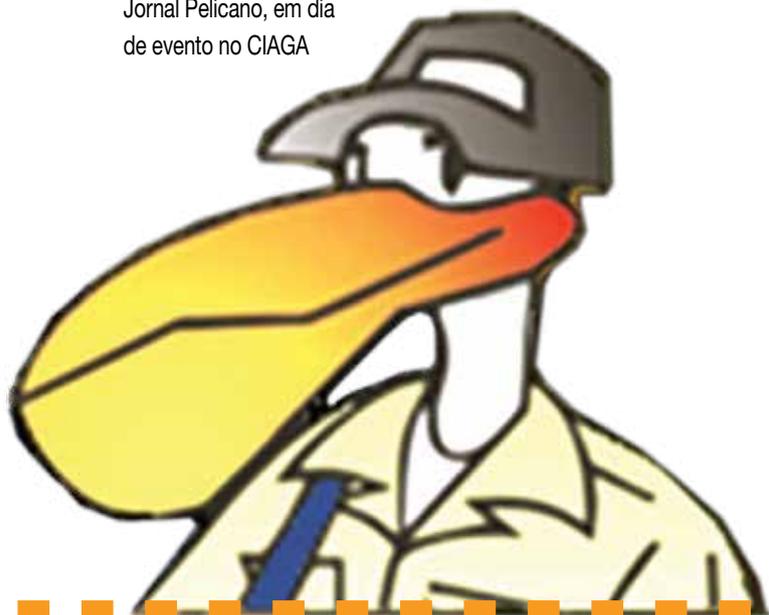


revezamos entre cobrir os eventos de cada uma das oito turmas de Adaptação, preparar as matérias, editar fotos, compartilhar nas redes sociais, responder aos pais... Éramos três adaptadores e cinco ajudantes. Foi trabalhoso, mas muito gratificante. Basta mencionar a grande participação e interação dos alunos e seus familiares nas redes sociais. No regresso geral do Corpo de Alunos, nossa equipe recebeu diversos elogios, o que mostra que, mesmo durante as férias, os alunos acompanham o Jornal Pelicano.

**UNIFICAR – Existe a possibilidade de o Pelicano voltar a ter uma versão impressa?**

**FD** – Com muito esforço e dedicação, no fim do ano passado, conseguimos concluir a revista O Pelicano, que não era publicada desde 2009. No início deste ano fizemos a distribuição e a resposta foi muito positiva. A ideia é conseguir publicá-la trimestralmente.

Parte da equipe 2016 do Jornal Pelicano, em dia de evento no CIAGA





# ENTREVISTA COM O VETERANO PAULO LEOPARDI

No Jornal Pelicano on-line, uma das seções mais interessantes é a Motivacional, que reúne entrevistas e depoimentos de personalidades da Marinha Mercante e, também, de jovens alunos e praticantes, oferecendo uma visão enriquecedora do universo marítimo.

A REVISTA UNIFICAR reproduz, a seguir, na íntegra, a saborosa entrevista do veterano Paulo Roberto Leopardi, concedida ao Pelicano em dezembro passado. Da turma de 1962 da então Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ), Leopardi, cuja carreira teve início na Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, foi um dos fundadores do jornal.

**Nesta edição** das entrevistas ao Jornal Pelicano, trazemos uma matéria especial. O sr. Paulo Leopardi, ex-aluno da turma de 62, nos surpreendeu com um entusiástico relato sobre os seus gloriosos dias de Escola de Marinha Mercante. Editamos o mínimo possível, procurando deixar as palavras do sr. Leopardi transportarem os leitores para o distante Rio de Janeiro da década de 60.

**Jornal Pelicano – O senhor é da turma de 1962, da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ). Conte-nos como era a instituição naquela época.**

**Paulo Leopardi (PL)** – A minha turma é a de 62. Se não me engano, foi a quarta turma formada na então “jovem” Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ), já que os antigos formandos daquela época vinham da chamada “Escolinha Walita”, que era a escola do Lloyd para a formação de Oficiais de máquinas, náutica e etc.

Entramos no dia 26 de março de 1962, uma manhã calorenta. Atravessamos o perfumoso Canal de Maria Gandu (ou Gadu) e fomos recepcionados, calorosamente, pelos veteranos. Tudo era novidade: a Escola em si, os novos colegas. Alguns já eram conhecidos de cursinhos, mas a maioria era oriunda do Brasil inteiro, de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Pará, Amazonas e do Nordeste. Naquela época, nosso uniforme era igual ao da Marinha de Guerra: calça, camisa de colarinho e bibico cinzas, com gravata preta. Imagine, no calor do Rio, o desconforto que este uniforme causava! No ano de 1964, ele foi alterado: com camisa de manga e calça na cor cáqui, e caxangá! Horrível, mas era o que se apresentava para o momento.

Fizeram a distribuição de camarotes separados por turmas, máquinas com máquinas, náutica com náutica, comissários idem. No meu camarote, que ficávamos em quatro, eram dois virados para a Alameda Alegrete e os dois do fundão para as quadras, houve uma defenestração... Éramos eu, Duílio, que é Chefe de Máquinas, “Passarinho”, idem, que está na Transpetro, e Mendes, também Chefe, que morreu no acidente no Golfo do México, no navio Maria da Penha, que fundeu erroneamente, por falta de carta náutica mais atualizada, sobre gasodutos. O ferro agarrou na tubulação de gás que, após muito esforço, rompeu-se. Houve uma explosão e morreram sete pessoas, entre elas o Mendes, meu colega, e, se não me engano, o 1º Piloto “Pinóquio”. O res-

Sua “santa” mãe, que foi sua madrinha, efetuando a troca de platinas em 6 de janeiro de 1965



Fotos: Acervo pessoal de Paulo Leopardi



Camarotes 135 e 136 confraternizando. Agachados, da esquerda para direita: Murilo, “Boliche”, Duílio e “Tamba”. Atrás: Mendes, “Passarinho”, Leopardi e Muniz “Pau-de-Velha”. Mais atrás: Andradinho e Toledo “O Grosso”.

tante era da guarnição. Fui buscar o esquife do meu amigo Mendes em Viracopos... foi tétrico!

A Escola era, para os padrões da época, bem cuidada. Tinha os prédios dos camarotes, das salas de aula e o da guarnição. Era tudo muito arborizado, com amendoeiras (que, aqui, em “Sampa”, chamamos de “chapéu de sol”), e, onde hoje fica a sala de comando, existia um imenso lago, entrecortado por coqueiros anões, bem

cuidado e limpo. Os camarotes eram bem espartanos, não tinham chuveiro elétrico, os móveis eram de ferro, assim como as beliches e mesas. As cadeiras eram de madeira. No começo, o barulho do movimento da Avenida Brasil incomodava. O cheiro do canal e, também, do Cortume Carioca, que existia na Penha, idem. Todavia, tudo isto foi esquecido rapidamente.

**Continua na próxima página**





No alto: Leopardi, um pouco desequilibrado, cortando no vôlei. À direita, Coaraci, Laerte Portão, Mendes e Leopardi na proa do escaler. À esquerda: com o uniforme Alexandrino, na Bandinha da Escola, em 11 de junho de 1964



O dia a dia era muito intenso. Acordávamos na alvorada com a “boca de ferro” e um “apitinho” (clarim ou algo parecido) às 6 horas. Havia um pequeno desjejum às 6h30min e, logo depois, seguíamos para a Educação Física às 7 horas. Tínhamos aula com o professor Varady, Paulo, e nas turmas mais recentes, com o ex-árbitro de futebol Arnaldo Cezar Coelho. Eu, como era muito participativo, fazia parte das equipes de vôlei e de remo. Às 8h, formávamos para o cerimonial à Bandeira e, das 9h às 12h, tínhamos nossas aulas teóricas. Após o almoço, às 13h, tínhamos que aguentar mais duas horas de aula. Imaginem: Termodinâmica com Álvaro Cachaça, ou “Aula de Nózinho” (Arte Naval Marinharia) com um fuzileiro naval. Não era mole, não. Por volta das 16h, voltávamos aos esportes. No meu tempo, tínhamos somente uma quadra para futsal e outra para vôlei e basquete, além do campo de futebol. Após o Cerimonial da Bandeira, ao pôr do sol, jantávamos e seguíamos para o estudo obrigatório.

#### **Jornal Pelicano – Como era a formação mercante na época da EMMRJ?**

**PL** – O ensino era rigoroso. O Departamento de Ensino – na minha época, comandado por um submarinista, o Comandante Fischer – acompanhava pari passu todas as notas de todos os

alunos! Para mim isto era novidade, novíssima! As matérias todas eram muito teóricas. Somente fui ver uma turbina a vapor, aberta, quando já estava praticando e em um outro navio que estava atracado em nossa popa, em Santos. Tínhamos algumas aulas práticas na Ilha do Mocanguê, que pertencia à Cia. Costeira, depois ficou com o Lloyd e, hoje, pertence à Marinha do Brasil. A gente procurava se safar, ao máximo, do exame oral (avaliação oral sobre os temas pertinentes à profissão) que era um verdadeiro “massacre da serra elétrica”. Eu cheguei a ter febre, sem estar doente, em véspera de exame oral de Resistência dos Materiais com o professor Walfrido! Eu tinha ciência de que, se levasse “pau” no oral, se caísse para 2ª época (prova final), estaria reprovado. “Aluno meu que fica em 2ª época, não merece ser aprovado” – era mais ou menos assim que Walfrido falava. É claro que, hoje, vocês têm uma formação “trocentas” vezes melhor do que a nossa, que era muito precária. Havia muita informação teórica. Muita mesmo. Prática era pouquíssima. Todavia, a gente se safava depois na praticagem. Ao final de cada ano, ocorria a viagem de instrução, mais ou menos de dois a três meses, em um navio da Marinha. Nosso primeiro navio foi o Custódio de Melo. Na Praça de Máquinas, a temperatura girava em torno de 57°C, vazamento de vapor para tudo que era lado. Honestamente, via-



Na viagem de instrução a bordo do navio Custódio de Melo, da Marinha do Brasil (1963)



Primeira viagem ao Mar do Norte. Reunidos em uma choperia de St.Pauli, em Hamburgo (1967 ou 1968). Na foto: Paulo Leopardi, Avelino (1ON), Cassiano (2OM), Misutane (garantia do Ishikawagima), Comandante Mitidieri, Imediato Faustino, Comissário... e o Chefe de Máquinas Nilo Pigozzi

gem de instrução era bacana para a gente conhecer e namorar no Nordeste! Isso era muito bacana!

**Jornal Pelicano – Após a conclusão da Escola, qual foi a sua trajetória? Conte-nos um pouco sobre a sua carreira.**

**PL** – Quando a nossa turma se formou, em janeiro de 1965, o baile foi na antiga Princesa Isabel ou Leopoldina, me foge à memória. Foi muito bacana e, em seguida, embarquei no Lloyd Peru. Afinal, fui para a Marinha Mercante a fim de conhecer o mundo. Não tinha interesse em embarcar na antiga Fronape, que até pagava mais que o Lloyd. As rotas dos navios do Lloyd eram coisa de louco: na do Golfo do México, o navio atracava em Tampa, Nova Orleans, Galveston, Baton-Rouge, Houston, Tampico e Vera Cruz. Em Nova Orleans, o navio atracava no centro da cidade, na atual Canal Street, perto da Bourbon Street. A da Costa Leste, incluía os portos de Jacksonville, Charleston, Norfolk (a maior base americana e com um shopping na Prefeitura Naval com preços excepcionais!), Filadélfia e Nova Iorque, cujo píer ficava no Brooklyn. Já a linha do Mediterrâneo começava em Oran e depois seguia para Argel, Casablanca, Marselha, Gênova, Napoli, Trieste, Split (na antiga Iugoslávia), Constanza, na Romênia, e Varna na Bulgária.

Havia também a rota do Mar do Norte, com Havre, Antuérpia, Rotterdam, Amsterdam, Bremen e Hamburgo. Mas, a melhor linha era a da Escandinávia, a mais “piruada”, ninguém pedia férias! Por quê? Por causa das “espigas” – as sucucas, dinamarquesas, norueguesas! Muito lindas e de fácil comunicação! Tenho amigos, até hoje, que têm filhos com estas moças!

Entre a Escola e “empurrando água”, eu fiquei quase 10 anos. Pratiquei no Lloyd e na Fronape. Depois de formado, embarquei na Paulista de Navegação (Lloyd Brasileiro) e, por último, na Netumar, que só fazia a linha do Canadá, que eu adorava! Vou ser honesto: a vida de marítimo não é fácil, não. Estive em um navio caindo aos pedaços, o Diana. Todavia, a tripulação, do Comandante ao Moço de Convés, era maravilhosa! A minha praticagem no Lloyd Peru foi péssima! Os maquinistas eram “casca grossa”, não queriam passar informações, tinham medo que você soubesse mais que o Chefe ou o Subchefe. Já no Anchieta, navio motor que pratiquei na Fronape, foi “mamão com açúcar”. O Chefe era excelente, o 2º Oficial de Máquinas idem, os colegas excelentes, tenho boas recordações! Tudo depende do pessoal que está embarcado, cada navio é uma história.

**Continua na próxima página**





Diante da placa comemorativa do Jubileu de Ouro, da esq. para a dir., Mário “Baiano” da Silva Cavalcante, Duílio Yacovazzo, Lucival Fernandes, Alnte. Aguiar Freire, Paulo R. Leopardi, Luiz Carlos Gonçalves, Wilson Zacharias, Alnte. Viveiros, Ari Nunes, Amaro dos Santos, Luiz Carlos de Pina, Carlos Tadeu Montes e José Carlos Príncipe. (Foto: Comunicação Social/CIAGA)

**Jornal Pelicano – Após tantos anos de formado, como é o seu relacionamento com a sua turma? Ainda se reencontram?**

PL – Desembarquei, definitivamente, em julho de 1989. Entretanto, sempre procurei manter contato com a minha turma. Depois dos primeiros 10 anos de formados, nos encontramos numa Churrascaria em Botafogo, no Rio de Janeiro. Mas, depois disso, a coisa começou a rarear. Só retomei contato com o pessoal a partir de 2010, quando um colega nosso, Areias, que se formou na turma de 70, creio eu, montou a “Rede Pelicana”. Então passamos a nos encontrar duas vezes por ano, em Friburgo, Cabo Frio, Angra dos Reis e, recentemente, em Itaipava. É muito bacana, porque estes encontros reúnem colegas da Escola Walita, da EMMRJ e, às vezes, alguns da EFOMM-CIAGA.

Em janeiro de 2015, participamos do Jubileu dos nossos 50 anos de formados. A Marinha nos recepcionou de forma elegante e brilhante. Ficamos muito emocionados! Pena que pouquíssimos colegas participaram, alguns ausentes por falecimento e outros por doença, mas, no geral, foi muito bacana.

**Jornal Pelicano – O senhor foi um dos precursores do Jornal Pelicano. O que o levou a introduzir na Marinha Mercante um jornal feito por alunos e para alunos?**

PL – Eu era “fera”. Fui mais como um “voluntário da

Marinha”, já que era bom na máquina de datilografar, coisa que vocês nem sabem que existiu. Se não me engano, éramos pouquíssimos colegas: Príncipe, Gmeiner, Coutinho (que se tornou o cartunista Caulus) e outros. Fazíamos uma pauta só de gozação com os colegas. Passávamos no mimeógrafo e distribuíamos as folhas no rancho. Era o maior “sarro”! Alguns colegas ficavam irados, outros levavam na brincadeira... Mas não tínhamos estrutura nenhuma! A não ser uma ou duas máquinas de datilografar e mais nada!

**Jornal Pelicano – O que o senhor teria a acrescentar para o nosso Jornal?**

PL – No patamar em que vocês estão, não tenho nada a acrescentar. Somente louvar porque são abençoados por estarem em uma escola ultramoderna, que está dando uma formação de 1º mundo a cada um de vocês. Isto é o mais importante: tirem o máximo que puderem da EFOMM em termos de educação, cultura, relacionamento interpessoal. Amanhã, vocês verão que isto foi muito útil. Abrações e que Deus os proteja e ilumine.

*O Jornal Pelicano agradece pela disponibilidade de tempo do senhor Paulo Leopardi para tirar essas dúvidas e pela oportunidade de mostrar que o nosso passado, presente e futuro devem estar sempre conectados.*

Para ver a matéria publicada originalmente on-line:

<http://www.jornalpelicano.com.br/2015/12/entrevista-especial-paulo-leopardi-um-dos-fundadores-do-jornal-pelicano>

**Belém**



**São Luís**



**Fortaleza**



**Aracaju**



**Pernambuco**



**Cabedelo**

**Vitória**



**Rio**

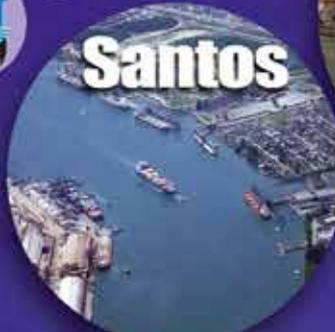


**Macaé**

**Paranaguá**



**Santos**



**Rio Grande**



Filiado a



Investindo em pessoas

# A busca pela informação na Era do Conhecimento



*“Eles saíram da ditadura apenas em 1985 e é realmente perturbador olhar para eles brincando com a democracia desse jeito.”*

Glenn Greenwald, ganhador do prêmio Pulitzer, sobre o Brasil, à influente jornalista Christiane Amanpour, da CNN.

Hoje, a informação está ao alcance de (quase) todos. Os avanços tecnológicos da era digital propiciam o acesso a infinitas fontes de informação, das tradicionais e conservadoras, comprometidas com a manutenção do establishment, às alternativas e independentes. Na Sociedade do Conhecimento, mais do que nunca, informação é poder. E a busca pela informação é obrigatória.

**Não é novidade** para ninguém, mas sempre é bom lembrar que, no Brasil, a grande mídia está concentrada nas mãos de sete famílias: Marinho do conglomerado Globo, Abravanel (Sílvio Santos) do SBT, Edir Macedo da Record, Saad da Band, Frias da Folha de São Paulo, Mesquita do Estadão e Civita da Editora Abril. Esta grande mídia tradicional – com emissoras de TV e de rádio, jornais e revistas, sites e redes sociais – detém um enorme poder político, de informar, de manipular, de formar e de deformar. E as mídias regionais do país, que produzem pouco material próprio, limitam-se a reproduzir o que é distribuído pelos principais veículos de comunicação.

Nos últimos meses, os brasileiros vêm sendo bombardeados com notícias tendenciosas sobre o processo de impeachment da Presidente Dilma



Rousseff e o governo interino de Michel Temer, a situação econômica, a Operação Lava Jato e seus desdobramentos. Na tentativa de induzir a opinião pública, a manipulação e a distorção dos fatos estão presentes nos mínimos detalhes, nas narrativas e nas imagens. Felizmente, no entanto, vem crescendo o número de veículos de comunicação alternativos e independentes que procuram oferecer outras visões e opiniões, servindo de contraponto à informação pasteurizada e perniciosa. Embora sem o mesmo alcance da grande imprensa, a mídia independente e alternativa vem ganhando cada vez mais espaço e público, em um sinal inequívoco de que as transformações propiciadas pelos avanços tecnológicos estão contribuindo para democratizar o acesso à informação.

Neste momento de grave instabilidade política que o País atravessa, o jornalismo independente e a mídia alternativa têm sido fundamentais para desmascarar as reais intenções que movem a nossa grande imprensa e dar visibilidade a tais fatos.

Com o Brasil mergulhado em uma das piores crises de sua história, mais uma vez a grande im-

pressão brasileira desempenha um papel lamentável, se não criminoso, ao alinhar-se a interesses espúrios sob o falso manto da imparcialidade. No entanto, esta ação insidiosa tem sido firmemente denunciada e confrontada tanto aqui como no exterior. A situação é tão surreal que, além dos veículos independentes e alternativos brasileiros – que têm na capilaridade da internet e das redes sociais uma grande aliada na disseminação de informações diferenciadas – alguns dos principais e maiores veículos de comunicação do mundo – como The New York Times, The Economist, El País, The Guardian, Le Monde, BBC, CNN e vários outros – também questionam a legitimidade do impeachment, ressaltando que nossos problemas podem ficar ainda piores e mostrando a incongruência da imprensa brasileira, que distorce a realidade e segue atuando contra o governo democraticamente eleito.

Um dos jornalistas mais respeitados da atualidade e advogado especialista em Direito Cons-

**Continua na próxima página**

**Embora sem o mesmo alcance da grande imprensa, a mídia independente e alternativa vem ganhando cada vez mais espaço e público**

**O GLOBO**

MAIOR MANIFESTAÇÃO DA HISTÓRIA

# Brasil vai às ruas contra Dilma e Lula e a favor de Moro

Protesto pacífico reuniu 3,6 milhões de pessoas em 326 cidades de todos os estados e no Distrito Federal

Insatisfação da população aumenta a pressão sobre o governo, no início de uma semana decisiva — o processo sobre o impeachment deverá ser segurado na Câmara na quinta-feira. Aliados da presidente admitem que situação se agudiza

**Lideres da oposição são hostilizados**

Insatisfação cresce também no Nordeste

**Grampo foi legal, afirma Janot**

**Blindagem contra prisão**

**Por 26 a 2, OAB apoia impeachment**

**ANCILONIUS**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**LAURO JUNIOR**  
Política Brasileira: 1964-1968  
Editorial: Editora FTD

**JOSÉ CARLOS**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**LUIS ANTONIO MENDES**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**RICARDO MULLER**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**O GLOBO**

LAVA-JATO NO PLANALTO

# Aliados de Dilma e Lula fazem manifestação em todos os estados

PT reúne 275 mil, 7% do público dos protestos de domingo pelo impeachment

Em discurso na Avenida Paulista, ex-presidente reedita versão "paz e amor" e diz que terá cargo de ministro no governo para restabelecer a paz; atos governistas tiveram shows para animar a militância

**Gilmar Mendes suspende nomeação de Lula e devolve inquérito a Moro**

**Grampo foi legal, afirma Janot**

**Blindagem contra prisão**

**Por 26 a 2, OAB apoia impeachment**

**LIÊNITA DE MELLO**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**MARCO LUSTOSA**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**MICHEL PEREIRA**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**JOSÉ BASTOS MORENO**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**LUIS ANTONIO MENDES**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

**RICARDO MULLER**  
O que vai acontecer de novo em 2014?  
Sociedade de Ciências Políticas, UFRJ

Reprodução da internet

titucional, o americano Glenn Greenwald, que ganhou o Pulitzer por revelar os programas de vigilância global dos Estados Unidos pela NSA e que vive há anos no Brasil, tem declarado que está “chocado” com a mídia brasileira que, segundo ele, “finge ter imparcialidade mas age como a principal ferramenta de propaganda”. Ex-repórter do The Guardian, Greenwald atua em canais independentes, como o The Real News, o Democracy now e o The Intercept, do qual é um dos fundadores e por meio do qual denunciou a manipulação dos fatos realizada pela mídia brasileira. Foi a ele que a Presidente Dilma Rousseff, já afastada, concedeu sua primeira entrevista.

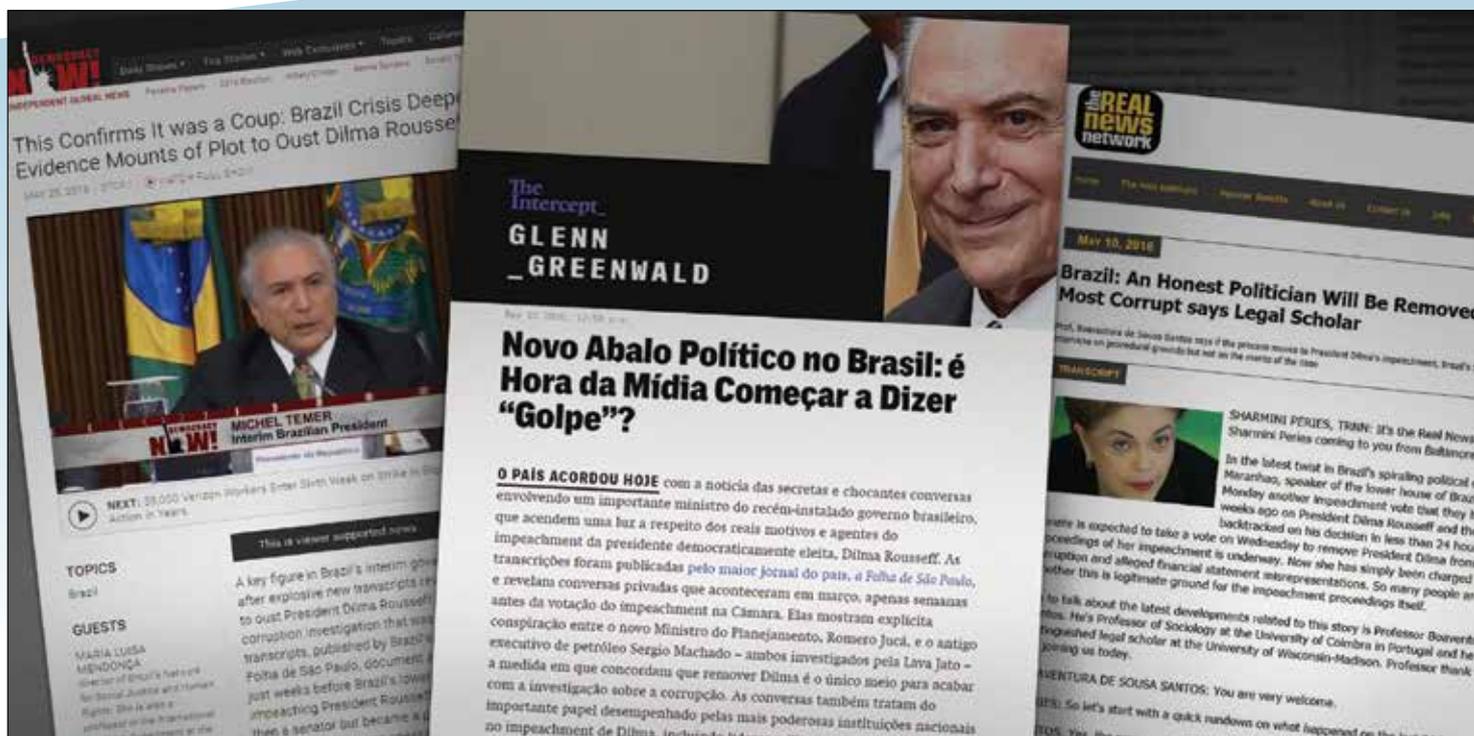
Revistas qualificadas como a Carta Capital denunciam o golpe midiático em curso, mostrando que os grandes jornais têm manipulado as notícias, a exemplo do O Globo, que publicou manchetes que diferenciavam o perfil dos manifestantes, contribuindo para deslegitimar um dos lados (veja reprodução das capas do O Globo). Redes de

comunicadores, como a Mídia Ninja, que ganhou notoriedade durante as manifestações de 2013, vêm atraindo a atenção e o interesse das gerações mais novas, permanentemente conectadas.

Em seu editorial na última edição da Revista Unificar, intitulado “A aposta no midiota”, o Presidente do SINDMAR Severino Almeida Filho já alertava para o massacre midiático imposto aos brasileiros pelas oligarquias que dominam os principais meios de comunicação do país, visando à formação do que chamou de “midiotas”. Mas, frisou ele, também, que “a democracia é valiosa, pois o mesmo sistema que permite tal manipulação para proveito de poucos, também nos permite reagir”.

Hoje, temos acesso irrestrito à informação. Neste contexto, a liberdade de imprensa representa um papel crucial. Em 3 de maio passado, celebrou-se o Dia Mundial da Liberdade de Imprensa. Uma boa oportunidade para a reflexão.





Na imensidão virtual, ao buscarmos conhecimento, é essencial procurarmos fontes qualificadas de informação e checarmos a veracidade dos fatos. Ao lado, separamos alguns veículos e seus respectivos links para quem quiser navegar por sites diferentes, que se propõem a apresentar fatos sob outras óticas. Vale anotar e visitá-los:

### Agência Pública

<http://apublica.org>

### Brasil De Fato

[www.brasildefato.com.br](http://www.brasildefato.com.br)

### Caros Amigos

[www.carosamigos.com.br](http://www.carosamigos.com.br)

### Carta Capital

[www.cartacapital.com.br](http://www.cartacapital.com.br)

### Carta Maior

[www.cartamaior.com.br](http://www.cartamaior.com.br)

### Diário do Centro do Mundo

[www.diariodocentrodomundo.com.br](http://www.diariodocentrodomundo.com.br)

### Mídia Ninja

<https://ninja.oximity.com>

### O Cafezinho

[www.ocafezinho.com](http://www.ocafezinho.com)

### O Tijoloço

[www.tijolaco.com.br/blog](http://www.tijolaco.com.br/blog)

### Verdade sem manipulação

[www.facebook.com/VerdadeSemManipulacao](http://www.facebook.com/VerdadeSemManipulacao)

### Viomundo

[www.viomundo.com.br](http://www.viomundo.com.br)

### Democracy Now

[www.democracynow.org](http://www.democracynow.org)

### The Intercept

<https://theintercept.com>

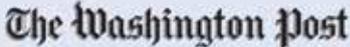
### The Real News

<http://therealnews.com/t2>

Continua na próxima página



Reprodução da internet

O QUE A IMPRENSA MUNDIAL ACHA DO GOLPE?	
	"DEPUTADOS NÃO DERAM RAZÕES PARA IMPEACHMENT"
	"CONGRESSO REPRESENTA PEQUENA PARTE DA SOCIEDADE"
	"RÉU POR CORRUPÇÃO, CUNHA SE ESFORÇA CONTRA DILMA"
	"CAUSARIA SÉRIOS DANOS À DEMOCRACIA"
	"DILMA NÃO FOI SEQUER ACUSADA DE CORRUPÇÃO"
	"QUASE TODOS A FAVOR SÃO SUSPEITOS DE CORRUPÇÃO"
	"UM ACUSADO DE CORRUPÇÃO QUE COORDENOU O PEDIDO"
	"HÁ DESPROPORÇÃO NO PROCESSO DE IMPEACHMENT DE DILMA"
	"CONTRIBUI PARA UM DESLIZE NA ECONOMIA"
	"BRASIL VIVE UMA PERIGOSA SUBVERSÃO À DEMOCRACIA"
	"O GOLPE INSTITUCIONAL CONTRA DILMA JÁ ESTÁ EM MARCHA"
	"BRASIL ASSISTIU A UM DOMINGO LAMENTÁVEL NA CÂMARA"
	"É COMO UM ENORME CALDO MUITO DEPRIMENTE"
	"O BRASIL ESTÁ ENTREGUE A UMA HORDA DE PREDADORES"

**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)



**SINDMAR**



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



*Investindo  
em pessoas*

Filiado a:

