



**unificar**

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais  
da Marinha Mercante · SINDMAR

Número 46  
Março de 2017

*Especial*

1987 · 2017

# 30 ANOS

## GREVE HISTÓRICA DOS MARÍTIMOS



### AMEAÇAS À RN 72

Palavra do Presidente

### ATAQUES À PREVIDÊNCIA

Governo quer emplacar Previdência  
inacessível ao trabalhador

### DO MAR À LAMA

Armadores enviam embarcações  
para desmanche sem considerar  
compromissos de segurança,  
responsabilidade social e  
respeito ao meio ambiente

### NAVIOS PIRATAS

Contratos fraudulentos e pirataria:  
uma combinação explosiva  
na Petrobras



**SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - SINDMAR**

Sede: Avenida Presidente Vargas, 309,  
16º andar, Centro, Rio de Janeiro, RJ  
CEP 20040-010

+55 21 3125 7600  
www.sindmar.org.br  
imprensa@sindmar.org.br

**REDES SOCIAIS:**



**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

O SINDMAR é filiado à:



**EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · EDIÇÃO 46  
PUBLICAÇÃO DO SINDMAR**

**Editor:** Jaider Batista da Silva

**Reportagem e Redação:** Aparecida Oliveira,  
Glauce Tolomei, Jaider Batista da Silva

**Edição de Fotografia:** Leonardo Lisboa

**Fotos:** Acervo SINDMAR, Aparecida Oliveira  
e Leonardo Lisboa

**Projeto Gráfico:** Leonardo Lisboa

**Arte da capa:** Cláudio Duarte

**Tradução:** Tania Santos Dias

**Revisão:** Simone Motta

**Impressão:** Gráfica Cruzado

**Tiragem:** 13 mil exemplares

*Os artigos são de responsabilidade dos autores*



- 4 **ALERTA PARA O RISCO DE DESCARACTERIZAÇÃO DA RN 72**  
Palavra do Presidente
- 6 **ATAQUES À PREVIDÊNCIA**  
Governo quer emplacar Previdência inacessível ao trabalhador
- 8 **QUEM FAZ O SINDMAR**  
Entrevista com Lorena Silva, Oficial de Náutica, Delegada Sindical em Vitória, ES

## REPORTAGENS

- 14 **ESPECIAL: GREVE HISTÓRICA DOS MARÍTIMOS FAZ 30 ANOS**  
*English version*
- 50 **DO MAR À LAMA:**  
Empresas brasileiras enviam navios para desmanche no Sul da Ásia, afrontando a Convenção de Hong Kong  
*English version*
- 62 **NAVIOS PIRATAS E CONTRATOS FRAUDULENTOS: UMA COMBINAÇÃO EXPLOSIVA NA PETROBRAS**  
*English version*



Na volta à democracia depois do regime militar, a maior greve de marítimos do Brasil, desde o movimento paredista de 1953, enfrentou a pressão das empresas, a repressão do Governo e abriu caminho para um sindicalismo combativo e transformador.

## NOTÍCIAS

- 72 SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR MARÍTIMO
- 75 ULTRATIVIDADE: MINISTRO GILMAR MENDES ATROPELA JUSTIÇA DO TRABALHO
- 76 DPC REÚNE-SE COM TRABALHADORES MARÍTIMOS NO SINDMAR
- 78 PROPOSTA DO SISTEMA PETROBRAS PARA O 1X1 TEM RECORDE DE REJEIÇÃO
- 81 ELEIÇÃO PARA O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA TRANSPETRO SOB SUSPEIÇÃO
- 82 APOIO MARÍTIMO: ACT DO OFFSHORE
- 84 TRÊS DIMENSÕES DA MAERSK
- 86 SINDMAR ESCLARECE EMPRESAS SOBRE AS EMENDAS DE MANILA
- 88 FORMATURA DA TURMA DE 1966 DA EMMRJ (EFOMM)
- 89 ASSOCIADOS RECEBEM ORIENTAÇÕES SOBRE A DESAPOSENTAÇÃO

## FHM FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

- 90 FHM E CONAPRA AMPLIAM COOPERAÇÃO
- 92 EGPO – CURSO ESPECIAL DE GERENCIAMENTO DE PASSADIÇO PARA OFICIAIS
- 94 FHM É CREDENCIADA PARA OFERECER CURSO DE INSTRUTOR DE VTS
- 96 VISITAS A BORDO
- 102 DIÁRIO DE BORDO
- 106 SINDMAR NA MÍDIA
- 108 ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO
- 110 TÁBUA DAS MARÉS



# ALERTA PARA O RISCO DE DESCARACTERIZAÇÃO DA RN 72

**Documento preparatório da RN 72, que definiu os seus Objetivos e Diretrizes, determina, como prioridade absoluta, a criação de postos de trabalho para marítimos brasileiros nas atividades de alta qualificação.**

O SINDMAR teve envolvimento intenso na elaboração da Resolução Normativa 72 do Conselho Nacional de Imigração - CNIg, em 2006. Foram 13 meses de debates e estudos. Uma semana antes da publicação oficial da RN 72, em 11 de outubro de 2006, o então presidente do CNIg, Nilton Freitas, enviou carta ao SINDMAR enaltecendo essa “participação ativa e construtiva”.

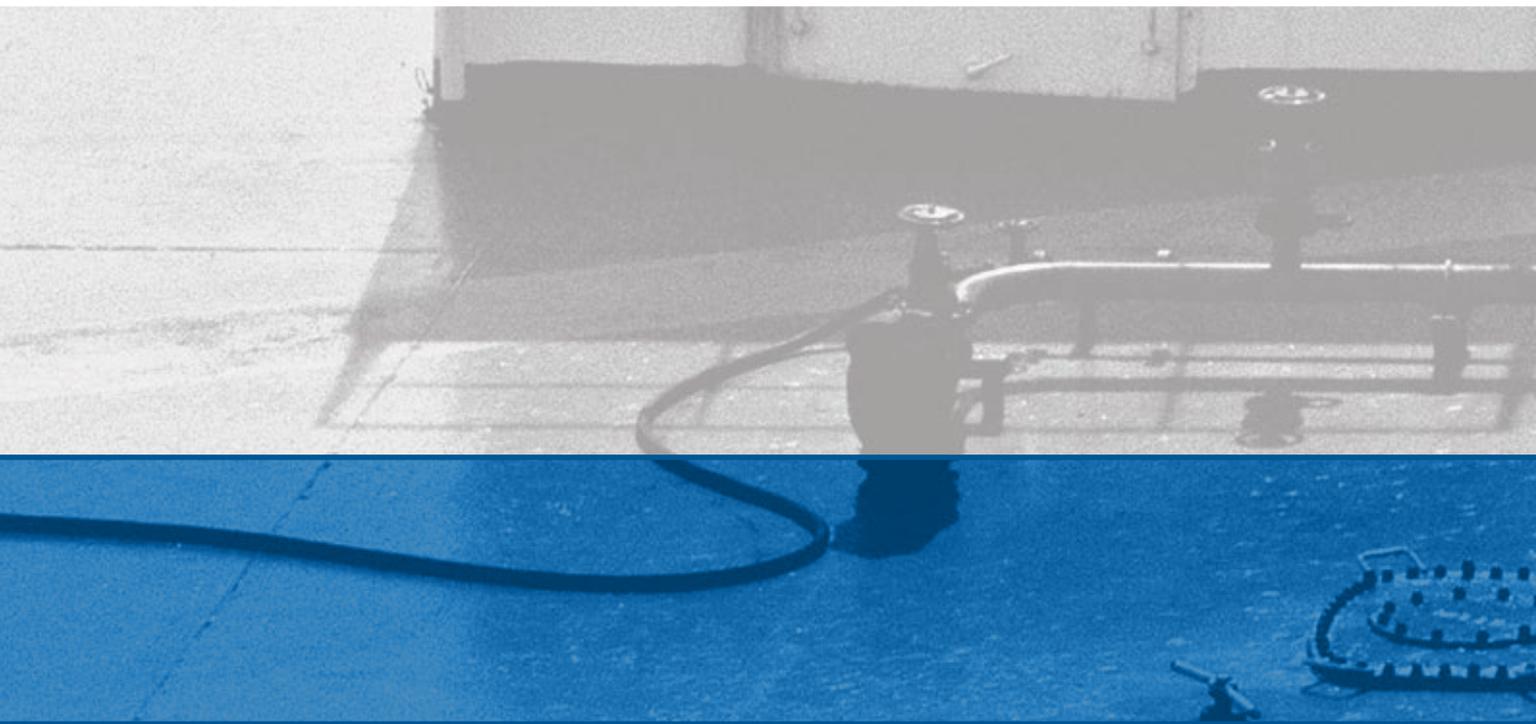
Para o SINDMAR, o tempo todo, houve clareza do papel fundamental que a RN 72 teria na geração de empregos na Marinha Mercante brasileira. Hoje, a aplicação da RN 72 já nos garante a ocupação de mais de cinco mil postos de trabalho. Não é pouca coisa. Mas, acreditamos que ela possa dar, mediante fiscalização mais ostensiva, mais duas mil vagas, especialmente em atividades paralelas ou afins à nossa atividade embarcada.

Tal como outras conquistas dos trabalhadores brasileiros, a RN 72 também entrou na mira das forças mais retrógradas do patronato marítimo mercante,

já sendo atingida em caráter liminar por ação judicial movida pela Maersk, que busca esvaziar a Resolução de seus efeitos mais positivos. Nas tentativas de esvaziamento e de descaracterização da RN 72, a Armação não questiona o percentual da tripulação que deve ser ocupada por trabalhadores brasileiros nas embarcações estrangeiras em nossas águas jurisdicionais. Mas, ameaçadoramente, busca autorização para aplicar tais percentuais de modo global, sobre o quantitativo absoluto dos trabalhadores em um determinado navio ou plataforma. Essa burla do texto da Resolução, uma vez aceita, permitiria atender ao percentual de trabalhadores brasileiros nas embarcações estrangeiras concentrando as contratações apenas nas funções de menor qualificação e menor remuneração.

Ora, essas tentativas de descaracterização devem ser contidas tanto pelo texto da RN 72 quanto pelos objetivos e princípios que deram suporte à sua elaboração. No próprio texto, o artigo 3º estabelece para as embarcações e plataformas estrangeiras que operarem por mais de 90 dias em águas jurisdicionais brasileiras a contratação de marítimos e outros profissionais brasileiros em proporção crescente quanto maior for o prazo, **“em todos os níveis técnicos e em todas as atividades de caráter contínuo”**. O mesmo cuidado é reafirmado ainda no artigo 3º, frisando **“em cada nível técnico (Oficiais, graduados e não-graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo”**.

Não bastasse a obviedade do texto da Resolução, na garantia da aplicação do percentual de vagas para brasileiros em todos os níveis e em todas as atividades



em cada navio, ela foi precedida por um documento que definiu os seus Objetivos e Diretrizes. Com o foco em aumentar a produtividade nacional, o documento relaciona como meios para se conseguir isso, a regulamentação clara e precisa em relação à mão de obra estrangeira na navegação, a qualificação da mão de obra nacional, a segurança jurídica dos negócios, a formação e a capacitação de mão de obra nacional por meio de simuladores de navegação marítima de última geração, a concessão de vistos de trabalho de até dois anos para estrangeiros mesmo que o contrato da empresa seja inferior a meses, a aceitação da carteira internacional de marítimo dispensando a exigência do visto no ingresso no Brasil na Navegação de Longo Curso, a proteção social ao trabalhador estrangeiro contratado para trabalho no Brasil.

**Mas, como eixo desse documento de Objetivos e Diretrizes, foram firmadas duas orientações para a elaboração da RN 72:**

**1ª. A ocupação de postos de trabalho altamente qualificados para trabalhadores brasileiros na navegação marítima de Cabotagem, no apoio marítimo a embarcações e instalações de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, nas embarcações de exploração e plataformas fixas ou flutuantes de pesquisa e exploração dos recursos do subsolo ou do mar;**

**2ª. A proteção da mão de obra nacional frente a práticas estrangeiras que visam a transferir o seu excedente de mão de obra para postos em países em desenvolvimento.**

Dessa forma, tanto o texto da RN 72 quanto o “Espírito da Lei” emanado no documento declaratório dos Objetivos e Diretrizes não deixam margem para a dúvida, nem espaço para se firmar a má-fé: “ocupação de postos de trabalho altamente qualificados para trabalhadores brasileiros e a proteção da mão de obra nacional frente aos países que visam a transferir seu excedente de mão de obra”. Está dado o alerta para atenção máxima ao comportamento de empresas que burlam o atendimento à RN 72 em suas embarcações e aquelas que buscam no Judiciário descaracterizar a Resolução, minimizando os seus efeitos benéficos, desviando e precarizando vagas que deveriam ser ofertadas aos Oficiais Mercantes brasileiros.

A RN 72 precisa ser defendida por todos nós: pelo SINDMAR e, principalmente, por você que é marítimo. É necessário que você compreenda que o Estado Brasileiro, infelizmente, não tem as condições, no momento, de atuar fiscalizando com intensidade, a intensidade de que nós necessitamos. E nós temos de efetivamente lutar pelos nossos interesses e assegurar o cumprimento de cada um deles. O que você pode fazer para ajudar? Patrulhe, denuncie, nos informe! O SINDMAR assegura o sigilo de quem informa, sempre. Mande-nos a denúncia, indicando a embarcação ou a plataforma em que ocorrer o descumprimento. Nós, imediatamente, iremos acionar as autoridades para que seja garantido o atendimento à RN 72, que é sinônimo de emprego. O emprego altamente qualificado, como vislumbrado e exigido no documento Objetivos e Diretrizes para a RN 72, só existirá se você nos ajudar a fazê-lo existir. Você é parte disso!

Severino Almeida Filho  
Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR



Foto: Fernando Frazão / EBC

# GOVERNO QUER EMPLACAR PREVIDÊNCIA INACESSÍVEL AO TRABALHADOR

A reforma proposta pelo presidente da República tem compromisso de aprovação da base partidária do governo, com votos mais que suficientes para isso. No caso de aprovação, **Oficiais e Eletricistas Mercantes**, por exemplo, somente alcançariam o direito de se aposentar com o valor integral pelo INSS depois de comprovarem 49 anos efetivos de contribuição, sem contabilizar períodos de desemprego ou em que não tenha ocorrido contribuição. Isso significaria que esses marítimos teriam de trabalhar embarcados além dos 70 anos de idade, tomando-se por base que comumente a vida profissional é iniciada após os 21 anos de idade, quando são concluídos os estudos. Chegar aos 70 anos embarcado, para usufruir a aposentadoria integral do INSS, passa a ser um milagre, dada a quase impossibilidade, hoje, de um marítimo se manter no mercado de trabalho até essa idade.



Foto: Paulo Pinto / AGPT

A possibilidade de aprovação pelo Congresso da Proposta de Emenda Constitucional – PEC 287, que trata da reforma da Previdência, assusta quem está em vias de se aposentar e causa apreensão em toda a classe trabalhadora brasileira. No dia 15 de março, em 23 estados, mais de um milhão de brasileiros protestaram nas ruas contra o projeto encaminhado pelo presidente da República que, sem qualquer discussão com a sociedade, estabelece o tempo de contribuição de 49 anos e a idade mínima de 65 anos como condições para se aposentar com o valor integral do INSS, além de igualar as regras de aposentadoria para homens e mulheres.

A Previdência Social brasileira paga benefícios a quase 30 milhões de pessoas. É uma instituição mais antiga que o Ministério do Trabalho e que a Carteira de Trabalho. Criada em 1923, pagou o primeiro benefício em 1939. Por meio dela, os trabalhadores têm proteção frente à invalidez e à idade avançada, além de pensão por morte do segurado para dependentes e cônjuges. As trabalhadoras têm proteção para a maternidade e todos podem ser beneficiados em caso de desemprego involuntário.

Agora, esse patrimônio do povo brasileiro está passando por um teste de sobrevivência. Ao mesmo tempo em que não atinge os políticos com mandato, o Judiciário e os militares, o projeto do presidente torna impossível a Previdência para dezenas de milhões de brasileiros que, por causa das desigualdades sociais e regionais, não chegarão a viver 65 anos. No Nordeste brasileiro não se vive tanto, nem nas periferias do Rio de Janeiro, de São Paulo e das demais metrópoles.

O atual governo busca firmar na Previdência o que já ocorre na Saúde e na Educação Básica, áreas em que a classe média já assimilou o peso da bitributação, em que se paga tributos por esses serviços e ao mesmo tempo busca-se melhor atendimento nos planos de saúde e nas escolas particulares. É a tentativa de se impor à massa de trabalhadores um novo ônus.

Nesse jogo não há, de fato, nenhum interesse do governo em reformar a Previdência, modernizá-la e prepará-la para ser sustentável nas próximas gerações, para os 210 milhões de brasileiros. Não nos surpreenderia constatar que a mobilizar os esforços pela aprovação da pretendida reforma estejam espúrios compromissos dos líderes deste governo com grupos financeiros privados. Com a “reforma” proposta, grupos já especializados em oferecer Previdência Privada poderão obter bilhões de reais dos trabalhadores em decorrência da percepção de uma Previdência Social inalcançável. Todos se veriam na obrigação de pagar planos privados na busca de uma aposentadoria em idade para gozá-la. Hoje, muitos já o fazem de forma complementar, considerando os baixos valores da previdência oficial. No futuro, nem isso, levando-a a ser cada vez mais questionada e seus valores desviados para outros fins, não necessariamente de interesse dos trabalhadores e trabalhadoras que arcam com seus custos compulsoriamente em seus contracheques! A resistência dos trabalhadores a essa proposta de reforma é o que pode estancá-la, submetê-la ao debate social, alterar as suas regras. Juntos somos mais fortes!

# QUEM FAZ O SINDMAR



Lorena Silva em visita a Oficiais no PSV Carline Tide

No fim de 2006, começou a trabalhar em um navio de apoio à plataforma – PSV, da sigla em inglês Platform Supply Vessel, que tinha a Companhia Portuária de Vila Velha – CPVV como porto de apoio e resolveu aportar na cidade do litoral capixaba. “Nesse mesmo período, meu marido e eu estávamos decidindo aonde iríamos morar. Quando o barco atracava em Vila Velha, às vezes, eu conseguia sair um pouco. Fui conhecendo a cidade e gostando muito dela. Então, viemos para cá. A princípio, para fazer uma experiência de três meses. Estamos aqui desde então e temos um filho capixaba”, declarou.

Antes de se tornar marítima, Lorena trabalhou como supervisora no Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE em 2000. Em 2002, entrou para a Escola de Formação de Ofi-

ciais da Marinha Mercante – EFOMM. No currículo, grandes empresas do setor marítimo. A sua última função antes de se tornar Delegada do SINDMAR foi trabalhar como Técnica de Carga na FPSO Cidade de Angra dos Reis, da Modec.

No SINDMAR, está feliz por trabalhar defendendo os interesses dos Oficiais e Eletricistas Mercantes. Receber os homens e mulheres do mar na Delegacia em Vitória para esclarecer dúvidas, realizar visitas a bordo e lutar pela categoria são motivos de orgulho para Lorena. Sobre a homenagem ao Dia Internacional da Mulher, a sindicalista comemora, mas também faz um alerta. “Temos sempre o que melhorar, mas não podemos esquecer a nossa história, o que foi conseguido ao longo dos anos”, conclui.



# LORENA SILVA

Para homenagear as Mulheres Mercantes pelo Dia Internacional da Mulher, comemorado dia 8 de março para celebrar a luta feminina no movimento sindical, a Unificar traz uma entrevista com a Delegada do SINDMAR em Vitória, no Espírito Santo, Lorena Silva, de 36 anos. Casada, mãe de um menino lindo de 4 anos, ela é natural de Santo Antônio de Pádua, cidade do Noroeste Fluminense.

## Entrevista

### UNIFICAR - O que a trouxe ao movimento sindical?

**Lorena Silva** - Sou filiada ao SINDMAR desde 2009. Já tive a oportunidade de fazer um curso no Centro de Simulação Aquaviária, mas não tinha, até visitar a Delegacia de Vitória, em 2014, contato com o movimento sindical. Fui buscar informação sobre um curso que queria fazer no CIAGA. Nesse dia conheci o Ariel Montero, então Delegado, e a Ellen, secretária que estava quase para sair de licença maternidade. Após conversarmos um pouco, Ariel me fez a proposta de trabalhar aqui no período da licença dela, e dependendo, claro, do meu desempenho, poderia continuar depois. Para mim foi um grande desafio, mas também uma grande oportunidade, porque eu tinha muito a aprender e tive a sorte de ter um ótimo professor disposto a ensinar. No período em que Ariel esteve comigo, fizemos visitas a muitos barcos, à Marinha, ao Ministério do Trabalho. Conheci, por intermédio dele, os companheiros dos sindicatos portuários do Espírito Santo, que estão conosco na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF e agora faço parte do Conselho da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil – CTB Regional.



**UNIFICAR - Como era a sua relação com o SINDMAR antes de assumir a Delegacia de Vitória?**

**LS** - Como já disse, sou filiada desde 2009. Porém, a maior parte do tempo em que estive embarcada foi em plataformas de perfuração e produção, onde os Acordos Coletivos de Trabalho dos marítimos não eram fechados com o SINDMAR. Desde aquela época eu já sabia a diferença que isso fazia, pelo suporte que o SINDMAR oferece aos seus associados. Não só na negociação do ACT, mas depois de assinado, no acompanhamento para que as cláusulas sejam respeitadas. Isso faz uma diferença enorme.

**UNIFICAR - Quais atividades você desenvolve à frente da Delegacia?**

**LS** - Meu trabalho na Delegacia consiste nas visitas às embarcações atracadas nos portos do estado, que julgo serem de extrema importância. Elas possibilitam levar o SINDMAR para mais próximo dos marítimos. Nas visitas, além de levarmos informação e abrirmos um canal de comunicação com os nossos representantes, também recebemos questionamentos que procuramos nunca deixar sem uma resposta. Ficamos sempre e mais do que nunca de olho no cumprimento da RN 72. Buscamos levar à consciência de todos que se não fosse por ela, o armador, sem sombra de dúvida, nos tiraria de bordo e colocaria mão de obra mais barata vinda de países onde o custo de vida é infinitamente inferior ao nosso. A RN 72 é a nossa garantia de so-

brevivência, visto que a maior parte das embarcações operando em águas brasileiras hoje é de bandeira estrangeira. Nós também damos auxílio aos associados residentes no estado com relação a cursos e certificações e o que mais pudermos ajudar.

**UNIFICAR - Você sucedeu um grande sindicalista, o Ariel Montero, que ficou na Delegacia de Vitória de 2012 a 2015. Por assumir uma posição de liderança, em um ambiente cuja maioria é do sexo masculino, você sofreu algum tipo de resistência? Como foi a recepção a bordo?**

**LS** - Por incrível que pareça, a receptividade a bordo como sindicalista foi bem mais branda que meu início como Oficial. Credito isso não só à postura séria que busco ter em tudo que faço, como também estar a bordo representando uma instituição que é super respeitada por entes públicos, pelas empresas e pelos seus pares. Chegar a bordo e falar com sinceridade de um trabalho do qual se vê o resultado não tem preço. Hoje, temos no Brasil condições salariais, de benefícios, e na relação trabalho e repouso muito melhores do que nos anos de meu início de carreira no mar. Na primeira empresa pela qual embarquei, a escala era de 4x1. Eu ficava quatro meses a bordo e apenas um em repouso. Mesmo assim, não tínhamos garantia nenhuma de que iríamos desembarcar findado o quarto mês. Hoje, a escala padrão na Cabotagem e no apoio marítimo é de 1x1.

**UNIFICAR - Uma das bandeiras do SINDMAR é o regime de trabalho e repouso 1x1. A Transpetro, subsidiária da Petrobras, ainda não implementou o modelo já adotado pela maioria das empresas. Quais relatos você costuma ouvir sobre a rotina enfrentada por quem passa muito tempo embarcado?**

**LS** - Posso falar não apenas dos relatos dos colegas, mas dos meus próprios. A sensação de quem passa muito tempo a bordo é de sentir-se esquecido pela sociedade e pela família. Quando comecei a embarcar nessa escala de 4 x 1, no navio em que estava, a maioria dos tripulantes era mais experiente, porque os mais jovens que chegavam, sabendo de oportunidades em escalas melhores, logo trocavam de empresa. Muitos dos que ficavam tinham problemas com alcoolismo. Maneira que encontravam de tentar abrandar a saudade de casa e esquecer um pouco da vida que levavam. É o que acontece até hoje na Transpetro. Muitos vão para lá, mas na primeira oportunidade que lhes é oferecida de uma escala melhor, não pensam duas vezes e saem.

Eles podem até nem ter dimensão de que estão usufruindo de uma conquista que foi conseguida com muita luta e que não foi do dia para a noite. Foram vários Acordos Coletivos negociados e várias greves feitas para chegarmos a ter o patamar de hoje. Sempre que estou com eles a bordo procuro passar essa experiência, já que é característica do ser humano sempre querer melhorar, muitas vezes deixando de dar valor ao que já se conquistou.

**UNIFICAR - Quando estava embarcada, você encontrava dificuldades para conciliar a vida profissional com a familiar?**

**LS** - Tudo que tenho na vida hoje é graças ao meu trabalho, material e sentimentalmente falando, porque conheci meu marido a bordo. Não foi fácil na época, primeiro porque eu ainda era praticante e segundo porque não se aceitava bem, há 10 anos, que se embarcassem casais no mesmo navio. Conseguimos superar essa fase e depois que me formei, estando em empresas diferentes, as coisas melhoraram. Porém, não estando na mesma empresa, surgiu outro problema: conseguir estar em casa no mesmo período. Fazer bater as escalas não era fácil, mas fomos dando o nosso jeito. Passados alguns anos, surgiu outra questão: a maternidade. Como seria depois?

Iria embarcar novamente? Porque ambos éramos marítimos. Então, um de nós teria de abrir mão. Ainda mais pelo fato de morarmos em uma cidade onde não tínhamos ninguém da família por perto para ajudar. Foi então que decidimos fazer um planejamento financeiro, para podermos alcançar o sonho de termos um filho.

Quando conseguíssemos chegar a um patamar no qual eu poderia ficar sem trabalhar por um tempo para cuidar da criança, eu poderia engravidar. Deu tudo certo. Tive o Lucas e fiquei em casa até ele completar um ano. A partir daí, comecei a me movimentar para voltar a trabalhar. Fui à Delegacia do SINDMAR, para procurar informações sobre um curso e foi quando conheci o Ariel.

**UNIFICAR - Que tipo de reivindicação você costuma ouvir dos marítimos, quando visita um navio?**

**LS** - Hoje, duas coisas tenho visto como as maiores preocupações do pessoal a bordo. A primeira é o medo do desemprego. E não poderia ser diferente. Passamos por uma crise mundial devido ao baixo preço das commodities, sendo o petróleo o que mais nos afetou, pela expectativa que foi criada em torno de nosso pré-sal, o que levou a Marinha, por pressão da armação, a aumentar o número de vagas para Oficiais em seus centros de formação. Porém, o que temos agora é o encolhimento no número de postos de trabalho pela desaceleração na exploração do petróleo. E no Brasil, esse problema foi agravado pela crise política, que começou em 2015 e ainda não dá sinais de acabar.

O País vive uma onda de desemprego e como nós não somos uma ilha, também fomos afetados. Outra preocupação importante dos Oficiais é conseguir manter em dia cursos e certificados, pois estamos passando por uma grande mudança, devido aos novos requisitos do STCW, que são as emendas de Manilla. Muitos Oficiais têm medo de ser substituídos por não estarem com os certificados atualizados. Acabam nem esperando a empresa lhes oferecer o curso e procuram fazer por conta própria. Problema maior enfrentam os desempregados, que têm dificuldades financeiras para fazer os cursos nos Centros de Instrução. Pela baixa oferta de vagas de trabalho, fica ainda mais difícil arcar com os custos.



A Delegada do SINDMAR em momento de lazer com a família

**UNIFICAR - Existe algum fato marcante ou curioso à frente da Delegacia do SINDMAR que lhe traga boas memórias e satisfação por trabalhar no movimento sindical?**

**LS** - O que mais me impactou até hoje foi, sem dúvida, participar da mobilização pelo ACT Transpetro 2015/2017. Foi um trabalho em equipe muito bem coordenado. Foram feitas centenas de visitas a bordo dos navios da companhia pelo País, para esclarecer e conscientizar o pessoal que a hora era de luta e que não poderiam deixar esse momento passar. O que estava em jogo não era apenas melhoria nas condições a bordo, mais também os empregos. A empresa teve várias atitudes antissindicais, tentando impedir que fôssemos a bordo. Houve casos de colegas sindicalistas que ficaram suspensos em escadas de portaló, sendo içados para que não subissem nos navios.

A informação é uma arma poderosa e o que a empresa estava tentando era desinformar seus empregados. Começamos a ver o resultado do esforço empreendido nas visitas à medida que as consultas sobre aprovação ou não do ACT foram acontecendo e o pessoal foi acompanhando o indicativo do Sindicato. Sem chegar a um acordo com a empresa, acabamos partindo para

a greve. A Transpetro foi à justiça, pedir que a paralisação fosse considerada ilegal. O que foi negado. Da greve fomos para a medição do acordo no Tribunal Superior do Trabalho – TST. E no fim das contas, conseguimos o que estávamos pleiteando. Ainda estamos vivendo o desenrolar dessa história com o fórum para o estudo da implantação do regime de embarque e repouso 1x1. Para mim, foi uma experiência de aprendizado incrível, porque era a primeira greve que eu vivia bem de perto.

**UNIFICAR - No dia 8 de março, é comemorado o Dia Internacional da Mulher. A data é uma homenagem ao movimento sindical feminino. Como você se sente sendo uma sindicalista que luta por melhores condições de trabalho para os Homens e Mulheres do Mar?**

**LS** - Ser sindicalista em nosso meio marítimo é motivo de orgulho. Por tudo o que já foi conseguido de avanços em nossas condições de trabalho, remuneração e qualidade de vida. A tradição de se reservar um dia para reivindicar a igualdade de direitos para a mulher é centenária. É um dia que temos de celebrar, para não esquecer as lutas que outras mulheres enfren-



Lorena Silva com o antigo Delegado do SINDMAR em Vitória, Ariel Montero, visitando Oficiais no Up Água Marinha

taram pelo direito ao voto, a ter a mesma remuneração que os homens, a não sofrer abusos e a ser respeitada no ambiente de trabalho, e até mesmo a ter os mesmos direitos dentro de nossas casas na divisão das tarefas com o companheiro. Temos sempre o que melhorar, mas não podemos esquecer a nossa história e valorizar o que foi conseguido ao longo dos anos. Enfim, a luta continua!

### **UNIFICAR - Olhando para trás, para a luta da mulher por direitos sociais e por melhores condições de trabalho, o que você vislumbra para o futuro da mulher mercante?**

**LS** – A mulher já mostrou o seu valor na Marinha Mercante, tanto tecnicamente quanto no que diz respeito à liderança. Hoje, há um sem número de mulheres comandando e chefiando. Felizmente, na nossa área, não recebemos salários menores pelo fato de sermos mulheres. Porém, a mulher tem uma diferença com relação ao homem: o fato de engravidarmos e amamentarmos. Infelizmente, as leis brasileiras para a mulher marítima não são esclarecedoras sobre os seus direitos durante a gestação. Acho que isso, e também uma licença maternidade maior seriam desafios a enfrentarmos pela frente. As

mulheres mercantes têm de estar atentas com relação a isso. Nunca é demais repetir que juntas e organizadas somos mais fortes. E ninguém melhor para nos ajudar do que o nosso Sindicato. A sindicalização é muito importante para alcançarmos os nossos objetivos.

O SINDMAR vem buscando colocar em seus acordos coletivos cláusulas que resguardem os direitos da marítima gestante. Elas hoje são nossa única garantia. Após prestarmos serviços, talvez por anos a uma empresa, chega uma hora que decidimos ser mãe e esse momento de alegria com a maternidade pode se transformar em um período de angústia, pela incerteza do que pode acontecer em relação ao trabalho, porque pelas condições e riscos que enfrentamos a bordo, não podemos embarcar durante a gravidez. Então, temos de ter garantias de que não seremos punidas com redução de salário ou discriminação pelo fato de estarmos grávidas. Há um tempo, eu mesma considerava como inviável a possibilidade de uma mulher ser mãe e continuar embarcando, mas com as condições de trabalho e escala que temos hoje, eu acredito que isto dependa do planejamento e da escolha de cada uma. Tenho várias amigas que tiveram filhos e continuam a bordo. Para mim, são dignas de muita admiração.



# GREVE HISTÓRICA

## DOS MARÍTIMOS FAZ 30 ANOS

Na volta à democracia depois do regime militar, a maior greve de marítimos do Brasil, desde o movimento paredista de 1953, enfrentou a pressão das empresas, a repressão do Governo e abriu caminho para um sindicalismo combativo e transformador.



Por adesão à greve, navios fundeados na Baía de Guanabara

**O movimento dos marítimos iniciado a 28 de fevereiro de 1987 fincou sua bandeira de luta em meio às transformações que ocorriam no País, modificando decisivamente as relações na nossa Marinha Mercante. Apesar das diferenças entre aquele momento e o que vivemos agora, a UNIFICAR acredita que recontar essa história pode encorajar as gerações mais novas de marítimos brasileiros a participar de forma mais efetiva na luta coletiva pela garantia de postos de trabalho e melhores condições laborais. Nestes tempos em que somos constantemente ameaçados com a precarização do trabalho e a perda de conquistas, busquemos inspiração na força do movimento que eclodiu como último recurso de negociação de uma categoria massacrada, mas que, ainda assim, demonstrou unidade e coragem frente ao poder político do patronato e à repressão do Estado.**

## O cenário do movimento

Em 1987, o Brasil saía de um regime de exceção e uma recém-instaurada democracia começava a dar os primeiros passos, ainda cambaleante. Com José Sarney na Presidência da República e um Congresso Nacional extremamente conservador, o País continuava regido pela Lei de Segurança Nacional, que estabelecia o ato preparatório de paralisação e a efetiva greve como crimes. As empresas vivenciavam uma renovação de quadros e o movimento político estava em efervescência. A Marinha Mercante brasileira, paradoxalmente, não recebia dos novos mandatários a importância que lhe havia sido atribuída nos governos militares, quando era reconhecida como elemento de integração nacional e essencial ao poder marítimo do País. Ainda havia empresas estatais de navegação fortes (Lloyd, Frota Nacional de Petroleiros – Fronape e Docenave) e grande intervenção do Estado na economia. Para o bem, pela conservação do capital nacional no controle das grandes empresas; e para o mal, por uma política de arrocho salarial com vistas a impedir a explosão da espiral inflacionária.

Os marítimos, em especial, passavam por seu pior momento em décadas. Tanto devido aos salários aviltados por uma inflação astronômica quanto pelas más condições de trabalho. Nelson Nunes, na época, Chefe de Máquinas da Aliança Navegação, conta que os marítimos brasileiros chegavam a passar vergonha durante as viagens internacionais. “O pouco que ganhávamos ficava com nossas famílias, não dava para dividir, então, viajávamos sem dinheiro. Marítimos de diferentes países se encontravam nos portos, nos bares, um sabia da situação do outro e lá fora éramos conhecidos como ‘os miseráveis do mundo’. Os próprios armadores sabiam disso, mas não faziam nada. O catalisador da greve foi essa situação de miséria em que vivíamos”, afirma Gina.

Não havia sequer respeito nas negociações coletivas e a armação ignorava as reivindicações trabalhistas, oferecendo percentuais de reajuste insignificantes que não atingiam níveis minimamente aceitáveis. O autoritarismo do regime anterior ainda permeava a sociedade e aos sindicatos não era permitido negociar com a força de suas mobilizações. Em 1986, uma paralisação de 48 horas que atingiu apenas os navios das empresas privadas serviu de ensaio para a greve que viria a seguir. Na pauta, reposições salariais, redução do período de embarque e a ampliação dos dias de repouso.

Presidindo o Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, Edson Martins Areias, com



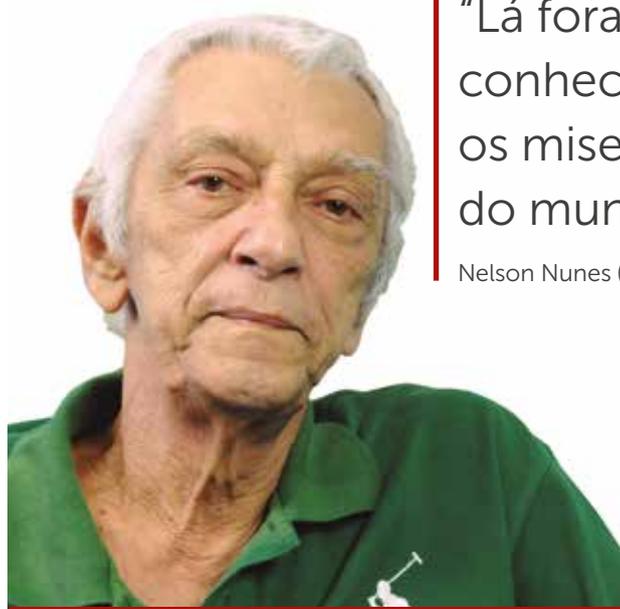
seu carisma e determinação, comandou os primeiros momentos da mobilização dos marítimos com incentivo e incondicional apoio da militância do, à época, Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante - Sindnautica, em que se destacavam José Murillo Nunes de Faria Júnior, um idealista e ativista de grande perspicácia e sensibilidade política, e seu colega de turma Severino Almeida Filho, militante vigoroso e agregador. Receberam desde os primeiros momentos apoio integral e vibrante do Sindicato Nacional dos Oficiais de Radiocomunicações, por meio de seu presidente, Luciano Ponce, e diretoria. “O primeiro foco da militância sindical foi tentar corrigir a defasagem salarial. Nós começamos a organizar grupos de mobilização, mandando-os para os portos e fazendo um trabalho técnico de comparação de vencimentos entre os marítimos e o pessoal de terra, já que a evasão era enorme. Mandamos os diretores viajarem, conscientizamos as categorias, e prosseguimos com as



Deputada Jandira Feghali angariou apoio de parlamentares aos marítimos na greve e até hoje luta pelos direitos da categoria

negociações. Os armadores, muito intransigentes, continuavam lutando, nos acusando de radicais. Mas um homem pode viver sem Petros, um homem pode viver sem emprego, ele pode recomeçar tudo. Ele não pode é viver sem dignidade”, afirma Areias, hoje Consultor Jurídico da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF.

Quando a busca pelo entendimento com a armação parecia esgotada e a situação se tornou insustentável, as principais lideranças dos marítimos se uniram, formando o CONAMO, que nasceu como Comissão Nacional de Mobilização e, mais tarde, teve o nome alterado para Comando Nacional de Mobilização. Imaginou-se



“Lá fora éramos conhecidos como os miseráveis do mundo”

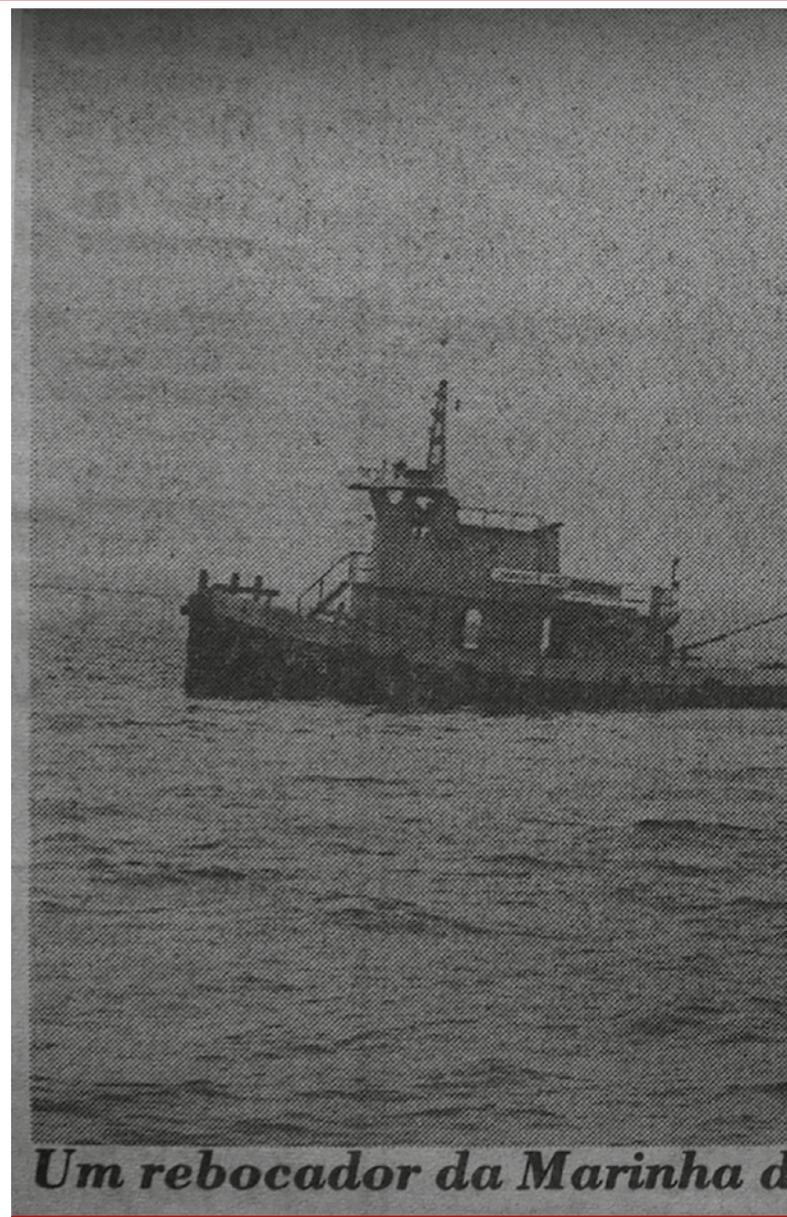
Nelson Nunes (Gina)



“Um homem não pode viver sem dignidade”

Edson Areias

que em um tempo em que fazer greve era crime, usar a palavra “comando” poderia agregar mais problemas. Os membros do CONAMO realizaram visitas a embarcações de quase todas as empresas, dispostos a ouvir os tripulantes para saber a situação em que se encontravam e se tinham disposição para enfrentar a classe patronal com luta. “A greve foi planejada em silêncio, sob o mais absoluto segredo, no Sindicato de Máquinas. Era lá que todas as categorias que queriam fazer greve se reuniam, graças à liderança do Areias”, lembra Severino Almeida Filho, hoje Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF. Abria-se, naquele momento, um direito universal em um movimento de construção de unidade. Não era apenas o objetivo da mobilização que contava, mas o próprio direito à greve, que estava sendo conquistado, não



apenas pelos marítimos, mas por todas as categorias de trabalhadores do Brasil.

A greve dos marítimos foi deflagrada à 0h do dia 28 de fevereiro, um sábado de Carnaval. A data se deveu ao fato de que os tribunais do trabalho se encontravam em recesso e não poderiam julgar a legalidade do movimento pelos próximos dias. Os navios nos portos deveriam começar a mobilização a partir daquele momento e aqueles que estavam em viagem cumpririam as rotas antes de paralisar suas atividades. Ainda naquele sábado, toda a Marinha Mercante parou, à exceção do navio Flamengo, da Aliança. Atracado no Porto do Rio de Janeiro, este furou a greve sob estrondoso protesto, marcado pelos apitos conjuntos dos navios que se encontravam nas proximidades.



***Desloca o Aristotelis, no único movimento no porto ao meio-dia***

“Não foi uma questão de consciência política, foi uma greve fisiológica. Nós nos movemos, com coragem, pelo sofrimento. Ganhávamos muito pouco, ninguém aguentava mais tanta exploração. Demorou a acontecer porque faltava uma turma jovem com vontade de brigar. Greve é como fogo, você precisa de temperatura de ignição, combustível e oxigênio. Nós já tínhamos chegado a uma temperatura de fulgor (quando o material começa a emanar gás) porque éramos muito explorados e mal remunerados. Tínhamos um combustível, que era a força da juventude. O jovem é naturalmente um insatisfeito, um questionador, acredita em si, tem muitas certezas e isso lhe dá uma força especial. E o oxigênio que nós tínhamos era a consciência da nossa força em uma luta coletiva. Um

aspecto fundamental daquele movimento é que nós éramos solidários e participativos. Nossas assembleias lotavam os locais onde eram realizadas. Naquele contexto, o que faltava era chegar à temperatura de ignição. E o que fizemos foi isso, mobilizar e continuar mobilizando para alcançarmos a ignição”, declara Severino Almeida Filho.

“Ganhávamos muito pouco, ninguém aguentava mais tanta exploração”

Severino Almeida Filho

MSG SABIA 004/87 COMISSÃO NACIONAL MOBILIZAÇÃO COMUNIC  
 RALIZAÇÃO NAVIOS ATRACADOS/FUNDEADOS SEGUINTE PORTOS  
 BELEM 07 VG FORTALEZA 02 VGRECIFE 03 VG MACEIO 05 VG S  
 01 VG VITORIA 06 VG RIO 31 VG CAMPOS 02 SANTOS 34 VG S  
 GUAH 08 VG ITAJAII 02 VG IMBITUBA 05 VG RGRANDE 07 PT  
 PT MANTEREM FIRME POSICIONAMENTO ASSUMIDO FICANDO ATEN  
 PT PRATERNAIS SAUDAÇÕES ==

COMISSÃO NACIONAL

A TODOS NAVIOS NACIONAIS ==

MSG SABIAH 009/87 REFERÊNCIA NOTICIA JORNAL TV GL  
 DIVULGANDO POSSIBILIDADE DECLARAÇÃO ILEGALIDADE OP  
 RECOMENDAMOS MÁXIMA TRANQUILIDADE VG NEUTRALIZAND  
 CÃO NOSSO JUSTO MOVIMENTO QUE POR SUA UNIDADE VG  
 DADE ET PATRIOTISMO VG TORNA-SE LEGÍTIMO ET SERÁ I  
 PRATERNAIS SAUDAÇÕES ==

COMISSÃO NACIONAL DE MOB

A TODOS OS NAVIOS NACIONAIS

MSG SABIAH 135/87 - CONSIDERANDO GRANDE VOLUME AFRETAMENT  
 VG PERIGOSA COMPETIÇÃO NAVIOS OUTSIDERS NA CABOTAGEM VG I  
 RITIMOS ESTRANGEIROS NO OFF SHOR  
 FRONAPE/ DOCENAVE VG COLOCAÇÃO A  
 TA REGULAMENTAÇÃO ACORDOS COLETTI  
 DEMISSÃO COMPANHEIROS FRONAPE E  
 DICAIS VG REDUÇÃO TRIPULAÇÃO VG  
 CONGELAMENTO SALARIAL COM LIBERA  
 RAM ASSEMBLÉIA 20 AGOSTO ESTADO  
 CONCITAMOS TODOS COMPANHEIROS SI  
 MA ATENÇÃO NOTICIAS REDE SABIAH

C O

AS AUTORIDADES E  
AOS MARÍTIMOS E AO

DEVIDO AO PROCEDIMENTO  
 DOS PORTOS; NEGANDO AC  
 DE IR E VIR; IMPEDINDO  
 DO ASSIM CÂRCERE PRIVA  
 MARÍTIMOS EMBARCADOS  
 E SOB A RESPONSABILID  
 RIAS AS CONDIÇÕES DE

REPUDIANDO TAL ATITU  
 NOSSA DECISÃO DE PARA  
 ÚNICA DA INSENSIBILI  
 PROBLEMAS, NOS IMPINGE  
 PROVOCANDO UMA ELEVAD  
 E RISCO O PRÓPRIO P  
 DO PAIS



## SINDICATO NACIONAL DOS RADIOTELEGRAFISTAS DA MARINHA MERCANTE

SINDICATO PROFISSIONAL DE CLASSE  
 SEDE PRÓPRIA: AV. RIO BRANCO, 25 - 10.º andar - Grupo "A" - TEL: 233-4735  
 Endereço Teleg. "CENTELHA"  
 RIO DE JANEIRO - RJ

Ilm<sup>as</sup> Sra. Comandante, Oficiais e Tripulantes N/M Olinda ==  
 Onis do Porto Paranaguá -PR - CEP/83.200 ==

MSG SABIA 003/87 COMISSÃO NACIONAL MOBILIZAÇÃO COMUNICA PARALIZAÇÃO  
 TODAS CATEGORIAS MARÍTIMAS SUCESSO TOTAL PT AGUARDAR NOVAS INSTRU  
 ÇÕES VG DIVULGAR VIA QSP DAR QSL CENTELHA PT FRATERNAIS SAUDAÇÕES==

COMISSÃO NACIONAL MOBILIZAÇÃO

## REDE SABIÁ

### COMUNICAÇÃO RÁPIDA E EFICIENTE FORTALECEU A MOBILIZAÇÃO

A rede de comunicações que funcionou durante a greve de 87 teve papel crucial na mobilização dos marítimos por toda a costa brasileira e no exterior. Principalmente nos dias de hoje, quando, em questão de segundos, é possível ter qualquer tipo de informação à mão, literalmente, por meio de um smartphone, é fundamental ressaltar o trabalho diligente e engenhoso envolvido na transmissão de mensagens entre o comando de greve e os navios.

Três décadas atrás, fazer contato com a tripulação a bordo não era tão simples. Ainda não contávamos com telefonia celular, nem internet, e a própria radiotelegrafia, de qualidade ruim e alcance limitado, era muito pouco utilizada. Não raro, os navios

chegavam a ficar quatro, cinco dias sem qualquer comunicação com terra. A Organização Marítima Internacional - IMO ainda não havia estabelecido a obrigatoriedade do GMDSS (Sistema Global de Emergência e Segurança no Mar) a bordo e o meio mais disponível para se comunicar com os navios era a radiotelegrafia. Os radiotelegrafistas eram uma referência a bordo, o principal contato da tripulação com o mundo exterior. Tinham como função localizar o navio por meio do rádio, estabelecer as comunicações públicas, navio-navio, navio-terra, de abastecimento, náuticas e de emergência, além de enviar e receber mensagens pessoais relativas aos tripulantes.

Durante a greve, um centro de controle de mensagens foi montado no Sindicato dos Oficiais de Radiocomunicações para que todas as informações relativas ao movimento fossem veiculadas com o máximo de rapidez e todo o alcance possível. Nascia aí um símbolo da mobilização, as mensagens "sabi-

TODOS NAVIOS NACIONAIS =

MSG SABIAH 136/87 - DAMOS CIÊNCIA SEGUINTE TELEX ENVIA  
ASPAS FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPOR  
IAIS ET SINDICATOS MARÍTIMOS FILIADOS VG PREOCUPADOS  
ÃO PARÁGRAFOS PRIMEIRO ET SEGUNDO ARTIGO 203 VG PROJE  
MISSÃO SISTEMATIZAÇÃO VG VEEM PROTESTAR FAVOR SUAS SUP  
REFERIDOS PARÁGRAFOS NEUTRALIZAREM TOTALMENTE PROTEÇÃO  
ONSTANTE ALUDIDO ARTIGO PT TAIS PARÁGRAFOS ABREM NOSS  
MPRESAS ALIENÍGENAS OU FALSAMENTE NACIONAIS COM REFLE  
IA NACIONAL VG DESMANTELAM NOSSA FROTA MERCANTE ET DA

POVO

INJUSTO ILEGAL E ARBITRÁRIO DAS CAPITANIAS,  
OS MARÍTIMOS EMBARCADOS O DIREITO CONSTITUCIONAL  
OS DE ENTRAR E SAIR DE SUAS UNIDADES; CARACTERIZAN  
DO, RESOLVE ESTA COMISSÃO, RECOMENDAR A TODOS  
QUE SE RETIREM DE SEUS NAVIOS; DEIXANDO-OS APAGADOS  
DADE DAS CAPITANIAS, A MEDIDA EM QUE SE TORNA PREC  
ALIMENTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA PRÓPRIA EMBARCAÇÃO .

DE AUTORITÁRIA E DESNECESSÁRIA, REAFIRMAMOS QUE A  
LIZAR OS NAVIOS MERCANTES NACIONAIS É CONSEQUÊNCIA  
DADE DA CLASSE ARMADORIAL QUE INDIFERENTE AOS NOSSOS  
SALÁRIOS AVILTANTES , FÉRIAS E REPOUSOS INADEQUADOS  
A EVASÃO ENTRE OS PROFISSIONAIS MARÍTIMOS, COLOCAN  
O TRIMÔNIO DA NOSSA MARINHA MERCANTE E A ECONOMIA



“Ficava todo mundo atento, todo mundo ouvia. Pode-se dizer que foi um sistema de comunicação perfeito”

Luciano Ponce

ás”, nome tirado de uma frase proferida pelo líder do movimento, Edson Areias: “O sabiá vai mudar de canto”, significando que os armadores teriam de se render aos argumentos dos grevistas. Unindo grande habilidade no uso do equipamento e talento com as palavras, Luciano Ponce, Presidente do Sindicato e um dos líderes da greve, transformava qualquer informação em mensagens bem elaboradas, que eram registradas no Sindicato, mas podiam ser transmitidas de qualquer lugar onde houvesse um membro do CONAMO.

As “sabiás” informavam sobre o movimento, as negociações e os procedimentos em curso. Tudo muito rápido. “Quando nos chegava uma boa ideia, procurávamos comprimi-la rapidamente em uma mensagem explícita, concisa, dizendo tudo, sem falar demais. Recebíamos comunicações dos navios e já redistribuíamos em forma de mensagem telegráfica para embarcações no mundo todo. Havia, inclusive, os chamados “sabiaseiros”, na-

vios que ficavam 24 horas por dia transmitindo notícias e redistribuindo as mensagens. Tínhamos frequências certas e horários determinados. Naqueles horários, os navios ficavam de prontidão. Quando se anunciava ‘sabiá número tal...’, ficava todo mundo atento, todo mundo ouvia. Pode-se dizer que foi um sistema de comunicação perfeito”, orgulha-se Luciano Ponce.

MSG SABIAH - 013/87 - A MARINHA MERCANTE É UMA SÓ PT LUTAR PARA PADRONIZAR NOSSOS SALÁRIOS É NOSSO DEVER DE HONRA PT ENTRAR NA LUTA JUNTOS FOI PROVA DE UNIDADE PT SAIR DA LUTA JUNTOS SERÁ DEVER SAGRADO PT PORTANTO LUTAREMOS ENQUANTO FOR NECESSÁRIO PARA QUE TODOS OS IRMÃOS DO MAR SEJAM ATENDIDOS NOS SEUS ANSEIOS COMUNS VG ACRESCENTANDO NAS GLORIOSAS PÁGINAS DE NOSSA HISTÓRIA SINDICAL MARÍTIMA MAIS ESTE CAPÍTULO DE BRAVURA VG CIVISMO VG PATRIOTISMO VG UNIDADE E LUTA PT FRATERNAS SAUDAÇÕES



## Pressão e repressão: armadores e governo reagem com força

As empresas sentiram os efeitos da paralisação quando, sem o trabalho dos marítimos, passaram a acumular um prejuízo de pelo menos US\$ 650 mil por dia, em valores da época. Suspenderam o pagamento dos salários de fevereiro e recorreram ao governo federal para que este pressionasse as entidades sindicais. No dia 11 de março, as principais lideranças marítimas se reuniram com o então Ministro do Trabalho, Almir Pazzianotto, no Tribunal Regional do Trabalho - TRT, no Rio de Janeiro, levando as reivindicações que haviam sido rejeitadas pela armação. Representantes das empresas também foram convocados para a reunião e, após cinco horas de discussões, os marítimos decidiram continuar a greve por tempo indeterminado. Pazzianotto afirmou, então, que o movimento seria julgado pelo Tribunal Superior do Trabalho - TST no dia seguinte e, se fosse decretada sua ilegalidade, as empresas poderiam demitir os grevistas. O TST julgou e decretou a greve ilegal.

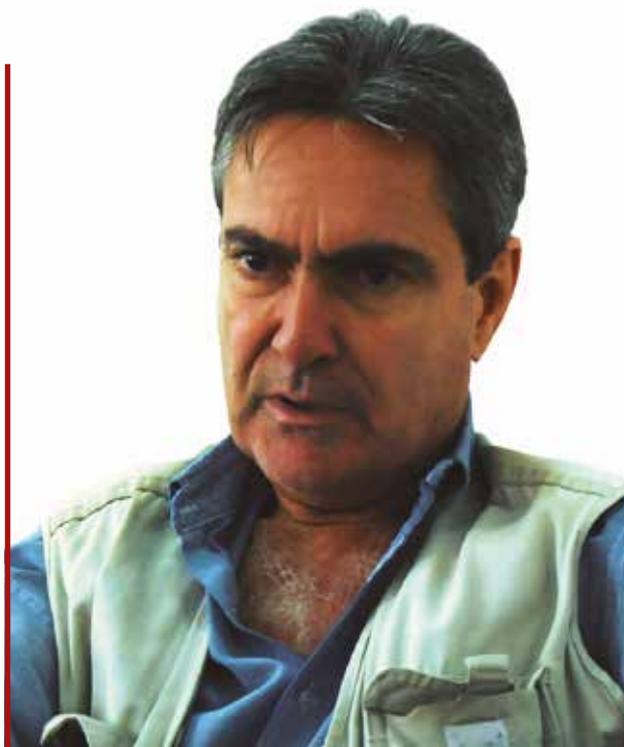
Terminado o julgamento, os marítimos se reuniram em assembleia e aprovaram por unanimidade a manutenção

da greve. Só voltariam ao trabalho depois que as empresas atendessem às 81 reivindicações. A fim de driblar a Lei de Segurança Nacional, que não reconhecia o direito à greve, o CONAMO não montou sede em qualquer dos Sindicatos e cada reunião passou a ser realizada em um local diferente. Na manhã seguinte, o então Diretor de Transportes da Petrobras, Maximiliano da Fonseca, solicitou apoio ao Ministro da Marinha, Almirante Henrique Sabóia, para normalizar a situação nos portos. Foi lançada, então, a operação Greve-Mar, que teve a participação de quatro rebocadores, nove corvetas e mais de mil homens. A Marinha interveio no transporte de petróleo e derivados, ocupando alguns petroleiros que passaram a ser operados pelos fuzileiros navais. Como era de se esperar, sem terem sido treinados para esse fim, os militares não conseguiram desempenhar as atividades das tripulações mercantes. Alguns, sem qualquer intimidade com as tarefas realizadas naqueles navios, como abrir e fechar porões, chegaram a se acidentar.

Contudo, os militares permaneceram como agentes de repressão. As empresas de navegação sempre tiveram um relacionamento muito estreito com a Marinha do Brasil e os armadores valiam-se da imediata e incondicional solidariedade das autoridades navais, o que aumentava a motivação para reprimir o movimento. A ação



Sem conseguir operar os navios mercantes paralisados, fuzileiros navais permaneceram na repressão ao movimento



Ricardo Ponzi precisou de salvo-conduto para ter acesso aos navios em greve

repressiva se dava tanto na proibição do direito de ir e vir dos grevistas quanto no fornecimento de água e alimentos para os navios. O empenho em dificultar a vida a bordo foi total, inclusive, com fortes doses de autoritarismo, resquício da ditadura militar. “A Marinha colocou fuzileiros armados nos acessos ao terminal da Petrobras em São Sebastião. Em certas ocasiões, um Jeep com Oficiais a bordo me seguia aonde quer que eu fosse, de forma supostamente velada”, relata Idalmir da Silva, à época, Comandante do navio Barão de Mauá, da Fronape. Ricardo Ponzi, então Delegado da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos e Fluviais (hoje, FNTTAA) no Rio Grande do Sul, foi um dos que tiveram o direito de ir e vir cerceado. “Para apoiar os navios em greve em Rio Grande, que foram cercados pelos fuzileiros navais, precisei de um salvo-conduto emitido pela Justiça Federal”, conta Ponzi.

Os grevistas sabiam dos perigos que corriam, mas o objetivo que os unia era infinitamente mais forte que o medo. Não se tratava simplesmente de arranjar acordos razoáveis dos armadores. O sucesso do movimento traria de volta as condições de subsistência e a dignidade dos marítimos, gerando um sentimento de alto teor emocional, forte solidariedade e compromisso mútuo. Na sexta-feira à noite, pouco

antes de a greve ser oficialmente declarada, um grupo de dirigentes e militantes sindicais saiu para parar os primeiros navios. “Antes, fizemos uma reunião no Sindicato de Máquinas. Com a bandeira do Brasil hasteada cantamos o hino nacional de mãos dadas. Fazer greve naquele momento representava um imenso risco e nós tínhamos consciência disso. E a fizemos, como outras gerações fizeram no seu tempo. Não vejo na geração de hoje possibilidade de se desenvolver um sentimento como esse”, pondera Severino Almeida Filho. Ele prossegue, elogiando a bravura dos líderes da greve. “Uma coisa é você ter opinião e lutar pelo que acredita quando não tem responsabilidade nenhuma, além da sua própria vida. Outra é você falar e agir em nome de milhares. Eles tinham a responsabilidade de conduzir o processo e o fizeram, de fato, com muita coragem”, conclui. Para Nelson Nunes, o Gina, a lembrança mais forte do movimento é o espírito de corpo e a coragem dos ativistas. “Não pensávamos nos riscos que corríamos por conta da repressão, pensávamos em conseguir ter uma vida melhor. Eu não via medo, pelo contrário, via valentia em todos, sempre dentro da calma e da ordem. Percebemos que unidos éramos mais fortes e marítimos de todas as companhias aderiram, todo mundo junto: piloto, maquinista, guarnição... Foi muito bonito!”, recorda o Oficial.

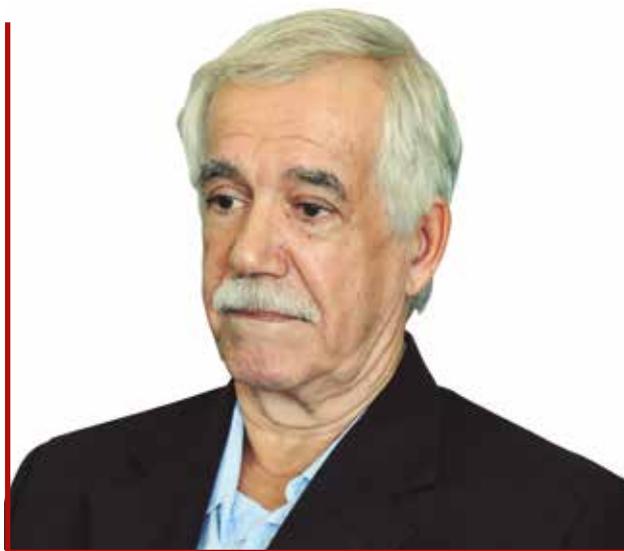


## Unidade e luta

A Fronape foi a única empresa que apresentou contraproposta, oferecendo um reajuste de 100%. Ao mesmo tempo, convocava todos os grevistas a retornarem ao trabalho, ameaçando-os com punições que iam de advertências a demissões por justa causa. Firmes na luta por melhoria salarial e condições dignas de trabalho, os marítimos permaneceram parados.

A greve contou com apoios importantes de marítimos que não eram nem se tornaram dirigentes sindicais. Alguns já em torno dos 50 anos de idade e próximos de se aposentar. Se fossem demitidos por justa causa teriam muito a perder. Uma das adesões mais relevantes foi a do Comandante Idalmir da Silva. O navio dele, o Barão de Mauá, fez uma resistência emblemática às pressões da armação para que os tripulantes voltassem ao trabalho (leia o depoimento a seguir). Comportamentos e compromissos com seus pares, como demonstrou o Comandante André Sabatié, fizeram diferença. Homens como ele, nas mais diversas funções a bordo, é que foram a alma da greve. Demonstraram inequívoco apoio ao movimento, parando seus navios na hora em que foi decretada a paralisação. Não foram poucos os que disseram: “Só não deixem de nos avisar quando a greve acabar para botarmos o ferro (âncora) em cima”. Severino Almeida Filho acredita que atitudes como essa foram fundamentais para a união dos marítimos e o sucesso do movimento. “Tivemos pessoas extraordinárias, em várias categorias. Com o André Sabatié aprendemos muito, pela história de vida e pelo ser humano que era. Ficou meu amigo para o resto da vida e é um dos meus dois únicos ídolos até hoje. O outro é o Bonfante”, afirma Severino, referindo-se ao grande sindicalista, líder da Greve Nacional dos Cem Mil Marítimos, de 1953, Emílio Bonfante Demaria. Para Edson Areias, Sabatié era um velho Comandante que tinha tudo a perder, contudo, não fugiu à luta. “Ele não tinha aposentadoria pela Petros e, se fosse mandado embora, iria viver apenas com o estipêndio do INSS. Ele me disse: ‘Meu filho, é um dever de classe apoiar este movimento. Você é um patriota e nós estamos lutando pelo Brasil’”, lembra o líder da greve.

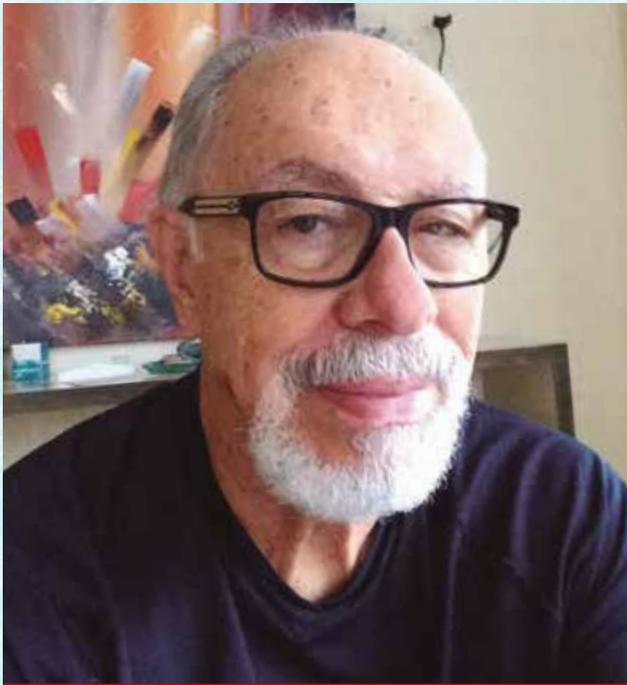
Areias revela, no entanto, que a lembrança mais emocionante que guarda do movimento é a dos “velhinhos” que vinham à sede do Sindicato prestar solidariedade. Entre eles, o Chefe de Máquinas Arthur Thime, de 90 anos, que lhe disse: “eu vim porque a minha categoria está em greve”. “Cito bravos Chefes de Máquinas, como Evandro Felisberto e Hortencio, que, contrariando o Capitão, dizia: ‘Aqui está parado. Se o Comandante quiser sair, que saia a vela!’”, recorda o líder grevista.



Paulo Roberto de Paula

Ao longo da greve, o espírito de corpo entre os marítimos foi aumentando, mas, em alguns casos, não sem algum convencimento. O Oficial Paulo Roberto de Paula era Chefe de Máquinas da Lloyd Libra Navegação e se preparava para tirar férias quando a greve foi deflagrada. Demonstrando compromisso integral com o movimento, ele cancelou os planos que havia feito com a família e passou a representar o CONAMO a bordo de um navio da Flumar que estava atracado no Porto de Santos e ameaçava sair da greve. “O Comandante ficou neutro, mas o Chefe de Máquinas estava querendo roer a corda. As empresas estavam pondo pressão sobre a guarnição para que o pessoal aceitasse reajustes menores e votasse contra a greve. Foi então que eu disse a eles que aquilo era pau de dois bicos, porque só quem podia tirar o navio éramos nós, Oficiais. Eles entenderam que os armadores estavam blefando e que se parassem a greve naquele momento, provavelmente seriam mandados embora logo em seguida”, relata De Paula.

O Oficial ressalta também que diferenças entre marítimos de empresas diversas precisaram ser superadas em nome do bem comum. “A Fronape pagava um pouco melhor e eu cheguei a ser questionado por um Capitão de Longo Curso da estatal quanto ao fato de os marítimos das outras empresas estarem querendo ganhar o mesmo que eles. Então, perguntei: ‘E se amanhã a Fronape te mandar embora? Você vai para onde? Vai ter de vir para cá ganhar menos. Então, não basta pensar só no próprio emprego, tem que pensar no mercado de trabalho como um todo’”, lembra Paulo Roberto de Paula.



Idalmir da Silva

### NAVIO BARÃO DE MAUÁ: EXEMPLO DE COESÃO E DISCIPLINA

Eu estava no Comando do VLCC Barão de Mauá, que se encontrava atracado na parte externa do píer sul do terminal da Petrobras em São Sebastião (SP), quando recebi telex da agência confirmando a decretação da greve. Reuni a tripulação e pude constatar que, desde o mais graduado ao menos graduado, os tripulantes estavam firmes na direção de aderir ao movimento. As únicas exceções eram o radiotelegrafista, egresso do Exército, e um marinheiro de Máquinas que havia servido na Marinha do Brasil e, segundo declarou, tinha sido punido severamente no Golpe Militar de 1964.

Entrei em contato com o Comandante Aloísio Mesquita, que comandava o N/T Horta Barbosa, que estava atracado no mesmo píer, na posição interna. A operação do Barão de Mauá naquele momento era de descarga de óleo cru árabe simultaneamente para o terminal e para o Horta Barbosa. Avisei o Cmt Aloísio que nós, do Barão de Mauá, iríamos entrar em greve naquele instante e interromper a descarga. O Comandante respondeu que precisaria parar porque deixaria de receber produto do Barão de Mauá. Informei a ele que o terminal poderia complementar o carregamento dele com

óleo a partir dos tanques de terra. Indaguei se seus tripulantes iriam aderir à greve, ao que ele respondeu afirmativamente. Voltei ao Barão de Mauá e ordenei que parassem as bombas, interrompendo assim a descarga. Avisei sobre a interrupção ao operador, no terminal, e este me perguntou o motivo da parada, para que constasse dos assentamentos de rotina. Disse-lhe que estávamos parando por motivos técnicos e o mesmo procedimento foi adotado pelo Cmt Aloísio em seu navio. Após a parada, o pessoal do terminal veio a bordo e desconectou os chiksans de carga (tubulações que conectam o navio com o terminal) visto que eu havia informado que o retorno ao trabalho era sine die. Minha tripulação estava coesa e disciplinada.

A partir desse momento, começaram as pressões para voltarmos às atividades. O Severino Almeida Filho permaneceu conosco em São Sebastião, fazendo o link com o comando de greve. Estava operando no píer norte o N/T Cassarongongo, cujo Comandante era o Justo, o único que se declarou contra a greve. Por ironia, foi demitido. Deixou o navio e foi para o Rio de Janeiro. O Cassarongongo foi desatracado, então, com o Capitão dos Portos a bordo, sob orientação do Prático e com o auxílio dos rebocadores da Petrobras. Visto que a tripulação cruzou os braços, laboraram os cabos da amarração fuzileiros navais que deixaram seus armamentos, em segurança, a bordo.

A pressão aumentou e, no dia seguinte, vieram a bordo do Barão de Mauá o superintendente do terminal, Dr. Stael Prata, e o Capitão do Porto. Tentaram me convencer a desatracar o Barão de Mauá, ir para o fundeadouro e lá continuar a paralisação. Neguei-me a atender o pedido e, então, eles me comunicaram a intenção de desatracar o navio no dia seguinte, como haviam feito com o Cassarongongo. Só que havia uma “pequena” diferença: o Cassarongongo tinha o DWT de 12.000 toneladas e o Barão de Mauá, de 280.000 toneladas. Disse-lhes que, embora o navio não estivesse operando, tinha todos os dispositivos vitais funcionando com total segurança. Naquele momento, coloquei-me à disposição para passar as informações que me foram solicitadas, contanto que duas condições fossem consideradas: a tripulação estava de braços cruzados e não moveria nenhum maquinário; durante a manobra eu passaria oficialmente o comando do navio ao Capitão dos Portos e aguardaria para assumir o comando com o navio no fundeadouro. Diante destes fatos, o Capitão dos Portos disse ao



VLCC Barão de Mauá

Dr. Stael que não faria a manobra nas condições citadas, tendo os dois se retirado de bordo.

Cabe ressaltar que foram momentos solenes. As autoridades foram recebidas a bordo por toda a tripulação, com garbo e respeito. Todos perfilados em uniforme branco, como determina a condição de excelentes marinheiros. As autoridades cumprimentaram um por um os meus tripulantes, tanto na chegada a bordo quanto na saída. Emociono-me até hoje ao lembrar.

Após este fato, a pressão se intensificou. Por ordem da superintendência da Fronape, o Comandante Otto Wangler chegou com homens para me substituir e à minha tripulação. Fui informado pelo próprio superintendente, Almirante Telmo Becker Reifschneider, que estava demitido junto com todos os tripulantes. Reuni-me com a tripulação do meu navio e, naquele momento, passou pela minha mente tudo de valoroso que aqueles homens faziam no desempenho de suas funções. Singramos juntos, inúmeras vezes, mares, oceanos, estreitos e canais, enfrentando intempéries,

zonas de guerra e tempestades de amedrontar Netuno, deus dos mares.

A tripulação substituta veio em aviões fretados até Ubatuba e, de lá, em ônibus até São Sebastião. Aguardei o Cmt Wangler na agência e disse-lhe que já havíamos chegado ao acordo com os armadores naquela manhã e que o atraso na suspensão da greve, ao mesmo tempo por todos os navios petroleiros, se deveu a demoras nas comunicações. O Cmt Wangler me disse que tinha recebido instruções para retornar com sua tripulação caso todos os navios já se encontrassem em operação. No dia seguinte, eu o recebi a bordo do Barão de Mauá com toda a tripulação perfilada junto ao portaló do navio. Ele explicou todos os detalhes da operação de substituição da tripulação, que havia sido abortada.

Seguimos com nossas vidas, tendo conquistado aumentos de salários justos e outros pleitos em uma greve, de fato, histórica que ficará para sempre na memória deste velho lobo do mar.

Comandante Idalmir da Silva



**Elmo Serejo explica ao líder dos marítimos, Edson Areas, a difícil situação do Lloyd**

## O palco tenso das negociações

Após ter sido decretada a ilegalidade da greve, as empresas começaram a rever suas posições nas negociações. Em uma reunião que contou com a participação do Ministro Pazzianotto, o Syndarma oferecera 80% de reajuste. No dia 13 de março, durante a sessão conciliatória entre os armadores e a Confederação dos Marítimos no TRT-RJ, o Representante patronal disse que só admitia negociar o teto de 42,7%, índice fixado pelo TST. A manobra indignou as lideranças sindicais, que não poderiam aceitar aquele patamar. O próprio presidente do TRT, Juiz José Teófilo Clementino, criticou duramente a atitude do Syndarma: “O sindicato patronal joga em uma intransigência habilidosa. Se me fosse dado despir esta toga, com a indignação que estou e como homem, cidadão comum, diria que se um dia tivesse novamente de me empregar, não o faria de maneira alguma em empresa filiada ao Syndarma”, declarou o juiz ao encerrar a sessão.

Imediatamente, a Fronape, à época um departamento da Petrobras, demitiu por justa causa seis Oficiais envolvidos na greve: Severino Almeida Filho, Jailson Bispo, Darlei Pinheiro, Luiz Felipe Nunes Lopes Tavares, João Silva Mesquita e Paulo César de Araújo Ponce Pasini. “A segurança da Fronape ficava permanentemente na escuta dos navios no Rio de Janeiro e, quando o Bispo e o Darlei foram demitidos, o motivo alegado não foi

a greve em si, mas o fato de estarem conversando pelo VHF, sem autorização do Comandante. Tentei, sem sucesso, reverter as demissões perante a superintendência da empresa, alegando que, sem o Comandante a bordo, o Oficial de serviço podia responder por ele, sem ser impedido de falar no VHF qualquer que fosse o assunto”, lembra o Comandante Edison Calenzo, à época, Inspetor Geral da Fronape. Eles foram os únicos demitidos por justa causa naquela empresa na ocasião, em decorrência da decisão do TST de decretar a greve ilegal. Quase quatro anos mais tarde todos os demitidos conseguiram, por via jurídica, em acordo celebrado tendo como pano de fundo a Constituição Federal aprovada em 1988, retornar ao seu vínculo empregatício no Sistema Petrobras. Três deles, após retorno à vida marinha, tornaram-se dirigentes sindicais, dois permaneceram na atividade marítima até sua aposentadoria e outro optou por uma carreira no Banco do Brasil, onde, após obter sucesso em concurso público, alcançou altos postos.

Os Sindicatos Marítimos, então, começaram a negociar com as companhias, isoladamente. Global e Flumar foram as primeiras a conceder aumento de 120% nas soldadas-base, retroativo ao mês de fevereiro, e acertaram a volta ao trabalho de 330 trabalhadores e 11 embarcações. Essas empresas também garantiram o pagamento dos dias de paralisação e a não punição aos grevistas. Dos 150 navios das empresas do Syndarma, 139 continuavam

# Lloyd reabre as negociações

A diretoria do Lloyd Brasileiro reabriu negociações, ontem, com os marítimos, reunindo-se com sindicalistas por mais de três horas. Não houve a formalização de um acordo, mas as negociações evoluíram para o ponto de vista comum em torno do reajuste de 120% na remuneração final, equivalente ao mesmo nível concedido pelas demais empresas estatais Fronape e Docenave.

Segundo o presidente do Lloyd, Elmo Serejo Farias, os sindicatos propuseram a assinatura de um protocolo com mais três reivindicações: a não punição dos grevistas; pagamento dos dias não trabalhados; e um programa de férias de 45 dias por 180 dias de

trabalho (três meses). O presidente do Lloyd levará a proposta ao Ministro dos Transportes e, se atendidas pelo Governo, “não teremos nenhuma objeção”, garantiu.

Serejo condicionou toda negociação à intenção do Governo de conceder um repasse financeiro que cubra os custos de aumento da folha salarial, sem o que — explicou — “não temos condições de atender”.

Para o presidente do Sindicato de Máquinas da Marinha Mercante, Edson Areias, a diferença entre os valores atuais e os novos salários a serem pagos pela empresa, depois do reajuste, sobe a mais de US\$ 1 milhão, incluindo as

despesas com pessoal administrativo. A folha salarial do Lloyd gira, hoje, em torno de US\$ 2,5 milhões. Outras categorias presentes ao encontro calcularam um aumento mensal de Cz\$ 23 milhões.

O líder sindical, Rômulo Augustus de Souza, acha que a expectativa do Governo é de não discriminar o Lloyd em relação aos acordos fechados por outras estatais. Esse — disse — deve ser o pensamento do Governo. Informou que a Navegação Kommar assinou acordo em separado, mas que a situação perdura nas demais empresas. Informou que na Navegação Aliança houve um pedido de demissão coletiva.

parados. Depois disso, 14 empresas de Cabotagem e de apoio marítimo, entre elas a Kommar, Mercantil, CBTG, Marvinave e a Taquara, seguiram os passos da Flumar e da Global e romperam com o Syndarma. Os acordos estipulavam o mesmo reajuste de 120% na soldada-base.

Na terceira semana de mobilização, o estoque de mantimentos e água potável ia chegando ao fim nos navios fundeados. As Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e São Paulo divulgaram comunicado proibindo o abastecimento dos navios em greve. Os tripulantes não renunciaram ao movimento, mas delataram um regime de escravidão a bordo, classificando os navios como prisões ambulantes. Os marítimos ficavam detidos a bordo, sem poder ver as famílias. Com o objetivo de ouvir as reivindicações dos grevistas, um grupo de parlamentares, liderado pela deputada estadual Jandira Feghali, foi até o Porto do Rio, mas teve a passagem impedida por fuzileiros navais. Jandira foi uma grande companheira dos marítimos naquele movimento, angariando apoio político à causa, relação que perdura até hoje. Os deputados foram obrigados a obter autorização perante as autoridades navais para ter acesso ao cais. As denúncias dos Sindicatos foram constatadas pela comissão: falta de comida a bordo e tripulações impedidas de deixar os navios. Os marítimos confiavam que o Poder Legislativo auxiliaria nas negociações com os armadores. Na tentativa de derrubar o bloqueio que impedia a en-

trada de alimentos nas embarcações e o trânsito dos tripulantes, os líderes marítimos recorreram ao Supremo Tribunal Militar. Foi preciso a assessoria jurídica do CONAMO ingressar com pedido de habeas corpus para conseguir reaver o direito de ir e vir dos marítimos.

O CONAMO acreditava que a repressão aos grevistas era parte da estratégia dos patrões para esvaziar e enfraquecer a mobilização. Na última semana de março, o Syndarma aceitou a proposta de 120% de aumento do piso, mais gratificações, além da não punição aos grevistas e o pagamento dos dias de paralisação. Em assembleia realizada no Sindicato dos Oficiais de Máquinas, no Rio de Janeiro, no dia 26 de março, os trabalhadores decidiram suspender a greve nas empresas ligadas ao Syndarma e voltar ao trabalho no dia seguinte.

A essa altura, apenas os marítimos do Lloyd Brasileiro continuavam parados. A Superintendência Nacional da Marinha Mercante – Sunamam alegava que o reajuste reivindicado pelas tripulações estava fora dos padrões da companhia, cuja situação financeira já era precária. Mesmo assim, o Lloyd voltou a negociar com os grevistas e, no dia 5 de abril, as duas partes acertam as diferenças. Os trabalhadores dos 40 navios da empresa subordinada ao Ministério dos Transportes conseguiram aumento de 120% na soldada-base e, com este acordo, a maior greve da Marinha Mercante chegava ao fim.

## À FRENTE DA INSPETORIA GERAL DA FRONAPE, EDISON CALENZO FOI UM COMANDANTE ÉTICO DIANTE DA LUTA DOS MARÍTIMOS

Enquanto a maioria dos armadores ainda não acreditava que haveria paralisação geral dos marítimos, Edison Calenzo já havia informado a seus superiores que a greve era só uma questão de tempo. Tanto que enviou um de seus auxiliares à assembleia que deflagrou o movimento, para que este lhe antecipasse o resultado. No momento em que a greve foi decretada, assumiu o papel de coordenador, a pedido da superintendência da Fronape.

“Nossos marítimos estavam muito descontentes com a situação naquele momento e o meu relacionamento com os grevistas foi o melhor possível, baseado em respeito mútuo. O movimento estava sendo comandado pelo Edson Areias, um tremendo Oficial, profissional de mão-cheia, com uma cultura fabulosa, que sabia o que queria. Nos quadros da Fronape, nós tínhamos o Severino Almeida Filho, Oficial que estava despontando e tinha sido meu Praticante. Eu o conhecia bem, sabia que era determinado e não tinha dúvidas sobre os seus objetivos”, conta Calenzo.

A relação de confiança mútua se comprovou em um fato que o Comandante considera dos mais marcantes. Ele estava passando mensagens por rádio para os navios, no Rio de Janeiro, quando foi interpelado por um Oficial do navio Maísa que questionou se as informações transmitidas eram verdadeiras. Foi então que um representante do CONAMO interveio na conversa e disse que não admitia que se desconfiasse daquilo que o Comandante Calenzo estava dizendo. “Esse foi um momento importantíssimo, em que eu senti que o pessoal do comando de greve efetivamente respeitava o que estávamos passando”, ressalta.

Outro fato que demonstra a adesão dos Comandantes ao movimento ocorreu em Aracaju (SE). Em conversa com o Cmt Edilson, do navio-tanque Bagé, que havia se declarado em greve, Calenzo lhe pediu que o navio continuasse a carregar. Argumentou que a tanagem (capacidade de armazenamento) do reservatório estava quase completa e o pessoal da produção havia informado que, se ela se completasse, alguns poços de pequena produção teriam o trabalho interrompido, acarretando uma perda sem possibilidade de recuperação.



Edison Calenzo

“Não foi só o dinheiro. Uma gama imensa de pleitos foi conquistada, levando a uma modificação grande no nosso meio. Mesmo as melhorias que não foram obtidas naquele ano, vieram no decorrer dos anos seguintes”

Por orientação do Cmt Edilson, Calenzo conversou diretamente com a tripulação e explicou o problema. O navio, então, amarrou, fez o carregamento e, em seguida, voltou à greve, em uma demonstração de coesão e de que não havia interferência interna ou externa na paralisação dos navios. “Nunca houve coação ou uso de força, as coisas se davam na base do convencimento. O Severino era o principal coordenador da greve na Fronape. Mesmo sem exercer cargo de direção, ele era o elemento que efetivamente conversava com o pessoal. Quando eu falava com as tripulações, ele estava sempre à frente. Ao contrário

do que aconteceu em outras empresas, sempre se deu uma relação respeitosa, sem agitação, impedimentos ou uso de força”, enfatiza Calenzo.

Contudo, o fato que viria a ser o mais marcante para ele aconteceu no Barreirão, ginásio da Fronape localizado na Zona Portuária do Rio de Janeiro. A empresa pedira a presença de todos os marítimos no local, anunciando que apresentaria uma proposta irrecusável. Para tanto, a Petrobras ofereceu condução até o local e quem estava a bordo veio também, só permanecendo os que estavam estritamente de serviço. Havia umas mil pessoas ali. Calenzo abriu o evento explicando que não se tratava de uma assembleia, mas de uma reunião para apresentação da proposta. Feito isso, saiu do palco para atender a um telefonema urgente. Quando voltou, soube que a Petrobras havia cancelado a apresentação da proposta e a reunião estava suspensa.

“Eu pensei que fosse receber uma vaia tenebrosa, a maior da minha vida! Pelo microfone, expliquei o que tinha acontecido e pedi que todos fossem se retirando em calma. Enquanto esperava pela vaia, o Severino, mais uma vez demonstrando grande liderança, comunicou ao pessoal que a reunião estava encerrada, que a greve continuaria e solicitou a todos que se retirassem ordeiramente, o que, para meu alívio, foi feito imediatamente”, lembra o Comandante.

Para Calenzo, a greve foi feita com heroísmo e serviu como divisor de águas na luta pelos direitos da categoria. “Não foi só o dinheiro. Uma gama imensa de pleitos foi conquistada, levando a uma modificação grande no nosso meio. Mesmo as melhorias que não foram obtidas naquele ano, vieram no decorrer dos anos seguintes”, conclui.

## O NOVO ATIVISMO E A EXPERIÊNCIA, JUNTOS, NAS NEGOCIAÇÕES

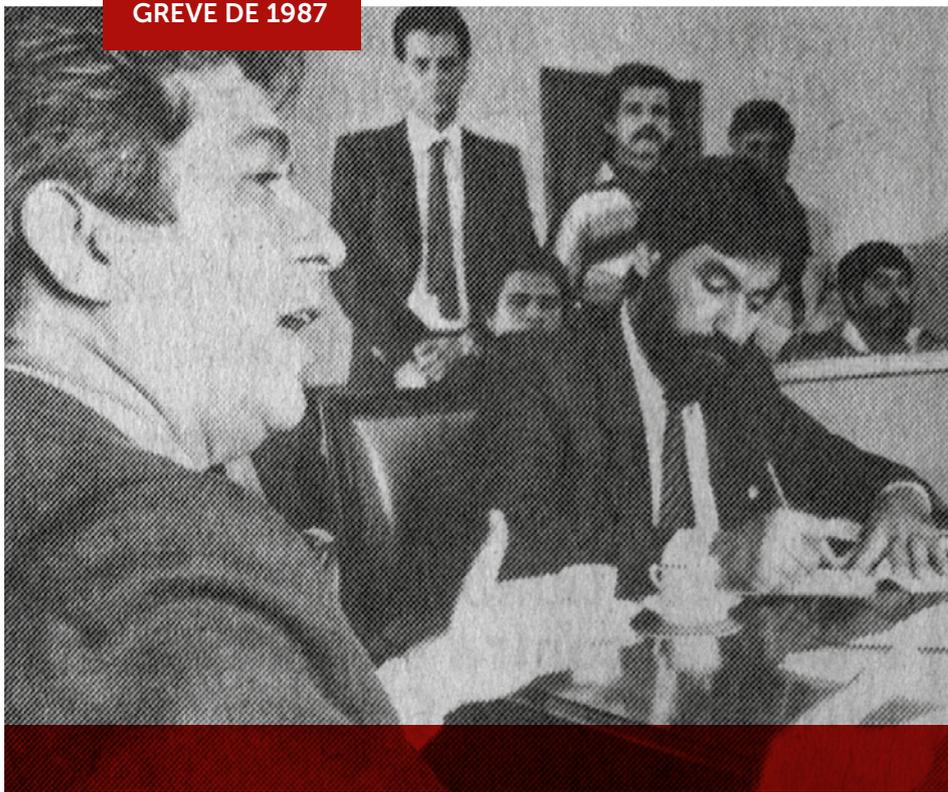
Apesar da boa organização e do entusiasmo inicial, depois de alguns dias, a greve parecia empacada. Edson Areias e Luciano Ponce, líderes do movimento, foram até o Sindicato de Náutica em busca do apoio do então presidente, Romulo Augustus Pereira de Souza. “Reforçou-me a certeza de estar diante de um grande líder, pois apenas eles têm consciência das suas limitações”, declarou Romulo sobre Areias. Ele disse aos companheiros que era preciso ter a bandeira de um percentual de reajuste que, atendido, liberaria a empresa concedente. Para tanto, precisavam conseguir um armador para o primeiro acordo e reabrir a conciliação, já encerrada no Tribunal Superior do Trabalho – TST.

Romulo, então, telefonou para um velho amigo e empresário responsável, Laurits von Lachmann, da empresa Global, solicitando a celebração de um contrato isolado com os grevistas. Pediu que este procurasse Areias, já que tinha poder restrito no comando de greve. Atendendo ao pedido de Romulo, não sem alguma resistência, Lachmann assinou o contrato e, ato contínuo, teve a empresa afastada do sindicato patronal. O gesto serviu como demonstração de que



Romulo Augustus, Presidente do Sindnautica em 87

a intransigência não era dos marítimos, como dizia a imprensa e demais armadores, e pôs fim ao impasse. O contrato isolado da Global possibilitou reabrir no Tribunal Regional do Trabalho, no Rio de Janeiro, a fase de reconciliação que o TST já havia encerrado em Brasília. Depois disso, Romulo pouco participou das tratativas com armadores e autoridades.



Almir Pazzianotto, Ministro do Trabalho, e Edson Areias na sessão conciliatória entre marítimos e armadores

Se ainda existem embarcações navegando sob bandeira brasileira, com tripulantes nacionais, a maior responsável é a luta dos Sindicatos

## O movimento sindical marítimo 30 anos depois

Na época em que ocorreu a greve, os empregos dos marítimos se concentravam na Cabotagem brasileira e em alguns navios das linhas de longo curso. Com a extinção de várias empresas de Cabotagem e do Lloyd Brasileiro, o movimento sindical percebeu que seria preciso ocupar outros espaços de mercado. Neste caso, o que havia à vista era o Offshore. Em meados dos anos 90, os Sindicatos empreenderam ações que culminaram primeiro na Resolução Normativa 31 (RN 31) do CNIg que, em 1998 já começava a proteger os interesses dos marítimos brasileiros.

Em 2003, entrou em vigor a RN 58 que, além de tornar obrigatória a contratação de brasileiros em diversos níveis técnicos e atividades pelas empresas afretadoras de embarcações estrangeiras que operassem em águas jurisdicionais brasileiras por mais de 90 dias consecutivos, também definia a proporcionalidade de tripulantes brasileiros. Após intensos debates entre o SINDMAR e a presidência do CNIg, foi formalizada uma proposta, apresentada posteriormente aos conselheiros do órgão (representantes do governo, dos trabalhadores e dos empregadores). Esta proposta resultou na RN 72, que obriga a utilização progressiva de brasileiros no setor marítimo após 90 dias de permanência das embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras, tanto nas que operam na Cabotagem quanto no Offshore.

“A RN 72 veio garantir a empregabilidade do trabalhador brasileiro, mas nem essa nem qualquer outra conquista foi resultado de geração espontânea. A luta foi constante e com muita resistência dos armadores. Precisou haver um aprendizado para que pudéssemos operar as embarcações do Offshore, muito diferentes daquelas a que estávamos acostumados. Nós utilizamos também a Lei 6.815, que estabelece transmissão de tecnologia. Nada foi de graça. Foi preciso queimar muita massa encefálica e buscar os meios de empregar o nosso pessoal”, afirma Odilon Braga, Diretor Secretário do SINDMAR e da CONTTMAF.

O fato é que se ainda existem embarcações navegando sob bandeira brasileira, com tripulantes nacionais, a maior responsável é a luta dos Sindicatos. Não fossem as entidades sindicais, a esta altura, nossas águas já estariam tomadas por trabalhadores estrangeiros em bandeiras de conveniência. Não haveria mais empresa nacional nem emprego para o marítimo brasileiro.

Há uma evidente tentativa midiática no sentido de desmerecer a ação sindical, em que se lança mão de argumentos como meritocracia e competitividade. São elementos ideológicos que se contrapõem ao ideal do sindicalismo, que é cooperativo, solidário, que entende que as coisas só podem andar com união. Cabe ao movimento sindical enfrentar esse debate, mas isso não é tarefa fácil.

Será que hoje seria possível mobilizar os marítimos em um movimento como o de três décadas atrás? Edson Areias, maior liderança da greve de 87, opina:

“Sempre é possível fazer-se um movimento como o de 1987, mas a experiência recente da greve da Transpetro foi traumática. Nunca tínhamos tido quinta-coluna a bordo, gente agindo contra a lei e oprimindo os companheiros, enquanto outros resistiam. Eu penso que há uma campanha orquestrada contra a organização da sociedade. Você tende a acabar com a representação se cada um achar que pode resolver do seu jeito. Malgrado isso tudo, o Sindicato venceu amplamente a greve”.

Luciano Ponce, outro líder da greve histórica, acha que precisaria haver um contexto socioeconômico semelhante ao de 87. “Na minha opinião, havendo preparação, maturação, poderíamos fazer um movimento nos mesmos moldes. Se houver a compressão social e a conscientização, é possível. Geralmente as pessoas só reclamam quando já perderam quase tudo. Enquanto tem alguma coisa, vai esperando. Quando não dá mais para pagar aluguel, falta isto e aquilo... aí explode, ninguém segura, é o estouro da boiada. Foi o que aconteceu 30 anos atrás”, argumenta.

Severino Almeida Filho, Presidente do SINDMAR, é menos otimista. “Essa greve aconteceu graças ao espírito de revolta. Eu e outros não tínhamos dúvidas de que seríamos demitidos, mas, assim mesmo, nos metemos de cabeça. Ao mesmo tempo, as pessoas também tinham outra mentalidade, o pessoal era muito mais participativo. As pessoas liam, pensavam, formulavam e conversavam mais. A relação com o Sindicato também era mais respeitosa. As pessoas vinham para o Sindicato, discutiam, e era uma discussão boa de se ver. O índice de sindicalização, em todo o Brasil, também era muito maior. Hoje, é como se as pessoas estivessem perdendo a capacidade cognitiva, se isolando nos seus smartphones e sendo manipuladas sem reagirem. Classificar essas pessoas apenas de “imediatistas” é ser extremamente gentil. Elas estão ficando mais pobres, perdendo empregos e políticas públicas importantes e, ainda assim, insistem em posturas antissindicalistas, induzidos por uma mídia não apenas pouco inteligente, mas, principalmente, tendenciosa. Dizem, com alguma insistência, inclusive, que não gostam de política, como se política fosse algo para se gostar. Política é antes de tudo uma necessidade em qualquer sociedade organizada. Não ser um analfabeto político, seja em termos partidários, sindicais ou o que for é antes de tudo uma necessidade para que possa melhor contribuir na defesa de seus pró-



Severino Almeida Filho

prios interesses. Observo com alguma preocupação que isto era mais bem percebido no passado”, afirma.

Nelson Nunes, o Gina, também acha difícil que um movimento como o de 1987 pudesse acontecer nos dias atuais. “De lá para cá muita coisa mudou. Conquistamos melhorias de salário e condição social. A greve nos deu unidade de corpo e trouxe respeito à categoria. Os sindicatos começaram a se tornar realmente sindicatos, mais profissionais. Não acredito que hoje fosse possível reproduzir aquela mobilização porque o quadro que tínhamos era diferente. Naquela época, havia convenções coletivas que atingiam a todas as empresas e nivelavam os salários por baixo. Depois, então, era preciso fazer aditivos para tentar melhorar alguma coisa. Hoje, cada companhia tem um acordo coletivo, então acho muito difícil haver o mesmo nível de mobilização”, conclui Gina.

Para Ricardo Ponzi, Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA, existem motivos que justificam uma mobilização semelhante àquela. O principal, segundo ele, é manter o controle brasileiro sobre o pré-sal. “Toda a produção do pré-sal é transportada por navios, brasileiros ou não, mas ainda com os nossos marítimos. Então, precisamos ter um controle sobre o pré-sal, que é a nossa maior fonte futura de energia e riqueza. Ele deveria ser um elemento de mobilização nacional, a exemplo do que foi a campanha “O Petróleo é Nosso”, um dos nossos melhores exemplos de mobilização da nacionalidade. Não interessa ao grande capital financeiro abrir

o pré-sal em regime de cessão para as grandes multinacionais tendo o transporte efetuado por marítimos brasileiros caros. Para eles, é melhor o pacote completo: pegar o pré-sal, os navios e a mão de obra também. Penso que o momento atual deveria ser de preocupação com a proteção dos nossos empregos, que está diretamente ligada à proteção das nossas riquezas, em especial o pré-sal. Esse deveria ser o centro das nossas preocupações mobilizadoras”, explica.

Gerações de sindicalistas passam e é preciso entregar a bandeira de luta aos que ficam. As empresas continuam desempenhando o papel delas, procurando auferir maiores lucros, com menores custos. As guarnições estão cada vez menores e chegará o dia em que todos os navios serão comandados de terra. Mas, antes que se acabe com o trabalho humano a bordo, o custo da mão-de-obra vai continuar representando muito. Como nenhuma conquista foi e jamais será outorgada por boa vontade, o SINDMAR segue incansável em sua luta em favor dos marítimos. “O SINDMAR é ímpar, frequentemente citado como exemplo. As pessoas não acreditam que um sindicato tenha tanta preocupação com a qualificação de

seus profissionais, avante do governo brasileiro. De outro lado, estão os imediatistas, os arrivistas, os aproveitadores, que não investem nem um pouco na sua carreira, na preservação do seu emprego, da frota e dos porta-vozes capazes de dialogar no nível dos seus interlocutores, que sabem negociar política e juridicamente os interesses de todos”, afirma Edson Areias.

“O fato é que os marítimos têm lutas legítimas em curso, como Acordos Coletivos de Trabalho com reajustes justos para os nossos representados e a implantação do regime de trabalho e repouso de 1x1 em todas as empresas. Em um momento em que a sociedade, como um todo, tem dificuldade em entender a importância de uma luta coletiva, é preciso que cada um se conscientize do papel que tem para evitar ser explorado em sua atividade. A preocupação não deve ser apenas aquela imediata, restrita àquele emprego que se tem, mas com o futuro dos postos de trabalho e as condições de vida da categoria. Sem dúvida, o mais importante em qualquer processo negocial e em possíveis movimentos paredistas, hoje, é o resgate do respeito ao trabalhador marítimo”, finaliza Severino Almeida.

## Movimento inspira jovens marítimos frente aos desafios atuais



Paulo André Barros e Silva  
Oficial Mercante, 40 anos

Para a nossa categoria, a greve de 87 foi um marco do momento em que começamos a lutar com espírito de equipe. O que foi feito não foi esquecido, mas, hoje, é como se aquele elo de unidade estivesse rompido. Tem havido muitos cortes em vários navios e, a cada dia, os marítimos estão sendo enfraquecidos dentro das empresas. É preciso haver mobilização da categoria e o Sindicato serve como base, mas você percebe que as pessoas não pegam essa força, preferindo agir sozinhas, e acabam sendo prejudicadas.

Neste momento político que estamos passando no Brasil, com Reforma da Previdência, greves acontecendo, estamos comemorando 30 anos de uma mobilização nacional. Então, já era tempo de haver uma mobilização séria, que fizesse a diferença, como aconteceu em 87. Não podemos chegar ao ponto de voltar àquela situação. Não de ganhar como miseráveis, mas de ficar como miseráveis até conseguir um emprego. Hoje, já temos casos de 300 pessoas disputando uma vaga, então, o mais provável é que os armadores se aproveitem disso para baixar os salários, enxugar o quadro de funcionários e impor ainda mais responsabilidades a quem fica.

Já estamos sendo sufocados, vamos esperar mais o quê? Trabalhamos em escalas absurdas, como é o caso dos marítimos da Transpetro, que ainda não conseguiram o 1x1. A empresa vem com um cala-boca, dizendo que vai fazer um estudo, e, no final, acaba adiando a implantação do regime. O único que pode cobrar que os direitos dos marítimos sejam cumpridos é o Sindicato. Mas o Sindicato sozinho não pode agir. Abaixo da cabeça é preciso o corpo, que são as pessoas, para levar adiante as ações antes que seja tarde demais.

Eu sempre ouvi falar que a greve de 87 foi um movimento muito importante para a nossa classe. Se tivéssemos continuado com aqueles salários, insuficientes para prover o sustento da própria família, jovens como eu talvez não tivessem se tornado marítimos. Sou um mineiro deslumbrado com o mar, mas não teria escolhido a profissão de Oficial Mercante se não tivéssemos as condições que temos hoje. Foi um movimento que impactou e impacta até hoje a realidade das novas gerações. É preciso que tenhamos essa consciência e participemos da luta pelos nossos postos de trabalho em tudo que for possível: ajudando, fiscalizando, fazendo as empresas cumprirem a RN 72, não deixando que marítimos de outros países ocupem os nossos postos de trabalho, conquistados com muita luta pelos Sindicatos. Com o cenário político que estamos vivendo, diante de tanta incerteza, a categoria precisa estar unida e mobilizada para sobreviver.



Ramon Dias de Siqueira  
Oficial Mercante, 24 anos

Eu sempre ouvi falar que o motivo da greve de 87 foi a desvalorização da nossa categoria e que aquele movimento serviu como um divisor de águas. Depois dele é que as coisas começaram a melhorar, então, o esforço daqueles que nos antecederam precisa ser reconhecido. Hoje, os nossos salários não são altos, equivalem à nossa responsabilidade à frente de uma embarcação, que é enorme. Uma frase que eu aprendi aqui no SINDMAR foi “Se o mar fosse sempre de almirante, não seríamos nós que estaríamos lá”. Somos homens forjados para o mar e é justo que nossa remuneração e nossas condições de trabalho sejam equivalentes à responsabilidade que temos. Mas, para isso, é necessário estarmos em constante vigilância para não perdermos as nossas conquistas. O mínimo que nós, marítimos, devemos fazer nesse sentido é estarmos inteirados das questões que nos afetam e atentos ao posicionamento do Sindicato, que nos ajuda a saber onde estamos pisando.



Moreno Cordeiro Meireles  
Oficial Mercante, 27 anos

Desde a Escola, os professores já mencionavam como era a situação dos marítimos na época deles. Não apenas os salários eram baixos, mas o tempo de embarque era muito maior. O 1x1, hoje, é o padrão e o que todo mundo quer, mas é resultado da luta dos que vieram antes de nós. Devemos sempre lembrar dos fatos passados para que a história não se repita. E, caso se repita, saberemos o que fazer, que é lutar pelos nossos direitos e pela melhoria nas condições de trabalho. A melhor forma de fazer isso é com unidade, sabendo a situação de cada um, como cada empresa interage com seu funcionário, verificando se ela está cumprindo com seus deveres trabalhistas e se não está havendo perdas salariais. O Sindicato não é um “chefe”, mas é a quem se deve recorrer para se informar sobre como o mercado está se movimentando em relação aos trabalhadores do mar.



Saulo Loiola Rego  
Oficial Mercante, 28 anos



Marítimos, em assembléia geral, lotam o Sindicato dos Rodoviários, no Rio

## 30TH ANNIVERSARY OF THE **HISTORICAL SEAFARERS STRIKE**

**Back to democracy after the military regime, the largest seafarers strike in Brazil since the 1953 movement faced pressure from companies and government repression paving the way to a combative and transforming trade unionism**

The seafarers' movement launched on February 28th, 1987 displayed its flag amidst the changes then taking place in the country to decisively modify the relations within our Merchant Marine. Despite the differences between that moment and the one we are going through now, UNIFICAR believes that recalling this history will encourage the new generation of Brazilian seafarers to participate more effectively in the collective struggle to support work posts and better labour conditions. Nowadays, when we are permanently threatened with precarious work conditions and loss of achievements, we shall seek inspiration in the strength of the movement that rose as the ultimate negotiation resource of a humiliated category that, despite all odds, showed its unity and courage before the employers' political power and government repression.

## The scene of the movement

In 1987, Brazil was stepping out of a dictatorial regime and the way back to democracy was gradually being paved. With José Sarney as President of the Republic and an extremely conservative National Congress, the country was still ruled by the National Security Act that established that the preparation and actual implementation of strike were crimes. Companies were going through a renewal of their leaderships and political movements were on the rise. Paradoxically, the new government leaders did not dedicate to the Brazilian Merchant Marine the same level of importance that the military governments did in a period when it was recognized as an element of national integration, indispensable to maritime power. Powerful governmental shipping companies (Lloyd, the National Oil Fleet-Fronape, and Docenave) still existed, and the government intervened heavily on the economy. Both for the good, considering the protection of the national capital in the control of large companies, and for the bad, due to a strict salary policy aimed at preventing inflation from getting out of control. The seafarers, in particular, were going through their worst moment in decades vis-à-vis the low salary level affected by an astronomical inflation rate and bad work conditions. Nelson Nunes, known as Gina, then Chief Engineer for Aliança Shipping Co., tells that Brazilian seafarers often felt embarrassed during international trips. “We made so little money that we had to leave it behind with our families and travel completely broke. Seafarers from various countries met in ports, bars and knew about each other’s situation, so we were known for being the ‘world’s poorest ones’. The shipowners themselves were aware but didn’t do a thing. And it was that situation of poverty what triggered the strike”, says Gina.

No respect was shown during the collective negotiations and the shipowners ignored the labour claims, proposing insignificant wage adjustments, which not even by far reached the minimum acceptable. The previous regime’s authoritarianism crosscut society and the labour Unions could not mobilize to negotiate freely. In 1986, a 48-hour strike restricted only to the private company ships served as a test for the big strike that was about to break out. The claims included salary adjustment, reduction of period on board, and more paid leave days.

Ahead of the Marine Engineers’ Trade Union, Edson Martins Areias, with resolve and charisma, led the first steps of the seafarers’ mobilization with encour-

agement and unconditional support from the members of the then Deck Officers’ Union, with the relevant participation of José Murillo Nunes de Faria, a judicious and politically sensible idealist and activist, and his classmate Severino Almeida Filho, a vigorous and aggregating militant. From the very beginning, they received full and vibrant support from Luciano Ponce, president of the Radio Communications Officers’ Union and its board of directors. “The first step taken by the movement was towards correcting the wage gap. We started to organize mobilization groups in the ports and carry out technical work to compare seafarers’ wages against those of ground staff, since Officers’ evasion from the maritime industry was enormous. We sent out the Union directors to travel, rose the awareness of the various categories and went on with the negotiations. The shipowners were intransigent and accused us of being radical. A man can live without a pension fund, a man can live without a job and he can always try a fresh start. What he cannot give away is his dignity”, says Areias, presently the Legal Consultant of the National Confederation of Workers in Waterways and Air Transport, Fishing, and Ports (CONTTMAF).

When the search for an agreement with the shipowners seemed to have been exhausted and the situation became unbearable, the main maritime Unions joined to create CONAMO, the National Mobilization Commission, later renamed as National Mobilization Command (in days when striking was crime, the word “command” could mean even more problems). CONAMO members visited vessels from almost every company to learn from the crew about their situation and whether they were ready to put up a fight against the employers. “The strike was planned silently and secretly, at the Engineers’ Union, where all the categories willing to begin a strike held meetings, thanks to Areias’ leadership”, recalls Severino Almeida Filho, presently SINDMAR and CONTTMAF President. At that very moment, a universal right took shape as a result of the effort to build up unity. Not only the objective of the movement was relevant, but also the right to strike itself was being achieved by the seafarers and by all categories of workers in Brazil as well.

The strike started at 00h00 of February 28th, Saturday of Carnival. The date was chosen due to the fact that the labour courts would be in recess and could not judge the legality of the movement during the holidays. Ships in harbors should start the mobilization immediately and those in route should finish the trip before suspending their activities. Still on Saturday, the whole Merchant

Marine stopped, except Aliança's ship Flamengo. Anchored in Guanabara Bay, it did not adhere to the strike, being under violent protest of nearby ships that simultaneously and loudly blew their whistles. "It was not a question of political consciousness, but rather a physiologic strike. We were moved by courage and suffering. We earned too little, nobody could stand so much exploitation any longer. The movement delayed to take place for the sole reason that we lacked young people willing to fight. Strike is like fire, you need ignition temperature, fuel, and oxygen. We had already reached flash temperature (when the material starts to emanate gas)

because we were heavily exploited and poorly remunerated. We had the fuel: the strength of youth. Young people are naturally unsatisfied, challenging, self-assured, have many certainties and all of this combined provides them with a special form of strength. Our oxygen was the awareness of our strength in a collective struggle. A fundamental aspect of that movement was that we were solidary and participative. Our assemblies were always crowded. All that we needed was to reach ignition temperature. And we did that by mobilizing and continuing the mobilization to reach the ignition point", declares Severino Almeida Filho.

## THRUSH NETWORK (Rede Sabiá)

### FAST AND EFFICIENT COMMUNICATION TO STRENGTHEN MOBILIZATION

The communication network that operated during the 1987 strike was crucial to mobilize the seafarers throughout the Brazilian coast and abroad. Especially today, when literally any type of information can be at hand in a matter of seconds through a smartphone, it is fundamental to highlight the diligent and ingenious work involved in transmitting messages between the strike command and the ships. Three decades ago, contacting the crew on board was not easy at all. We had neither cell phones nor internet, and radiotelephones had poor quality and limited reach, thus being seldom used. It was usual for ships to remain four or five days without any communication with radio stations. The International Maritime Organization (IMO) had not yet made on board GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) mandatory. Therefore, the most available means of communication with the ships was radiotelegraphy. Radio Officers were a reference on board, the bridge between the crew and the outside world. Their missions included spotting other ships by radio, establishing all types of communication (public, ship to ship, ship to shore, supply, nautical, and emergency facilities) besides sending out and receiving personal messages for the crew.

During the strike, a communication control centre was established at the Radio Officers' Union so that every piece of information related to the strike could be spread as fast and as broadly as possible. This is how the symbol of the mobilization, the so-

called "thrush messages", came into being, inspired by a sentence uttered by the movement leader, Edson Areias: "the thrush's sing will change", meaning that the shipowners would have to surrender to the strikers' arguments. Combining great ability in the use of the equipment and talent with words, Luciano Ponce, the Union president and one of the strike leaders, transformed any news in a well-written message that was registered by the Union, but that could be sent out from any place where there was a CONAMO member. The "thrushes" sent out news on the movement, the negotiations and ongoing procedures, all very fast. "When a good idea came in, we summarized it to fit into a straightforward and concise message, without saying too much. We received communications from the ships and immediately re-sent them in telegraphic form to vessels all over the world. The so-called "thrush ships" would spend 24 hours a day sending out news and forwarding messages. Certain frequencies and times were established for the ships to stand by. When the call was made "thrush number so and so..." everybody paid attention, everybody was listening. It could be considered a perfect communication system", praises Luciano Ponce.

MSG SABIÁH - 013/87 - THE MERCHANT MARINE IS A UNITY CELL STOP STRIVING TO STANDARDIZE OUR SALARY IS A MATTER OF HONOUR STOP JOINING THE STRUGGLE TOGETHER WAS A HUGE PROOF OF UNITY STOP CEASING THE STRUGGLE IN UNITY WILL BE A SACRED TASK STOP THEREFORE WE SHALL FIGHT AS LONG AS NECESSARY SO THAT ALL BROTHERS-AT-SEA HAVE THEIR COMMON CLAIMS MET COMMA ADDING THIS CHAPTER OF COURAGE COMMA CIVISM COMMA PATRIOTISM COMMA UNITY AND STRUGGLE TO THE GLORIOUS PAGES OF OUR MARINE UNION HISTORY STOP FRATERNAL GREETINGS

## Pressure and repression: the tough reaction of shipowners and government

The companies suffered the effects of the strike when, in the absence of the seafarers' work, they started to accumulate losses of at least US\$ 650,000 a day, in those days' values. They suspended the payment of February salaries and resorted to the federal government to put pressure on the Unions. On March 11th, the main maritime leaders met with Almir Pazzianotto, then Minister of Labour, at the Regional Labour Court (TRT) in Rio de Janeiro, to discuss the claims that had been rejected by shipowners. Company representatives were also called to the meeting and after five hours of debate, the seafarers decided to go on with the strike indefinitely. Pazzianotto then said that the movement was to be judged by the Superior Labour Court (TST) on the next day and, if it were declared illegal, the companies would be allowed to dismiss the strikers.

TST judged and determined the illegality of the strike. Just after the TST trial, seafarers gathered in trade union assembly and unanimously decided to stay on strike. They would not go back to work unless the companies met their 81 demands. In order to bypass the National Security Law, which did not recognize the right to strike, CONAMO decided not to hold permanent meetings in any specific Union, therefore the meetings started to be held in different places. In the following morning, the then Petrobras Transport Director, Maximiliano da Fonseca, requested support from the Navy Minister, Admiral Henrique Sabóia, to normalize the situation in the ports.

The Sea-Strike Operation was then launched with the participation of four tugs, nine corvettes, and more than a thousand military. The Navy intervened in the transport of oil and by-products by occupying a few oil tankers that were then crewed by military staff. As one could expect, since these military staff were not trained for that job, they failed to perform the typical activities of seafarers. Without any familiarity with the tasks carried out in merchant ships, such as opening and closing holds, some became victims of accidents. Nonetheless, they have remained as agents of repression. As the shipping companies had always had a close relationship with the Brazilian Navy, the shipowners took advantage of the ready and unconditional solidarity of naval

authorities to further repress the movement. Repressive action took the form of restriction of strikers' right to come and go and prohibition of food and water supply to the ships. The efforts to hinder life on board had a very authoritarian character, a by-product of the military dictatorship. "The Navy placed marines in the access to the Petrobras terminal in São Sebastião. In some occasions, a Jeep with Officers would disguisedly follow me wherever I went", tells Idalmir da Silva, then the Captain of Fronape's Barão de Mauá. Ricardo Ponzi, then delegate of the National Federation of Workers in Maritime and River Transport (presently FNTTAA) in the state of Rio Grande do Sul, had his right to come and go curtailed. "To support the ships on strike in Rio Grande, that were sieged by the Marine Corps, I needed to get a writ of habeas corpus issued by the Federal Justice", he tells.

The strikers were fully aware of the risks they ran, but the goal that brought them together was infinitely stronger than their fear. It was not only a matter of reaching a reasonable agreement with the shipowners; the success of the movement would re-establish the subsistence conditions and dignity of the seafarers. This generated a highly emotional sense of strong solidarity and mutual commitment. On Friday evening, a little before the strike officially began, a group of union leaders and militants went out to stop the first ships. "Before leaving, we met at the Marine Engineers' Union, displayed the Brazilian flag and together we sang the national anthem. We knew that going on strike in those days represented an enormous risk, but we did it anyway, just as other generations did in their days. I do not consider today's generation capable of developing such a feeling", analyses Severino Almeida Filho. He goes on to praise the courage of the strike leaders. "One thing is to have an opinion and stand for it when you have no responsibility other than your own life. Another thing is to speak and act in the name of thousands. They were responsible for conducting the process and they really did it, in a very brave manner", he concludes. For Nelson Nunes (Gina), the strongest memories of the movement are the esprit de corps and the bravery of the activists. "We didn't care about the risks posed by the repression, we were just focused on having a better life. I didn't see fear, on the contrary, I saw bravery in everyone, always in an atmosphere of calm and order. We realized that we were stronger together, so seafarers from all companies came in: deck Officers, Engineers, the crew, it was beautiful!" tells the Officer.

## Unity and struggle

Fronape was the only company to make a proposal by offering an adjustment of 100%. At the same time, it called on the strikers to go back to work and threatened them with punishments ranging from warning to summary dismissal. Holding on to their struggle for better wages and work conditions, seafarers stayed on strike. The strike counted on the important support from seafarers who were not union leaders, nor did they mean to be. Some of them in their fifties, approaching retirement age, had a lot to lose in case of summary dismissal.

One of the strongest supporters was Captain Idalmir da Silva. His ship, the Barão de Mauá, put up emblematic resistance against the pressure from shipowners for the crew to go back to work (see his statement below). Captain André Sabatié's behaviour and commitment to his fellows also made a difference. Men like him, performing a diversity of functions on board, were the very soul of the strike. They expressed unquestionable support to the movement by stopping their ships right upon the beginning of the strike. Some asked: "Don't forget to let us know when the strike is over to weigh anchor".

Severino Almeida Filho believes that such attitude was fundamental to bring the seafarers together and ensure the success of the movement. "We had extraordinary people, in several categories. With André Sabatié we learned a lot, both from his life history and from the human being that he was. He became my friend for life, and is one of my two only idols until today. The other is Bonfante", tells Severino, referring to the great Union leader who led the National Strike of the One Hundred Thousand Seafarers in 1953, Emilio Bonfante Demaria.

For Edson Areias, Sabatié was an old Captain who had everything to lose but did not run from the fight. "He was not entitled to a pension fund from Petros and in case of dismissal he would have to live only on the government benefit. He said to me: "Son, it is a duty of our class to support this movement. You are a patriot and we are fighting for Brazil", Areias recalls. He reveals that his most remarkable memory of the strike is that of old fellows coming to the Union to express their support. Among them, Arthur Thime, 90, a retired Chief Engineer, who stated: "I came here, to our Union, because my category is on strike". He also

mentions brave Chief Engineers such as Evandro Felisberto and Hortencio, who challenged the command by saying: "Main engine is all idle down here so that if the Captain wishes to leave harbour he must do it under sails".

As the strike unfolded, the esprit de corps among the seafarers grew stronger, although here and there calling for some persuasion. Officer Paulo Roberto de Paula was Lloyd Libra Navegação Chief Engineer and was ready to go on vacation when the strike broke up. Showing total commitment to the movement, he cancelled his family plans and represented CONAMO on board the Flumar ship that was docked in the Port of Santos and threatening to leave the strike. "The Captain was neutral, but the Chief Engineer was about to give up. The companies were putting pressure on the crew to accept lower salary adjustment rates and decide to stop the strike. I then argued that it was a double-edged sword as only we Officers could take the ship out. They realized that the shipowners were bluffing and if the strike ended at that point, they were likely to be dismissed right away", says De Paula.

He highlights that the differences between seafarers' wages from different companies needed to be overcome in the name of common good. "Fronape salaries were a little better and I was once questioned by one of their high seas captains about seafarers from other companies wishing to have the same. I replied: 'Supposing that Fronape dismisses you tomorrow, where are you going to work? You will have to come here with a lower salary.' So one should not only think of his own job but rather of the labour market as a whole", he adds.

### BARÃO DE MAUÁ: AN EXAMPLE OF COHESION AND DISCIPLINE

I was in command of the VLCC Barão de Mauá, docked outside of the South pier of the Petrobras terminal in São Sebastião (state of São Paulo), when I got a telex from the agency confirming that the strike had begun. I brought the crew together and noticed that from the highest to the lowest rank all members were firmly decided to adhere to the movement. The only exceptions were the radio Officer, a former mil-

itary and an oiler that had served the Navy and, in his own words, had been severely punished during the 1964 Military Coup.

I got in contact with Captain Aloísio Mesquita from the N/T Horta Barbosa, docked inside the same pier. The Barão de Mauá at that moment was discharging Arab crude oil simultaneously to the terminal and to the Horta Barbosa. I told Captain Aloísio that we, from the Barão de Mauá, were about to join the strike and suspend the discharge. He replied that he needed to stop because he would not receive the product from Barão de Mauá. I informed him that the terminal could complement the supply with oil from the ground tanks and asked if his crew were joining the strike. He said yes. So I went back to Barão de Mauá and ordered the pumps to stop unloading. I reported the suspension to the terminal operator and he asked me the reason to be registered in the routine records. I said that we were stopping due to technical reasons. Captain Aloísio did the same with his ship. The terminal staff then came on board to disconnect the chiksans (the pipes connecting the ship to the terminal), since I had said there was no foreseeable date to resume the operation to. My crew was united and disciplined.

That was when the pressure for us to go back to work started. Severino Almeida Filho stayed with us in São Sebastião, making the link with the strike command. The N/T Cassarongongo was operating in the North pier, under Captain Justo, the only one who assumed to be against the strike. Ironically, he was dismissed and left the ship to go to Rio de Janeiro. The Cassarongongo left the deck with the Ports Captain on board, under orientation of the pilot, assisted by Petrobras tugs. As the crew had crossed their arms, the Navy marines were called to tie the ropes, after leaving their weapons safely on board.

The pressure grew up and in the following day the terminal supervisor Dr. Stael Prata and the Ports Captain came on board the Barão de Mauá. They tried to persuade me to cast off the Barão de Mauá, go to the anchorage and stop there. I refused, so they warned me about the intention to cast off the ship on the following day, just as they had done with the Cassarongongo. However, there was a “small” difference: the Cassarongongo had a 12,000 ton DWT whereas the Barão de Mauá had 280,000 tons. I pointed that although

the ship was not operating, all of the vital devices were functioning in total security. I then made myself available to provide whatever information they needed, on two conditions: the crew had their arms crossed and would not operate any machine; and during the manoeuvre I would officially hand over the ship command to the Ports Captain and would not recover command until anchorage. The Ports Captain told Dr. Stael that he would not make the manoeuvre under these conditions, and both left the ship.

I should stress that these were solemn moments. The authorities were welcomed on board by the whole crew, elegantly and respectfully lined up in white uniforms, as expected considering their condition of excellent seafarers. The authorities greeted one by one, as they arrived and left. To this day, I get emotional remembering that moment.

After that, the pressure grew stronger. Following Fronape instructions, Captain Otto Wangler came on board to replace me and my crew. My own supervisor Admiral Telmo Becker Reifschneider informed me that I was dismissed along with all my crew. I brought my crew together and recalled everything those valuable men did while performing their functions. Countless times, we crossed the seas, oceans, straits, and canals together, facing inclement weather, war zones, and storms that could terrorize even Neptune, the god of the seas.

The substitute crew was brought in by charter flight up to Ubatuba and then by bus to São Sebastião. I waited for Captain Wangler at the agency and told him that we had just reached consensus with the shipowners and the delay in suspending the strike, simultaneously with all of the oil tankers, was due to delays in communication. He replied that he had instructions to return with his crew in case the ships were operating again. On the next day, I received him on board the Barão de Mauá with my whole crew lined up at the boarding ladder. He explained the details of the crew substitution procedure that was supposed to have taken place, but was aborted.

And so we went on with our lives after having achieved, among other things, a fair salary rise thanks to a historical strike that will be forever in the mind of this old sea wolf

▮ Captain Idalmir da Silva

## HOPE FOR FREEDOM AND POPULATION SUPPORT

As society at large became better acquainted with the maritime activity, it also realized the importance of the Merchant Marine and questioned the oppressive law to which we were still submitted. The support to our strike meant the support to a new hope for liberty, with social rights. Several marches of protest were organized in favour of the seafarers. In the biggest of all, Rio Branco Avenue (downtown Rio de Janeiro) was almost completely taken. Although in those days women were not allowed to join the Merchant Marine, they supported the movement anyway. They sent out messages by VHF encouraging their partners and joined the marches. “We will not overlook this fight, for we have empty pans and absent husbands”, declared Maria Aparecida Lima, one of the leaders of the Women’s Movement in Support of Seafarers.

The UNIFICAR magazine publishes the document sent by the Women’s Movement in Support of Seafarers to José Sarney, President of the Republic:

Your Excellency Mr. President of the Republic José Sarney.

Allow me to use this letter to draw your attention to the families of the seafarers. Do you know what the life of a sea citizen looks like? Do you know how it feels not to be near when your child is born, or at least have the right to see your child die? Or wives, husbands, parents, siblings etc. Do you know how it feels not to observe holidays or Christmas? Do you know how it feels to work during 72 hours non-stop? This happens often. Do you know how it feels to be away from your family from 45 days up to six months, and when you come home you have to be on board again by 7 a.m. of the next day? Do you know what it means to make miracles with one’s salary, with this inflation rate? Do you know what the psychological effect of all of this is? We are seeing our husbands being pushed against society just to satisfy their employers’ interests. After so many years producing wealth for our nation, we are being put aside. The Brazilian Navy has made our husbands prisoners on board the very ship where they work.

Some companies have suspended our consignations and others are boycotting the most sacred of all: the food of our crew. It is hard, Mr. President, to believe in my country and to make my children believe. So much attention is dedicated to banal things. It is outrageous, Mr. President.

With all my respect and anger, in the name of wives and families, I subscribe

**Maria Aparecida Corrêa Lima, wife of Marine Engineer.  
Women’s Movement in support of Seafarers**

## The tense atmosphere of negotiations

After the strike was declared illegal, the companies started to revise their negotiation terms. In a meeting with the participation of Minister Pazzianotto, Syndarma offered an 80% salary adjustment. On March 13th, during a conciliation session between the shipowners and the Seafarers Confederation, at the TRT in Rio de Janeiro, the employers’ representative said that he would only negotiate up to 42.7%, the percentage established by the TST. The manoeuvre shocked the Union leaders and they refused to accept it. The TRT President himself, Judge José Teófilo Clementino, harshly criticized Syndarma’s attitude: “The employers’ syndicate shows a skillful intransigence. Were I able to undress my judge robe, and as outrageous as I am - as a man, a common citizen - I would say that if one day I had to seek another job, by no way would I come close to any company affiliated to Syndarma”, stated the judge as he closed the session.

Right after that, Fronape, then a Petrobras department, summarily dismissed six staff involved in the strike: Severino Almeida Filho, Jailson Bispo, Darlei Pinheiro, Luis Felipe Nunes Lopes Tavares, João Silva Mesquita and Paulo César de Araújo Ponce Pasini. “Fronape’s security staff had tapped the ships in Rio de Janeiro and the alleged reason for dismissing Bispo and Darlei was not their participation in the strike, but rather the fact that they had been talking by VHF without Captain’s authorization. I unsuccessfully tried to negotiate with the company directors to overturn their dismissal on the allegation that in the absence of the Captain, the Officer in charge responded for him and was free to use the VHF to speak freely about whatever subject”, recalls Captain Edison Calenzo, then Fronape General Inspector. They were the only ones summarily dismissed from that company, as a result of the TST sentence that judged the strike illegal. Almost four years later, they managed to recuperate their jobs at the Petrobras System thanks to a legal decision including an agreement celebrated along the lines of the 1988 Federal Con-



Navy marines on standby at the Port of Rio de Janeiro during the strike

stitution. After resuming their maritime career, three of them became Union leaders, two continued to work in the maritime activity and the other succeeded in a public context to become a Banco do Brasil high rank staff member.

The Seafarers' Trade Unions then started to negotiate separately with the companies. Global and Flumar were the first to raise the base salary by 120%, retroactive to February, and an agreement was reached for the return to work of 330 staff and 11 vessels. The two companies also guaranteed the payment of non-worked days and committed not to punish the strikers. Out of the 150 Syndarma ships, 139 had not yet gone back to work. Soon after that, 14 shipping companies and maritime support companies (such as Kommar, Mercantil, CBTG, Marvinave, and Taquara) followed the steps of Flumar and Global and broke up with Syndarma. The agreements included the same 120% adjustment to the base salary.

As the mobilization reached its third week, food and drinking water were running out of stock on the anchored ships. The Ports Authority of Rio de Janeiro and São Paulo published a note forbidding the delivery of supplies to the ships on

strike. The crew did not give up the movement, but denounced a slavery regime on board and described the ships as floating prisons, as they were imprisoned on board and prohibited to see their families. With the purpose of listening to the strikers' demands, a group of parliamentarians led by State Representative Ms. Jandira Feghali went to the Port of Rio de Janeiro, but their entrance was denied by the Marine Corps. Ms. Feghali, a strong supporter of the seafarers' movement, drew political support to their cause and built up a relationship that is very active until nowadays. The parliamentarians had to seek permission from the naval authorities to enter the docks. The circumstances denounced by the Union were verified by the commission in loco: there was lack of food on board and the crew had no permission to leave the ships. The seafarers trusted that the Legislative Power could help their negotiations with the shipowners. In an attempt at lifting the blockade of food delivery to the ships and the free movement of the crew, the maritime leaders resorted to the Supreme Military Court. It called for CONAMO's legal office to request a habeas corpus to re-establish the seafarers' right to come and go. CONAMO believed that repressing the strikers was part of the

## HEADING FRONAPE'S GENERAL INSPECTION UNIT, EDISON CALENZO WAS AN ETHICAL COMMANDER DURING THE SEAFARERS' STRUGGLE

While most shipowners still did not take the possibility of a seafarers' general strike seriously, Edson Calenzo had already warned his superiors that the strike was just a matter of time. In consequence, he sent one of his staff to participate in the assembly that launched the strike to provide him with first-hand information. As soon as the strike broke out, he took over the role of coordinator, at the request of the Fronape board of directors. "Our seafarers were very unsatisfied and my relationship with the strikers was as good as it could be, always based on mutual respect. Their movement was led by Edson Areias, a tremendous Officer and a full-hand professional, with a fabulous culture, who knew very well what was at stake. On the Fronape side, we had Severino Almeida Filho, an emerging Officer who had been my Cadet Mate. I knew him well as well as his determination, so I had no question about his objectives", says Calenzo.

This mutual trust was proven in an event that the Captain sees as remarkable. Calenzo was sending out radio messages to the ships in Rio de Janeiro when he was asked by an Officer from the *Maísa* ship whether the information transmitted was true. A CONAMO representative intervened in the conversation and said that any doubt about what Captain Calenzo was saying would not be admitted. "This was an extremely important moment, when I felt that the strike commanders had

full respect for all that we were going through", he stresses.

Another such episode took place in Aracaju (state of Sergipe) highlighting the adhesion of the Captains to the movement. Talking to Edilson, Captain of *Bagé*, an oil tanker on strike, Calenzo requested the ship to continue loading. He argued that the storage capacity was almost full and the production staff had said that, in case it was completed, the work of some of the small production wells would be interrupted, causing non-recoverable losses. Following Captain Edilson's guidance, Calenzo personally explained the problem to the crew. The ship was then tied up, loaded and went back to striking. This is to show that there was, in fact, unity and that there was neither internal nor external interference on the strike. "Coercion or use of force never happened. Things unfolded by means of dialogue. Severino was the main Fronape strike coordinator, the person who effectively talked to the staff even though he was not high rank. He was always there when I spoke to

"The strike was conducted with heroism. It was not only about money. A great number of claims were met and led to changes in our environment"

the crew. Compared to what was going on in the other companies, a respectful relationship prevailed at all times, free from restlessness, prohibitions or use of force", declares Calenzo.

However, the fact he regards as the most significant one took place in Barreirão, the Fronape gymnasium localized in the port area of Rio de Janeiro. The company had requested the presence of all seafarers to announce an irresistible proposal. And to ensure that, Petrobras provided transport, including for the men on board, except those on duty. Around one thousand men were present and Calenzo opened the event saying that it was not an assembly, but rather a meeting to present a proposal. At that moment, he had to leave the stage to answer an urgent phone call, and when he returned he learned that Petrobras had cancelled the presentation of the proposal, so the meeting was suspended. "Expecting a tremendous boo, I publicly and openly explained what had happened and asked the men to peacefully leave the place. The boo never happened and Severino, reconfirming his amazing leadership, told the audience that the meeting was closed, that the strike would go on and asked participants to leave in order. And much to my relief that was done", recalls the Captain.

Calenzo believes that the strike was conducted with heroism and was a landmark in the struggle for the category's rights. "It was not only about money. A great number of claims were met and led to changes in our environment. Even the improvements that failed to be achieved that year became true in the following years", he concludes.

employers' strategy to break the backbone of the mobilization. In the last week of March, Syndarma accepted the proposed 120% wage increase plus bonus, agreed to maintain strikers' salary payment of non-worked days, and committed not to punish them. In an assembly held at the Marine Engineers' Union in Rio de Janeiro on March 26th, the workers decided to put an end to the strike in the Syndarma affiliated companies and go back to work on the following day.

At that point, only the Lloyd Brasileiro seafarers remained on strike. The National Superintendence of the Merchant Marine (Sunamam) alleged that the salary adjustment claimed by the crew was out of the question vis-à-vis the company's poor financial situation. Nevertheless, the company resumed the negotiations with the strikers and the two parties finally reached consensus on April 5th. The workers on the 40 ships of the company supervised by the Ministry of Transport obtained a 120% increase in their base salary and this is how the biggest strike ever of the Merchant Marine ended.

### **NEW ACTIVISM AND EXPERIENCE MERGED DURING THE NEGOTIATIONS**

Despite the good organization and the initial enthusiasm, after a few days the strike seemed to have gone stuck. The two strike leaders Edson

Areias and Luciano Ponce went to the Deck Officers' Union to seek the support of the then president Romulo Augustus Pereira de Souza. "I was reassured of the great leader that he was, because only great leaders are self-conscious of their limitations", Romulo declared, praising Areias. He told his peers that they needed to claim for a readjustment percentage that, once agreed, could set the granting company free. In order to do that, they needed to make an agreement with one shipowner, and reopen the conciliation already closed at the TST.

Romulo called an old friend, Laurits von Lachman, a responsible entrepreneur from the Global Company, to request the signature of a separate agreement with the strikers. He asked his friend to talk to Areias, since he himself had only restricted power in the strike command. After some resistance, Lachmann finally signed the contract and had his company immediately set apart from the employers' syndicate. This attitude served to show that – contrarily to what the press and other shipowners had said – the seafarers were not the intransigent party. So the deadlock found an end. The separate contract signed with Global made it possible to reopen the conciliation phase at the TRT in Rio de Janeiro, which had been closed by the TST in Brasilia. After that, Romulo had little participation in the negotiations with shipowners and authorities.

---

## **The maritime Union movement 30 years later**

During the strike, most maritime jobs were concentrated in Brazilian cabotage and a few long course ships. After the extinction of several cabotage companies and the Lloyd Brasileiro, Trade Unions realized the need to seek other spaces in the labour market, namely the Offshore. Therefore, in the mid-90s, the Unions carried out activities that first culminated in Resolution Norm 31 (Resolução Normativa - RN 31) of the CNIg National Immigration Council, which in 1998 was already working to protect the interests of Brazilian seafarers. In 2003, RN 58 came into force. This Norm, in addition to making the recruitment of Brazilians mandatory for several technical levels and activities of companies chartering foreign vessels to operate in Brazilian waters for more than 90 consecutive days,

also defined the proportionality of Brazilian crew. Following intense debates between SINDMAR and the heads of CNIg, a proposal was formalized and presented to the organization's counsellors (representatives from the government, workers and employers). This proposal resulted in RN 72 that rules the progressive use of Brazilian manpower in the maritime industry after 90 days of foreign vessels' permanence on Brazilian waters, both in cabotage and Offshore.

"RN 72 ensured jobs for Brazilian workers, but neither this Norm nor any other achievement is the fruit of spontaneous generation. The struggle was tough and faced strong resistance from the shipowners. We had to learn how to operate offshore vessels, an activity quite different from that to which we were used. We also resorted to Law 6.815 that rules the sharing of technology. Nothing was given to us easily. On the contrary, it called for a

“All of the pre-salt production is transported by ships, either Brazilians or not, but still with the work of our seafarers. Therefore we need to have control over the pre-salt, which is our greatest source of future energy and wealth. It should be an element of national mobilization, such as the campaign 'The Oil is Ours'”

Ricardo Ponzi,  
President of FNTTAA

lot of thinking and search for means to employ our staff”, declares Odilon Braga, SINDMAR and CON-TTMAF Director-Secretary.

Thanks to the Unions’ struggle, we still see vessels flying Brazilian flags with national crew on board. Without them, our waters would have already been taken by foreign seafarers working under convenience flags. Furthermore, we would not have a national industry, neither jobs for the Brazilian seafarers. There have been media attempts at undermining Union activities by praising meritocracy and competitiveness. These merely ideological elements clash against true Union’s ideals of cooperation, solidarity and the vision that moving forward depends on being united. It is up to the Unions to face this debate, however harsh it might be.

Would it be possible to mobilize seafarers today around a movement such as the one of three decades ago? In the opinion of Edson Areias, the main leader of the 1987 strike, “it is always possible to organize a movement such as that of 1987, but the experience with the recent Transpetro strike was quite traumatic. We had never had fifth columns on board, people acting against the law and oppressing

their peers while others resisted. I think there is a concerted campaign against society organization. Representativeness will tend to vanish if everyone decides to solve the problems their own way. Despite all of this, the Union was very successful at conducting the strike”.

Luciano Ponce, another leader of the historical strike, believes that it would call for a social and economic context equivalent to that of 1987. “In my opinion, as long as there is preparation and good timing, we could manage to carry out a similar movement. If there is social compression and awareness, it is possible. In general, people only complain when they have already lost everything. If they still have something, they wait. But as soon as they can no longer pay the rent and start lacking this and that... then the situation blows up and gets completely out of control. This is what happened 30 years ago”, he argues.

Severino Almeida Filho, SINDMAR President, is less optimistic. “This strike took place thanks to the feeling of anger. I had no doubt that I and others would be fired, but we full-heartedly joined the cause anyway. People had another mentality, they participated, read, thought, argued, and talked more. The relationship with the Union was also more respectful. People came to the Union to debate and it was a good debate. There were also much more Union members all over Brazil. Today I feel that people are losing their cognitive capacity, getting isolated into their smartphones and being manipulated without any resistance. To consider them simply as shortsighted is to be extremely kind. They are getting poorer and poorer, losing their jobs, and letting go of relevant public policies and, in spite of that, they insist in assuming positions anti-Union, influenced by a sort of media that is not only little intelligent but also, and mainly, biased. They even emphasize not to like politics, as if politics was something to be liked. Above all, politics is necessary in any organized society. It is necessary to avoid being politically illiterate (in terms of political party, Union or whatever) if we are to effectively contribute to advocating our own interests. Not without concern, I see that this was better perceived in the past”, he regrets.

Nelson Nunes (Gina) agrees that a movement such as that of 1987 would hardly take place in our days. “A lot has changed since then. We achieved better salary levels and social conditions. The



The strike won public support in cities like Rio de Janeiro

strike brought us together and stimulated the respect towards our category. The Unions started to turn into real Unions, with more professionalism. I don't believe that it would be possible to reproduce that mobilization today because the context was quite different then. There were collective conventions affecting all of the companies and flattening wages. It was necessary to produce addendums later to try to improve something. At present, each company signs a collective agreement so I find it very hard to promote the same level of mobilization", he concludes.

For Ricardo Ponzi, President of the National Federation of Workers in Aquatic and Similar Transport (FNTTAA), there are enough reasons for a mobilization such as that one. The main issue is to keep Brazilian control over the pre-salt layer. "All of the pre-salt production is transported by ships, either Brazilians or not, but still with the work of our seafarers. Therefore, we need to have control over the pre-salt, which is our greatest source of future energy and wealth. It should be

an element of national mobilization, such as the campaign "The Oil is Ours", one of the best examples of national mobilization. The big financial capital is not interested in opening up the pre-salt to large multinationals, in a regime of cession, and have it transported by costly Brazilian seafarers. They would rather get the full package: the pre-salt, the ships, and also the manpower. So I feel we must focus on protecting our jobs, which is directly linked to protecting our wealth, particularly, the pre-salt. This should be the core of our mobilization", he explains.

Generations of Union members go by and the struggle should be handed over to those who remain. Companies will continue playing their role, namely trying to raise their profits with lower costs. Crews are getting smaller and smaller and the day shall come when all of the ships will be commanded from ashore. But before human labour on board disappears, the cost of manpower will continue to have a significant weight. Since no conquest has been or will ever be granted in good will, SINDMAR perpetuates its tireless struggle in favour of the seafarers. "SINDMAR is the one and only of its kind, often cited as an example. People hardly believe that a Union can be so concerned about the training of its professionals, even more than the Brazilian government. On the other hand, there are the short-sighted, the arrivistes and the profiteers who invest neither in their own career nor in the protection of their job, of the fleet and of spokespersons capable of keeping a dialogue at the level of their audience to negotiate the interests of all in political and legal terms", states Areias.

Severino Almeida concludes: "In summary, the seafarers have an ongoing legitimate struggle that includes the Collective Labour Agreements with fair wage adjustments for our members and the establishment of a 1X1 work-and-rest regime in all companies. In times when society as a whole nearly fails to understand the importance of a collective struggle, everyone should be aware of his role in the fight against exploitation in the job. Preoccupation should not be immediate, restricted to the job one holds, but rather focus on the future of our work posts and the life conditions of our category. There is no doubt that the most important goal in any negotiation and in a potential strike today would be to recover the respect for the seafarers".



## The 1987 strike inspires young seafarers to face current challenges

For our category, the 87 strike was the milestone of our fight with esprit de corps. At that time, we earned very little so that Trade Unions mobilized to achieve the desired results. All that we achieved then has not been forgotten, but today it feels as if that chain of unity had been broken apart. Cuts in ships are increasingly weakening the seafarers within the companies. The category should mobilize and the Union serves as a basis for that. However, instead of making use of that strength, people prefer to act by themselves and that undermines them.

As we undergo the present political moment debating the Pension Reform, with strikes going on, we celebrate thirty years of that national mobilization. Time is ripe for a serious mobilization capable of making a difference, just like the one of 1987. Those who are not engaged in body and soul with our profession are failing to realize that we are in the middle of a crisis, that jobs are vanishing, and that we run a high risk of returning to the same situation of 30 years ago. I am not talking of earning a poor salary, but rather of staying poor until getting a job. We are seeing cases when 300 people compete for one work post, and under these circumstances shipowners are very likely to flatten wages, cut staff, and impose even more responsibility to those who remain.

We are already suffocating, what else are we waiting for? We are still forced to absurd work shifts, such as the Tran-



Paulo André Barros e Silva – Merchant Officer, 40

spetro seafarers who did not manage to get the 1X1. The company manages to make them “shut-up” by promising to conduct an analysis but ends up postponing the implementation of the regime. The Trade Union is the only instance capable of claiming for seafarers’ rights to be fulfilled by the companies. But Unions cannot act alone. Below the head comes the body - the people - who should move the cause forward before it is too late.

I have always heard that the 87 strike was a very important movement for our class. Were we to continue with those wages, insufficient to provide for our family, perhaps young people like me would not have become a seafarer. I come from the state of Minas Gerais, I am dazzled by the sea, but I would not have chosen to become a Merchant Officer if not for the conditions we have today. The 87 strike has had and continues to have an impact on the reality of the new generations. Besides being aware of this, we must also participate in every possible way in the efforts to ensure our work posts: by helping, monitoring, and forcing companies to fulfill RN 72, not permitting seafarers from other countries to occupy the work posts so hardly achieved by our Trade Unions. In the current political scene, with so much uncertainty, the category needs to be united and mobilized if it is to survive.



Ramon Dias de Siqueira – Merchant Officer, 24

At the Academy, teachers used to describe what the seafarers' situation looked like in their days. Not only were wages low, but the time on board was much longer. Today's 1X1 is the standard, and is what everyone wishes for, but it results from the struggle of our predecessors. We have to keep the past in mind so that history does not repeat itself. And if it does, we will know what to do, we will know what it means to stand for our rights and for the improvement of our work conditions. The best way to do this is with unity, being aware of the situation of each one of us, of how each company interacts with its workers, verifying whether the companies are fulfilling their labour duties and if there is no wage loss. Rather than a "boss", the Trade Union should be our source of information on how the market moves in relation to the seafarers. Those who are not engaged, body and soul, with our profession are failing to realize that we are in the middle of a crisis, that jobs are vanishing and that we run a high risk of returning to the same situation of 30 years ago.



Saulo Loiola Rego – Merchant Officer, 28

I have always heard that the reason for the 87 strike was the devaluation of our category and that it served as a turning point. After it, things started to get better so the efforts of those who came before us need to be acknowledged. Nowadays, our wage is not high but it matches our enormous responsibility on board a vessel. One phrase that I learned here at SINDMAR was "were the seas always an admiral sea, we wouldn't be the ones to have a place up there". We are men forged to the sea and it is fair to have wages and work conditions equivalent to our responsibility. This calls for our permanent surveillance not to lose our achievements. The minimum we seafarers should do is to be fully aware of the questions affecting us and the Union's positions to help us know where we stand.



Moreno Cordeiro Meireles – Merchant Officer, 27



## DO MAR À LAMA

**Armadores enviam embarcações para desmanche sem considerar compromissos de segurança, responsabilidade social e respeito ao meio ambiente**

Em 2016, duas embarcações que fizeram parte da frota da Transpetro foram encaminhadas para desmanche na costa indiana: o Guarujá, que agora se chama Arujá, e o Lavras, rebatizado como Avras e atualmente registrado como Manek. Em 7 de janeiro deste ano, o petroleiro Potengi, outro navio que até pouco tempo pertencia ao Sistema Petrobras, partiu do porto do Rio de Janeiro rumo à Ásia. Sob a bandeira do Djibouti, país localizado no Nordeste da África, o Potengi também recebeu um novo nome. O Ten,

como agora é chamado, em breve chegará a um estaleiro para ser demolido. Com 218m de comprimento e 8,6m de calado, o gigante de 25 anos será retalhado pelas mãos de pessoas ávidas por trabalho. Ainda que se trate de um ofício arriscado, elas sempre estão lá, ansiosas, à espera de um navio. Homens, mulheres e até crianças caminham, muitas vezes descalços, sobre um mar de lama.

Desprotegidos, sem fazer uso de equipamentos de segurança, eles arriscam as suas vidas para ganhar alguns trocados no fim do dia. O objetivo? Poder comprar um pouco de comida para levar para casa. Em uma busca rápida na internet é possível encontrar imagens e depoimentos de trabalhadores. “Fazemos o que podemos para ter o que comer. Só tentamos alimentar nossa família”, disse um homem a jornalistas de uma TV portuguesa que produziu documentário sobre a demolição de navios na costa asiática. Em outro trecho do filme, um morador lamenta a



“Entre os países que poluem as costas do Sul da Ásia encontra-se o Brasil. Em 2015, armadores brasileiros enviaram oito embarcações para demolição na Ásia Meridional. Quatro acabaram em praias paquistanesas, duas acabaram em praias de Bangladesh e as restantes na costa indiana de Alang. Dois dos navios pertenciam à Petrobras Transporte S.A., que possui um recorde negativo de 20 embarcações enviadas para o Sul do continente asiático nos últimos quatro anos”

Shipbreaking Platform



O Potengi é uma demonstração recente de como a Petrobras tem transferido a responsabilidade no desmanche dos seus navios

## “Pelo menos 79 pessoas ficaram feridas e 55 morreram durante o desmanche de embarcações em Bangladesh e Paquistão em 2016”

Shipbreaking Platform

poluição causada pela atividade. “Antes, pescávamos mais facilmente. Vendíamos bem e dava para nos alimentarmos. Agora, nem temos o suficiente para comer. Os donos dos estaleiros não percebem isso”, desabafa o homem.

Meio ambiente degradado. Praias contaminadas e pessoas doentes pelo contato com resíduos de substâncias tóxicas que chegam junto com os navios. Embarcações que deveriam ser limpas pelas empresas antes de serem entregues aos estaleiros. Pessoas mutiladas e mortas por placas de aço que despenham sobre elas ou por explosões causadas pelo acúmulo de gases no interior dos navios. Muitos trabalhadores, por morarem longe dos estaleiros, ficam alojados em barracos, sem energia elétrica e água encanada. Cozinham alguma coisa para comer em um fogão improvisado. A atividade, que atravessa gerações e está compondo vilas de pescadores formadas por famílias de órfãos e viúvas, é intensa.

Segundo relatório da Organização Não Governamental (ONG) Shipbreaking Platform, ao todo, 768 navios transoceânicos foram vendidos para depósitos de sucata em 2015. Destes, 469 foram desmanchados nas praias da Índia, Paquistão e Bangladesh. Nestes lugares, de acordo com a ONG, os estaleiros não respeitam os direitos dos trabalhadores e não seguem normas de proteção ambiental. E quem está contribuindo para a criação deste cenário? A Petrobras, ainda que indiretamente. O processo tem início quando seus navios ou embarcações que afreta junto a armadores nacionais ou estrangeiros são ven-



didados para uma organização, na maioria das vezes, estabelecida em outro país. Esta nova proprietária os encaminha para uma das praias da costa asiática, onde se concentram os estaleiros piratas. Os armadores que vendem navios sem se preocupar com a reciclagem responsável também deveriam ser responsabilizados. Como forma de disfarçar a realidade, as empresas se declaram transparentes. “Subsidiária da Petrobras, a Transpetro compartilha a Política de Responsabilidade Social de todo o Sistema, que entende que responsabilidade social é a forma de gestão integrada, ética e transparente dos negócios e atividades e das suas relações com todos os públicos de interesse”, diz o texto disponível em seu site.

A bandeira da responsabilidade social do Sistema Petrobras deveria estar hasteada a meio mastro. Nada menos que 20 navios que pertenceram à empresa de logística e transporte da Petrobras foram encaminhados para praias asiáticas entre 2012 e 2016, sem contar outros tantos entre os milhares que estiveram por longo tempo afretados pela empresa na última década. A atividade de demolição



de navios em fim de vida útil na região não pode ser motivo de orgulho. Pelo menos 79 pessoas ficaram feridas e 55 morreram durante o desmanche de embarcações em Bangladesh e Paquistão em 2016. Entre 2013 e 2015, foram 89 feridos e 53 mortos na costa de Bangladesh, de acordo com a Shipbreaking Platform. Em entrevista exclusiva à revista Unificar, o Diretor de Comunicação da instituição, Nicola Mulinaris, lembra que a Petrobras elaborou um guia sobre a importância do respeito ao meio ambiente e aos trabalhadores, mas ele ressalta que a empresa não cumpre o que diz. “A Petrobras desenvolveu o seu Guia de Segurança, Meio Ambiente e Saúde, no qual a importância da proteção ao meio ambiente e a segurança dos trabalhadores são destacadas. Mas, quanto à prática de enviar navios para demolição, a gigante brasileira simplesmente ignora os seus próprios valores essenciais. A Petrobras tem, de fato, enviado vários navios com prazo de vida útil esgotado para serem desmanchados no Sul da Ásia nos anos recentes”, declarou. Para se eximir de qualquer responsabilidade, os armadores raramente vendem os

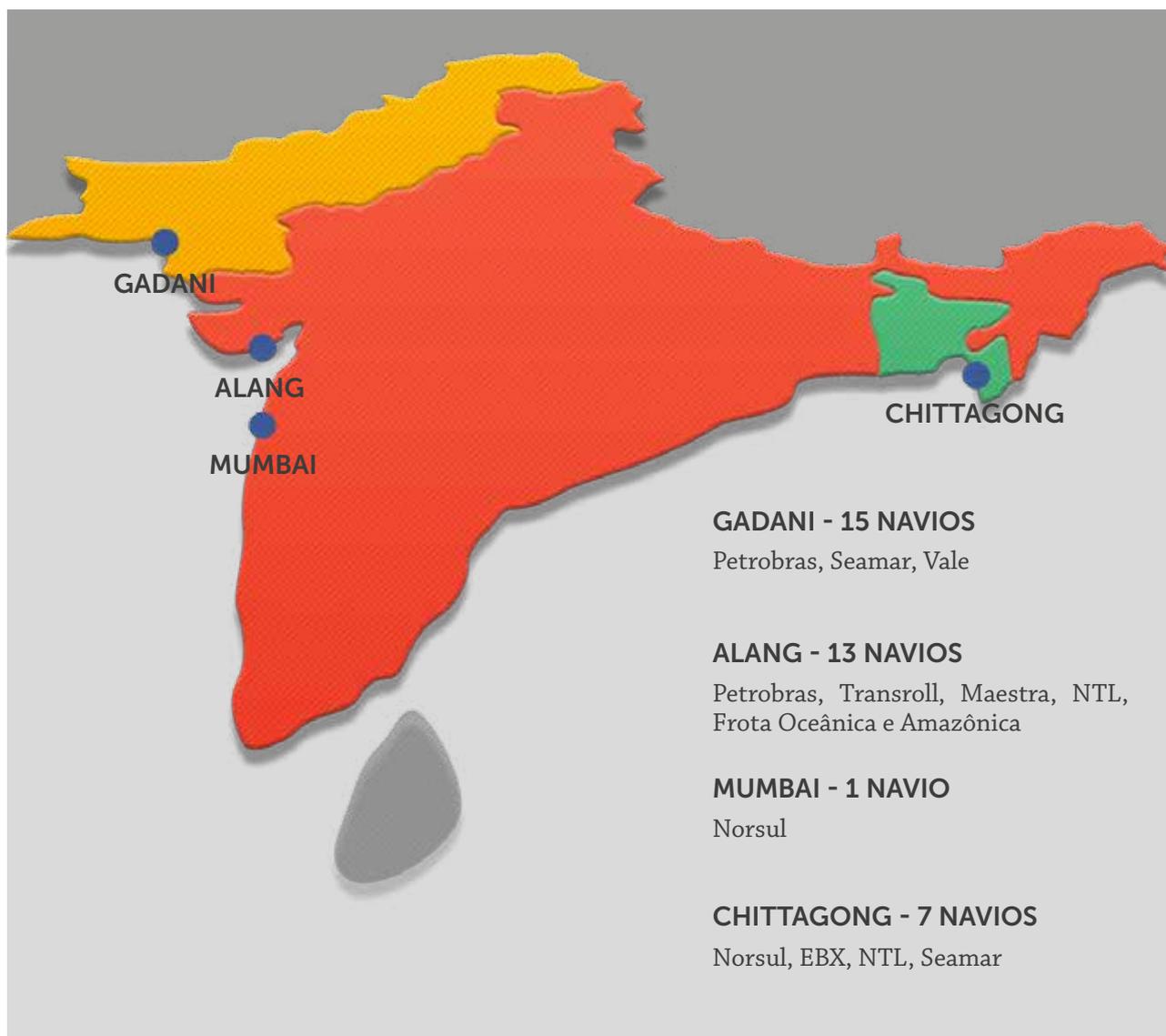
navios diretamente para instalações de demolição. “Os dirigentes da Petrobras alegam que a destinação dos navios não foi decidida por eles e que essas embarcações foram vendidas para terceiros, ainda para continuar em operação. No entanto, bancos de dados marítimos bem confiáveis mostram claramente a Petrobras como a última proprietária a fazer uso desses navios”, disse Mulinaris.

O Diretor da ONG acredita que a Petrobras está consciente das condições que envolvem a demolição de navios e mesmo assim permite que os compradores enviem as suas embarcações para os piores estaleiros de demolição do mundo. “Acreditamos que a Petrobras deveria adotar uma política interna e externa de reciclagem, certificando-se de que seus próprios navios são demolidos em instalações fora das praias, onde a segurança dos trabalhadores, os direitos humanos e a proteção ambiental estejam assegurados”, declarou. Além da Transpetro, a Shipbreaking listou outras empresas brasileiras que despacham embarcações para os estaleiros piratas. Entre elas, a Companhia de Navegação Norsul, a Transroll Navegação,

a Maestra Navegação e Logística, a NTL Navegação e Logística, a Frota Oceânica e Amazônica, a EBX e a Vale. Juntas, enviaram 36 navios para a região entre 2012 e 2016. Só a Vale encaminhou cinco embarcações para o Paquistão e Bangladesh nos últimos dois anos. Em julho de 2016, afirma a Shipbreaking, um trabalhador morreu esmagado em Chittagong, na costa de Bangladesh, enquanto desmantelava o navio Vale Ore Timbopeba. A irresponsabilidade social e ambiental com relação à reciclagem de navios evidentemente não se restringe às empresas brasileiras, e a terceirização de responsabilidades, infelizmente, está se tornando uma prática comum. A Maersk Line, empresa dinamarquesa que controla grande parte do transporte de contêineres no Brasil e na

América do Sul, que também diz praticar uma gestão responsável de seus negócios, segundo relatório da ONG dinamarquesa Danwatch, repercutido pela Shipbreaking Platform, vendeu 14 embarcações para uma empresa alemã em 2009 e continuou a operá-las até 2013. Depois, elas foram levadas para estaleiros de demolição na Índia. A máscara da empresa caiu. A manobra foi tão negativa que mobilizou a opinião pública internacional e políticos dos partidos de oposição durante um encontro com o ministro do Meio Ambiente da Dinamarca, Esben Lunde Larsen. Ele foi criticado por não se posicionar a respeito do desmanche de embarcações da Maersk no Sul da Ásia, limitando-se a citar a Convenção de Hong Kong e detalhes técnicos que deveriam ser seguidos.

### 36 navios foram enviados para a região entre 2012 e 2016



## A CONVENÇÃO DE HONG KONG



Nilson José Lima

### Reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios

Atualmente, apenas cinco Estados-Membros da International Maritime Organization – IMO ratificaram a Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, mais conhecida como Convenção de Hong Kong 2009: Bélgica, Congo, França, Noruega e Panamá, que representam 20,34% da tonelagem bruta mundial. A baixa ratificação desta Convenção deixa ainda distante o momento da sua entrada em vigor. Os grandes Estados que reciclam navios, tais como Índia, Bangladesh e Paquistão ainda não a ratificaram, mas com um ou mais destes países, já seria alcançado o percentual de navios reciclados nos últimos 10 anos, o que é uma das exigências para a Convenção entrar em vigor.

Em vários momentos, chegam à IMO críticas sobre a poluição ambiental, perigos à saúde humana, transferências de materiais perigosos de um Estado para outro, causadas pelos navios que alcançam o término de sua vida útil. Várias agências reguladoras participaram na elaboração da Convenção de Reciclagem de Navios, focadas em sua maioria nestas preocupações, mas nenhuma destas agências possui poder para legislar em um país soberano. Tendo isto em vista, foi realizada uma distribuição de obrigações por parte dos construtores de navios, empresas de navegação, trabalhadores marítimos, locais de reciclagem e fiscalização em diversos Estados onde os navios transitam. Isso permite que os problemas sejam atenuados não só ao final da vida do navio, mas durante toda a sua vida, dando início aos diversos controles desde seu lançamento ao mar, por exemplo, mantendo

a bordo dos novos navios um inventário dos materiais perigosos ao meio ambiente e à saúde humana utilizados na construção dos navios e em seus equipamentos. Assim ao final da vida útil, esses materiais são retirados de bordo de maneira segura.

Para que este plano siga em frente, os Estados devem atender aos requisitos estabelecidos e aderir à Convenção, possibilitando que os problemas apresentados atualmente na reciclagem de navios em baixas condições alcancem solução. A fiscalização dos navios é realizada pelos Port State Control de cada Estado. A idade mínima dos trabalhadores que reciclam os navios e os equipamentos de proteção individual desses trabalhadores são aspectos da fiscalização local, que somente os países que assumem esta tarefa podem controlar. A Convenção requer que leis sejam estabelecidas em relação à segurança e à saúde dos trabalhadores e que as praias, rios e oceanos sejam protegidos.

Os Estados-Membros da IMO que assinam a Convenção passam a participar na contagem de arqueação bruta das embarcações e no registro da capacidade de reciclar navios mercantes com tonelagem bruta igual ou superior a 500. A Convenção entrará em vigor 24 meses após a data em que ocorram as ratificações sem restrição de pelo menos 15 Estados Membros da IMO, mediante os seguintes critérios:

- os Estados-Membros devem totalizar arqueação bruta dos navios no mínimo em 40% da arqueação bruta da frota mercante mundial;
- o volume máximo anual de reciclagem de navios desses Estados nos últimos 10 anos seja ao menos 3% da frota mercante dos Estados que já são parte da Convenção;
- nos últimos 10 anos, esses Estados devem ter reciclado 3% das suas frotas mercantes.

O Brasil acompanhou e acompanha o desenvolvimento da Convenção, participando de Grupos de Trabalho da IMO, mas até agora não houve interesse pela ratificação dessa Convenção. Não há no Brasil grande tradição na reciclagem de navios e nada indica haver interesse de empresários brasileiros em desenvolver essa atividade por aqui.

Nilson José Lima  
Diretor do SINDMAR e representante da CONTTMAF na Representação Permanente Brasileira na IMO – RPB/IMO, sob o encargo da Marinha do Brasil



Fiscais do Trabalho multaram a Expocargo Marítimos, que fazia o desmanche da Draga Copacabana  
Fotos: DRT/Santos



## MÁS PRÁTICAS DISSEMINADAS

A parceria da Petrobras com organizações que não se preocupam com a destinação final das suas embarcações ultrapassa fronteiras, limites e oceanos. Empresas como Tsakos Columbia, Transocean e Saipem, que prestaram ou prestam serviço à estatal, constam na lista da ShipBreaking Platform entre aquelas que enviaram navios para desmantelamento em estaleiros piratas. A simpatia pela negligência parece fazer parte da gestão das grandes empresas de navegação mundo afora.

Aqui no Brasil, mesmo não sendo uma atividade comum, também há problemas relacionados ao desmanche de navios. Recentemente, Fiscais do Trabalho em Santos multaram a empresa Expocargo Marítimos, que fazia o desmanche da Draga Copacabana na margem esquerda do porto de Santos. A embarcação pertencia à Bandeirantes Dragagem e Construção. Em agosto do ano passado, ao checar denúncia feita pelo Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil em Santos, os Fiscais encontraram pelo menos 20 trabalhadores sem registro, alojados em um ambiente insalubre, além de diversas irregularidades. “Os trabalhadores não utilizavam equipamentos necessários para a sua segurança. Faltava máscara respiratória, usada para evitar a inalação de fumos formados durante o corte de metais, não havia proteção contra fagulhas e partes do navio estavam na lama. É muito importante ter um posto de trabalho seguro, não em um terreno instável como aquele”, declarou o Fiscal do Trabalho Rodrigo Fuziy.

## O IMPACTO AMBIENTAL

O desmanche ou desmobilização de navios de carga, e mesmo de passageiros, é da ordem de 800 embarcações/ano e requer tecnologia e equipamentos especializados para se evitar o grande risco de impactos ao meio ambiente marinho e costeiro. Primeiramente, e o pior deles, é o simples abandono das embarcações em águas costeiras onde a procriação da vida marinha se processa com mais intensidade. A biota juvenil é extremamente sensível e frágil aos produtos químicos que são emanados destes navios abandonados à sua própria sorte de forma irresponsável. Isso se não falarmos também da grande concentração de pessoas que ficam expostas a gases venenosos, metais pesados e substâncias químicas tóxicas. A gradual deterioração do casco das embarcações desprende uma infinidade de produtos químicos e ferrosos, extremamente danosos à biota marinha. Além disso, o consequente afundamento destas carcaças obstrui as trocas hídricas de baías e estuários e é uma enorme ameaça à navegação, tornando-se verdadeiras armadilhas para o transporte marítimo e uso das águas costeiras.

Também muito perigoso é o desmanche desses navios sem técnicas e equipamentos adequados, com registro de inúmeros acidentes com mortes e invalidez permanente dos trabalhadores. Estes desmanches sem a melhor técnica também provocam vazamentos de combustíveis, óleos, produtos químicos corrosivos, resíduos orgânicos e inorgânicos de restos de cargas não retiradas dos porões destes navios. Estes produtos contaminam de forma agressiva estas áreas costeiras extremamente frágeis e sensíveis, podendo destruir em questão de anos todo um ecossistema construído em séculos pela natureza. A gradual deterioração de materiais ferrosos, plásticos, derivados do petróleo, dentre outros, pode facilmente se transformar em elementos nocivos e com vida útil de longo prazo, afetando de forma permanente o meio ambiente. Dentre estes subprodutos destacam-se os metais pesados (chumbo, cádmio, zinco, mercúrio, estanho, níquel, etc.), amianto, asbestos, resíduos de tintas anti-incrustantes, substâncias químicas cancerígenas, além de vapores tóxicos aprisionados nos porões.

No Brasil, o principal problema é o abandono dos navios em fim de vida, muito observados na Baía de Guanabara, Baía de Todos os Santos, Baía de Para-

naguá e Baía de Santos e São Vicente. Só na Baía de Guanabara já foram contabilizadas e identificadas 52 carcaças de navios e embarcações de grande porte. Da mesma forma, é possível observar inúmeros barcos de pesca, passeio e mesmo de carga de pequeno porte abandonados, afundados e espalhados ao longo do espelho d'água da Baía de Guanabara.

David Zee  
Engenheiro Costeiro/ Oceanógrafo e Professor do  
Depto. de Oceanografia da Uerj

## A SEGURANÇA PARA O TRABALHADOR

A proteção coletiva com medidas de engenharia e administrativas devem vir bem antes dos equipamentos de segurança a serem fornecidos para uso pelos trabalhadores. Mas tudo deve fazer parte de um programa de gestão de riscos. Estes equipamentos a serem fornecidos gratuitamente pelos empregadores e de uso obrigatório não têm como objetivo evitar o acontecimento dos acidentes, mas sim evitar ou minimizar danos à integridade física dos acidentados. Entre estes equipamentos, que são normalmente conhecidos como de proteção individual (EPI), para as fainas em geral no desmonte de navios devem ser considerados: macacão de mangas longas, capacete com jugular, óculos contra produtos, respingos e cavacos, protetor auricular contra ruídos, luvas de raspa de couro, botas de couro com biqueira e palmilha de aço e cinto de segurança.

Nas atividades de corte dos maçariqueiros, vestuário adicional de raspa deve ser utilizado, além de máscaras e filtros apropriados contra os fumos gerados, que são altamente nocivos. Os principais cuidados que o trabalhador deveria ter durante o processo de desmanche são valorizar sua vida e a de seus companheiros, conscientizar-se dos perigos e riscos existentes nos ambientes de trabalho, promover comissões que alertem sobre a possibilidade de acidentes, tentar estabelecer rotinas de análise preliminar de tarefas para as fainas com maior potencial de acidentes, atender as normas de segurança de empregador, caso existam, requerer e utilizar os EPI.

Roberto Jaques  
1º Oficial de Náutica e Vice-Presidente de Educação  
e Formação Profissional da Associação Brasileira de  
Higienistas Ocupacionais



## FROM SEA TO MUD

“Brazil is among the countries that pollute the Southern coast of Asia. In 2015, Brazilian shipbuilders sent eight vessels for dismantling in the South of Asia. Four ended up in Pakistani beaches, two in Bangladesh beaches, and the remaining ones on the Indian shore of Alang. Two vessels belonged to Petrobras Transporte S.A., which has a negative record of 20 vessels sent to the South of Asia during the past four years”

Shipbreaking Platform

### Shipbuilders send vessels for dismantling disregarding safety, social responsibility and respect for the environment

In 2016, two vessels from the Transpetro fleet were sent for dismantling in the Indian coast: the Guarujá, which was renamed as Arujá, and the Lavras, renamed as Ayras and presently registered

as Manek. On the last January 8th, the oil tanker Potengy, which until recently was part of the Petrobras System, left the Port of Rio de Janeiro towards Asia. Flying a flag from Djibouti - country located in Northeastern Africa - the Potengy was also renamed. The Ten, as it is currently called, will soon arrive at a shipyard to be dismantled.

With a length of 218m and a draught of 8,6m, this 25 year-old giant will be chopped-up by the hands of people eager for work. Despite being a hazardous job, many will be there looking forward to the

arrival of another ship. Men, women, and even children walk in a sea of mud, often barefoot. Unprotected and using no safety device, they risk their lives to have a little money by the end of the day. The purpose? To buy some food to take home. A quick search in the internet will show a few of these workers' images and statements. "We do what we can to get food. All we want is to feed our family", said a man to a Portuguese TV reporter producing a documentary on the dismantling of ships in the Asian coast. In another section of the film, a local resident regrets the pollution caused by the activity. "Before, we fished more easily. We could sell the fish and it was enough to feed us. Now, we hardly have enough to eat. The shipbuilders just don't realize that", he lets off.

Degraded environment. Polluted beaches and people falling sick with toxic substances that come with the ships. Vessels that should have been cleaned by the companies before being sent to shipyards. People mutilated and killed by steel plaques that fall over them or by explosions caused by the accumulation of gas inside the ships. Workers living far from the shipyards lodged in shacks without electricity or piped water, cooking on improvised stoves.

This intense activity crosscuts generations and is giving rise to villages that are now home to families with orphans and widows. According to a report by the NGO Shipbreaking Platform, altogether 768 transoceanic ships were sold to dump yards in 2015. As many as 469 of them were dismantled on the coast of India, Pakistan and Bangladesh. The NGO adds that neither do these shipyards respect labour rights, nor do they abide to environment protection laws. Who is contributing to this situation? Petrobras is, even indirectly. The process starts when its ships and vessels chartered from national and foreign shipbuilders are sold to an organization often based in another country. This new owner sends them to a beach on the Asian coast where pirate shipyards are concentrated. Shipowners that sell their ships without any concern about responsible recycling are to be held responsible as well. In a failed attempt at disguising the reality, the companies claim to be transparent. "Transpetro is a Petrobras company that shares the Social Responsibility Policy implemented by the system and regards social responsibility as a form of integrated, ethical, and transparent management of its business and activities and of its relations with all audiences of interest", reads the text available in their site.

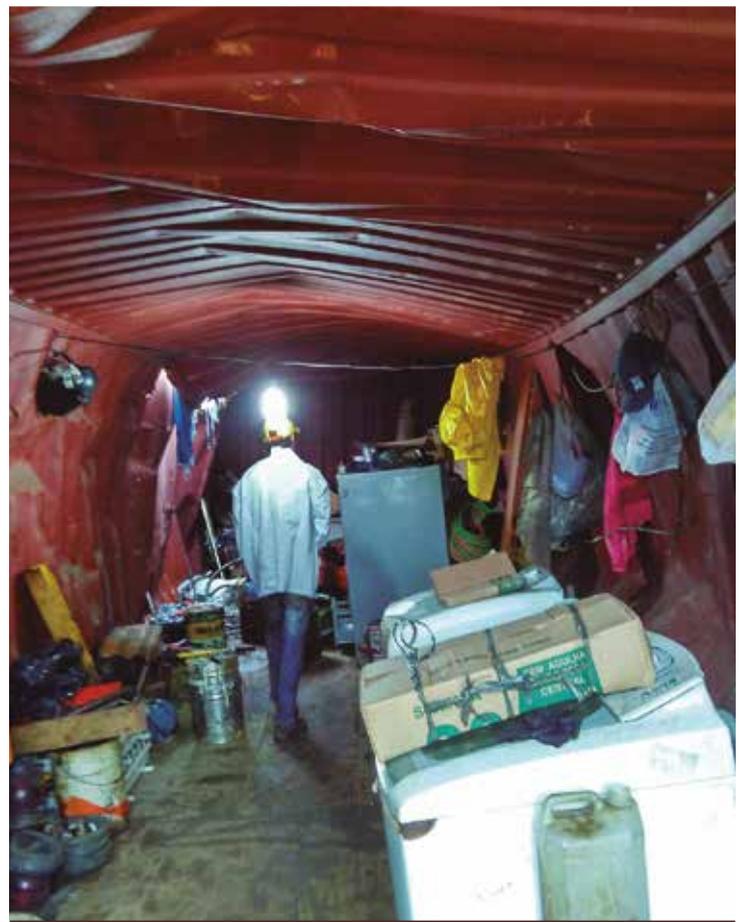


Photo: DRT/Santos

The social responsibility banner of the Petrobras System should be flown at half-staff. As many as 20 ships belonging to Petrobras' company of logistics and transport were sent to Asian beaches between 2012 and 2016, not to mention the many others among the thousands that have been chartered for a long time during the past decade.

The business of dismantling old ships in the region is in no way a reason for pride. At least 79 people were injured and 55 died during the dismantling of vessels in Bangladesh and Pakistan in 2016. Between 2013 and 2015, 89 workers were injured and 53 died on the Bangladesh coast, according to the Shipbreaking Platform. In an exclusive interview to UNIFICAR magazine, Nicola Mulinaris (Communication Director of the institution) recalls that although Petrobras created a guide on the importance of respecting the environment and the workers, the company fails to fulfill its own rules.

"Petrobras developed a Safety, Environment, and Health Guide to highlight the importance of protecting the environment and staff safety. However, when it comes to sending their ships for dismantling, the Brazilian giant simply ignores its own essential values. In fact, during the past few years, Petrobras has sent several old ships to be dismantled in Southern



Asia”, he declared. In order not to face any charges, the shipowners seldom sell their ships directly to the ship dumpsite. “Petrobras managers allege that the destiny of the ships was not their decision thus the vessels were sold to third parties to continue in operation. However, reliable maritime databanks clearly point to Petrobras as the last owner to make use of such ships”, says Mulinaris.

The NGO director is convinced that although Petrobras is well aware of the conditions involving the dismantling of the ships, it permits buyers to send the vessels to the worst ship dismantling sites in the world. “We think that Petrobras should adopt an internal and external recycling policy to make sure its own ships are dismantled in off shore plants where workers’ safety, human rights, and environmental protection can be assured”, he declares. In addition to Transpetro, Shipbreaking has listed other Brazilian companies that send their vessels to illegal shipyards such as Companhia de Navegação Norsul, Transroll Navegação, Maestra Navegação e Logística, NTL Navegação e Logística, Frota Oceânica e Amazônica, EBX and Vale. Altogether, they sent 36 ships to the region between 2012 and 2016. Vale alone sent five vessels to Pakistan and Bangladesh in the course of the past two years. Shipbreaking Platform also reveals that in July 2016 a worker was smashed and died while dismantling the ship Vale Ore Timbopeba in Chittagong, on the Bangladesh coast. Evidently, the social and environmental irresponsibility related to ship recycling is not limited to the Brazilian companies. Therefore, the outsourcing of responsibilities is regrettably becoming a common practice. According to a report released by the Danish NGO Danwatch and replicated by Shipbreaking Platform, the Danish company Maersk Line, which controls a large part of containers transport in Brazil and in South America and declares to promote responsible management practices, sold 14 vessels to a German company in 2009 but continued to operate them until 2013. After that, the vessels were sent for dismantling in India. The company’s mask fell

off. The repercussion was negative enough to mobilize not only the international public opinion but also the political opposition leaders during a meeting with the Danish Minister of the Environment, Esben Lunde Larsen. He was criticized for not taking a stand in the Maersk case of ship dismantling in the South of Asia and for merely quoting the Hong Kong Convention along with mentioning technical details that should be observed.

## DISSEMINATED MALPRACTICES

The partnership between Petrobras and organizations that do not care about the final destination of their vessels goes beyond borders, limits, and oceans. Companies such as Tsakos Columbia, Transocean, and Saipem, which have rendered services to Petrobras, are in the Shipbreaking Platform list of companies that have sent their ships for dismantling in pirate shipyards. Sympathizing with negligence seems to be an ordinary management practice of the large navigation corporations worldwide.

Here in Brazil, albeit not a common activity, problems related to ship dismantling are not rare. Labour auditors in the city of Santos have recently imposed fines to Expocargo Marítimos, a company that was dismantling dredge Copacabana on the left bank of the Santos port. The vessel belonged to Bandeirantes Dragagem e Construção. In August of the last year, while investigating denunciations made by the Civil Construction Workers Union in Santos, labour auditors found at least twenty workers hired illegally and lodged in unhealthy shelters, in addition to countless other irregularities. “The workers were not using the necessary safety equipment. There was no respiratory mask of the kind used to avoid inhaling fume coming out of metal cutting; there was no protection against sparks and part of the ship was immersed in the mud. It is very important to ensure safe working conditions, which is impossible in such an instable soil”, declared labour auditor Rodrigo Fuziy.

## THE IMPACT ON THE ENVIRONMENT

Around 800 cargo or passenger ships are dismantled or laid up every year. This action calls for specialized technology and equipment to avoid a potential negative impact on the marine and coastal environment. Usually, the first - and worst - measure is the mere abandonment of vessels on coastal waters where marine life is more intense. The juvenile biota is extremely fragile and sensitive to chemicals emanating from the vessels that have been irresponsibly abandoned. Furthermore, a high number of people are exposed to poisonous gas, heavy metals and toxic chemicals. The gradual deterioration of the ship hull loosens countless chemicals and ferrous products into the water thus seriously threatening the marine biota. The consequent sinking of these ship hulls hinders the natural hydric movements in the bay and estuary, trap vessels and ships navigating in the area, and affect the use of coastal waters.

Also, the dismantling of these ships in the absence of proper techniques and equipment is a very dangerous activity that has caused severe accidents resulting in workers' death or permanent incapacity. Dismantling without the best techniques also results in leaks of fuel, oils, corrosive chemicals and organic and inorganic residues from materials not properly removed from ships holds. Such products can harshly contaminate the fragile and sensitive seashore and destroy, in just a few years, an ecosystem that nature took centuries to build up. The slow deterioration of ferrous products, plastic, oil by-products, among others, can easily become long lasting hazardous elements that will permanently affect the environment. Among these by-products are heavy metals (lead, cadmium, zinc, mercury, tin, nickel, asbestos, antifouling paint residues and carcinogenic chemicals, as well as toxic fumes trapped in ship cargo holds.

In Brazil, the main problem is the abandonment of ships as they become old, a recurrent fact observed in the bays of Guanabara, Todos os Santos, Paranaguá, Santos and São Vicente. In Guanabara Bay alone, 52 large ship castings and vessels were counted and identified. Likewise, one can easily see many fishing boats, motor boats, and even small cargo ships abandoned, immersed drowned, along Guanabara Bay water mirror.

Once aware of the environmental risks posed by old ships to human kind and the environment, society now has the responsibility to call for new attitudes

and actions in favour of the correct dismantling of those vessels. Otherwise, society will be accomplice.

In this regard, the organizations working in this field have the responsibility of conducting political, social, and technical actions with the support of technically qualified professionals to put forth strategies, options and instruments in place with a view to promoting the safe and environmentally sound dismantling of old ships.

David Zee  
Coastal Engineer, Oceanographer and Professor of the Oceanography Department of the Rio de Janeiro State University (Uerj)

## STAFF SAFETY

Collective protection put in place through engineering and administrative measures should come well before the actual safety devices to be provided to the workers. Nonetheless, all of this should be part of a risk management programme. Equipment to be provided free-of-charge by the employers for mandatory use by the employees are not simply designed to avoid accidents, but rather to avoid or minimize potential harms to the physical integrity of the victims of accidents. Among the equipment devices, normally known as personal protection devices, the following items should be considered for use during a ship dismantling process: long-sleeved dungarees, helmet with chinstrap, goggles against splatter and chips, ear plugs against noise, leather gloves, leather boots with steel toecap and midsole, and safety belts.

Torch cutting staff must use additional vests and appropriate masks and filters near highly aggressive fume sources. The main precautions workers should keep in mind include to be aware of the value of their own life and that of their peers and of the dangers and risks commonly found in their work environment; to organize accident prevention groups; on a routine basis, to try and make preliminary analyses of any tasks involving high risk of accident; to attend employer's safety norms (if they exist); and to demand and use personal protection equipment.

Roberto Jaques  
Vice-president for Education and Professional Training of the Brazilian Association of Occupational Hygienists

# NAVIOS PIRATAS E CONTRATOS FRAUDULENTOS: UMA COMBINAÇÃO EXPLOSIVA NA PETROBRAS





A auditoria realizada pela Controladoria Geral da União - CGU em 2015 encontrou falhas nos processos de afretamento de navios para transporte de óleo cru e derivados de petróleo pela Petrobras. Contratos previam *address commission* de 1,25% que, em vez de ser dirigida aos cofres da empresa como desconto, era desviada como propina aos dirigentes da Petrobras envolvidos nas negociações. Empresas contratadas pelas diretorias anteriores seguem atuando na Cabotagem.

O relatório da CGU destaca a Maersk como a empresa com maior volume de pagamentos das propinas decorrentes da *address commission*. Na época, a CGU recomendou que a estatal aprimorasse seus controles internos administrativos, abrangendo cinco itens: comprovação da avaliação da necessidade de afretamento; indicação do valor estimado da contratação e da classe do navio; comprovação de que ocorreu consulta ao mercado; propostas recebidas de armadores e corretores (brokers); comparativo dos custos de mercado.

Desde então, o foco da Petrobras tornou-se ainda mais centrado em aspectos econômicos, sem considerar de forma adequada e suficiente os aspectos de segurança. O afretamento de navios que não cumprem a legislação e praticam condições precárias de trabalho pode até apresentar um custo operacional mais baixo, momentaneamente, mas traz consigo um risco aumentado de acidentes indesejáveis e pode refletir em custos muito maiores mais à frente.

O SINDMAR vem alertando que acidentes na atividade marítima podem envolver grandes prejuízos para as vidas humanas, a propriedade e o meio ambiente. Por isso, tem priorizado despertar a consciência da própria Petrobras, dos trabalhadores marítimos, das autoridades e da sociedade organizada sobre os riscos do afretamento desordenado e do desrespeito à legislação brasileira quanto ao emprego de trabalhadores nacionais e às condições de trabalho a bordo.

Destaca-se, também, na agenda sindical, a percepção de que falta investigação efetiva das denúncias que se tornam públicas e que lançam dúvida sobre a transparência dos procedimentos da empresa. Chamam a atenção os depoimentos do ex-Diretor da Petrobras, na Operação Lava Jato, que demonstram o envolvimento do Cônsul da Grécia em processo de corrupção, recebendo pagamentos dos armadores gregos para aumentar a participação da bandeira grega na frota da Petrobras. Portanto, os indícios são de que a falta de controles da empresa para a corrupção vai muito além da ação dos políticos e dos partidos políticos, estes já na mira da opinião pública e das operações anticorrupção.

### A LISTA SUJA DA PIRATARIA TEM UM CONTRATANTE: A PETROBRAS

Como consequência dessa vigilância permanente, uma “lista suja” da pirataria marítima no Brasil toma forma a partir das informações da Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário - CONATPA, do Ministério Público do Trabalho. Criada por meio da Portaria nº 385, de 30 de setembro de 2003, a CONATPA tem como objetivo “definir estratégias coordenadas e integradas de política de atuação institucional, visando a uma atuação uniforme do Ministério Público do Trabalho para a implementação da legislação trabalhista relativamente ao trabalho portuário e aquaviário”. Além de atuar para garantir um meio ambiente do trabalho adequado, a Coordenadoria, em suas ações, busca a inclusão dos trabalhadores no mercado formal de trabalho nas navegações marítimas e fluviais, nas plataformas marítimas de exploração de petróleo, por exemplo. Pela primeira vez, a Unificar apresenta essa lista, que continuará a ser monitorada e atualizada nas próximas edições.

NAVIO	IMO	BANDEIRA	EMPRESA
GAS PREMIERSHIP	92323221	Marshall Islands	STEALTH MARINE CORP SA
GAS CATHAR	92250505	Malta	STEALTH MARINE CORP SA
GAS HARALAMBOS	9423126	Bahamas	STEALTH MARINE CORP SA
ELKA ARISTOTLE	9249099	Greece	EUROPEAN PRODUCT CARRIERS LTD
EMMANUEL TOMASOS	9240720	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
ROSA TOMASOS	9240718	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
WORLD SAPPHIRE	9664445	Norway (NIS)	TSCHUDI SHIP MANAGEMENT AS
EVROS	9290921	Bahamas	SUN ENTERPRISES LTD-LIB
CEYLON	9242156	Singapore	EASTERN PACIFIC SHIPPING PTE
IEVOLI CORAL	9428578	Italy	MARNAVI SPA
CHEM VIOLET	9479632	Malta	WHITE ROSE SHIPPING LTD
VEGA	9183582	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
ARCTURUS	9162928	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
SEA PIONEER	9339650	Marshall Islands	TRINITY SHIPS INC

Fonte: Ministério Público do Trabalho/Conatpa fevereiro de 2017

## AÇÃO ANTISSINDICAL DOS ARMADORES PIRATAS E MOROSIDADE DAS AUTORIDADES BRASILEIRAS

O armador grego Tsakos exemplifica bem a ação pirata contra os interesses da Marinha Mercante brasileira. Representado no Brasil pela empresa Triaina, esquiva-se, de diferentes formas, de cumprir a RN 72, fugindo da obrigação legal de contratar

marítimos brasileiros em seus navios. Para isso, desenvolveu até mesmo uma orientação formal para enganar as autoridades brasileiras. Não bastasse, o armador grego tenta ainda inovar contra o cumprimento da legislação brasileira, por meio de seu agente Triaina, ao emitir carta para os comandantes dos navios que opera, buscando meios de evitar a entrada do SINDMAR a bordo dos navios no porto de Fortaleza, em clara e abusiva ação antissindical.



Em descompasso com a agilidade e a esperteza dos armadores, as autoridades brasileiras têm sido morosas em verificar as denúncias. O navio Varada Maresias, do armador Neyah Ship, representado no Brasil pela Galáxia Marítima, também afretado pela Petrobras, foi flagrado em completo desatendimento à RN 72 pelo Delegado sindical em Macaé. Assédio, intimidação e falta de tripulantes em conformidade com o Cartão de Tripulação de Segurança – CTS eram apenas a ponta do iceberg no Varada Maresias. O

caso ganhou repercussão também por causa das graves irregularidades que foram apontadas nos equipamentos de segurança e salvatagem, como *Dead Man Alarm* da Praça de Máquinas inoperante, EEBD com prazo de validade expirado, bote de resgate com motor inoperante, extintores portáteis de incêndio com a revisão expirada, em uma síntese do que o SINDMAR vem alertando sobre a íntima relação existente entre baixas condições de trabalho e falta de segurança a bordo dessas embarcações.

Apesar de ter sido constatada também a tentativa de burla das normas, com informações falsas do Capitão do navio à Autoridade Marítima seguindo orientação do armador, a Marinha do Brasil identificou tais problemas a bordo somente 20 dias após a denúncia do SINDMAR, tempo excessivo e que demonstra falta de sintonia com a realidade enfrentada pelos trabalhadores marítimos brasileiros.

Neste caso, foi decisivo o efeito da denúncia para a Petrobras. Tendo em vista a gravidade das irregularidades que envolvem itens de segurança sem os quais a embarcação não poderia se fazer ao mar, uma força tarefa da Petrobras compareceu a bordo e constatou os problemas apontados pelo SINDMAR. Após a inspeção de segurança pela Petrobras, a saída da embarcação foi suspensa até que se estabelecessem condições seguras de operação.

### APÓS COBRANÇAS DO SINDMAR, ARMADOR DO EPIC ST. JOHN PROCURA ADEQUAR-SE À LEGISLAÇÃO NACIONAL

Em visita ao navio Epic St. John, operado pela Epic Gas Limited (UK), no dia 1º de fevereiro, no Porto de Belém (PA), representantes do SINDMAR constataram condições sanitárias, de limpeza e higiene e de habitabilidade abaixo dos padrões estabelecidos pela indústria marítima. No fim de dezembro, a embarcação, afretada pela Petrobras para transporte de gás liquefeito na região Norte, já havia sido inspecionada quando operava no terminal da Transpetro. No entanto, os inspetores náuticos da Transpetro parecem não ter dado importância às más condições a bordo.

Havia reclamações sobre a água oferecida a bordo, alimentação preparada com produtos de baixa qualidade, armazenada em condições impróprias e sem o controle adequado. Não havia nenhum tripulante brasileiro na seção de câmara durante a visita e dentre as irregularidades, o SINDMAR constatou a existência de alimentos armazenados em desacordo com as normas da Anvisa e sem controle de validade; banheiros sujos e mal cuidados, com instalações hidráulicas deficientes e água armazenada em balde de produto químico reaproveitado para fazer descarga, além do reaproveitamento de bombonas de produto químico para serviços da cozinha. Os flagrantes foram fotografados e anexados a uma denúncia enviada pelo SINDMAR à Petrobras.

O Sindicato chamou a atenção para o fato de o navio encontrar-se nessas condições mesmo depois de ter sido visitado por inspetores náuticos da Transpetro durante



A bordo do Epic St. John, o Delegado do SINDMAR, o Comandante do navio (centro) e o Superintendente da empresa

sua operação em Belém, sem que nenhuma providência tenha sido tomada pelos funcionários da subsidiária para comunicar tais problemas à Petrobras, e cobrou da empresa, mais uma vez, fiscalização e combate das baixas condições laborais praticadas por armadores estrangeiros que operam navios na Cabotagem brasileira sem cumprir a legislação.

Passados alguns dias da denúncia à Petrobras, o SINDMAR foi contatado pelo armador do Epic St. John, que relatou ter sido interpelado pela estatal. O armador informou ter identificado e corrigido diversas situações de baixo padrão observadas pelo SINDMAR, relatando ainda que está realizando as análises periódicas de qualidade da água potável e o fornecimento de água mineral livremente aos tripulantes. Foram também informados pelo armador: reparos nas acomodações e instalações sanitárias, eliminação de irregularidades na cozinha e nos locais de armazenamento de alimentos, colocação de um livro de sugestões no refeitório e organização dos serviços de limpeza nas acomodações. O armador juntou ainda diversas fotos para demonstrar os ajustes e as correções realizados a bordo após a nossa denúncia e declarou compromisso em cumprir a legislação nacional e o quantitativo de marítimos brasileiros requerido na RN 72.

## UK to defend maritime industry against cheap foreign seafarers



British seafarers are being priced out of the North Sea because foreign shippers undercut the National Minimum Wage © GUY LAWRENCE/REUTERS

By Jillian Ambrose

30 JANUARY 2017 • 10:09PM

**T**he Government is preparing to defend the UK's declining maritime industry against the rise of cheap foreign shippers which threaten to price British seafarers out of the North Sea.

Transport minister John Hayes has assured industry groups that his department will begin a review of minimum wage rules this week amid

## REINO UNIDO REAGE AOS PIRATAS AO CONSIDERAR O TRABALHO DOS MARÍTIMOS NA SUA ESTRATÉGIA DE SOBERANIA NACIONAL

Nautilus, o poderoso sindicato anglo-holandês-suíço dos trabalhadores marítimos já representou, há 40 anos, 35 mil associados. Hoje, agrega 23 mil. Seus dirigentes afirmaram ao jornal The Telegraph, ao final de janeiro deste ano, que se nada for feito essa sangria continuará, principalmente por causa dos marítimos estrangeiros que aceitam trabalhar por bem menos que o salário mínimo nacional da categoria.

Essa expulsão dos marítimos britânicos das atividades no Mar do Norte vem preocupando o governo do Reino Unido, que decidiu defender o país do declínio da sua indústria marítima e das ameaças aos trabalhadores. Em declaração recente ao The Telegraph, John Hayes, ministro britânico dos Transportes, afirmou estar “decidido a ver mais marítimos do Reino Unido empregados e aptos para competir de forma justa por empregos, aqueles empregos nas embarcações que operam fora dos portos britânicos ou nas suas águas jurisdicionais”.

Também no Reino Unido, governo e sindicato enfrentam quebra de empresas estrangeiras que abandonam seus empregados sem salários e sem garantias em portos britânicos. O Sindicato Nautilus aponta que sem limitação legal à pirataria, cujas práticas ameaçam a segurança e a saúde do trabalhador com o seu baixo custo e o longo tempo embarcado, a indústria marítima britânica não tem como competir com os preços ofertados por companhias da Índia e da Ásia em geral. No entendimento do Nautilus, “para uma nação-ilha que depende de seus navios e de seus trabalhadores marítimos para 95% do seu comércio, é profundamente perturbador e dramático que se permita o declínio da própria indústria marítima, com perda do conhecimento e da experiência marítima acumulados, pelos quais nossos Oficiais são reconhecidos”. E, protesta: “Nós não permitimos que operários trabalhem em nossas fábricas sendo pagos com salários indianos. Por que, então, permitimos que trabalhadores marítimos em águas britânicas, exclusivamente em nossas águas, recebam salários indianos? Os direitos dos trabalhadores não podem ser estancados em nossas praias. Têm de valer em nossas águas”.

Apesar da resposta inicial positiva do armador Epic Gas Ltd. e de seu agente, a demonstrar clara preocupação em adequar-se à legislação nacional, o SINDMAR irá acompanhar de perto tudo o que foi relatado. Esse é um bom exemplo do que deveria ocorrer com maior frequência nos navios afretados pela Petrobras. Pela primeira vez parece ter havido cobrança efetiva da Petrobras e ação real do armador para adequar-se à legislação brasileira. É importante que não seja apenas um caso isolado de um armador disposto ao bom comportamento. Não se deve esquecer a sagacidade de determinados armadores que insistem em desrespeitar a legislação e praticar baixas condições em seus navios, assim como a morosidade das autoridades brasileiras na fiscalização. Tais comportamentos só reforçam a importância da participação de cada trabalhador marítimo em ajudar a combater os navios piratas em águas brasileiras, bem como a responsabilidade e o compromisso de denunciar ao Sindicato as situações de condições de trabalho inaceitáveis a bordo. É essa participação efetiva dos associados que municia o SINDMAR para as ações em defesa dos postos de trabalho e das condições de saúde e segurança dos marítimos por ele representados.

# PIRATE SHIPS AND FRAUDULENT CONTRACTS: AN EXPLOSIVE COMBINATION IN PETROBRAS

The audit carried out by the Office of the Controller General (CGU) in 2015 discovered flaws in Petrobras' processes of chartering ships to transport crude oil and by-products. In particular, the findings highlighted the contract provision of a 1.25% address commission that rather than being collected by the company as a discount, i.e. a measure of economy, was being diverted as bribery into the pockets of Petrobras managers involved in negotiations.

In the CGU report, Maersk was pointed as the company paying the highest volume of bribes coming out of the address commission. Therefore, CGU recommended that the company should improve its internal administrative controls focusing on five procedures:

- re-evaluation to confirm the need for charter,
- indication of the estimated value of the contract and the class of ship,
- confirmation that a market research was conducted,
- proposals received from shipowners and brokers,
- comparative study of market costs.

Since then, Petrobras has been increasingly concentrating its focus on economic aspects, without properly and sufficiently consider the safety aspects. The chartering of ships that fail to follow the law and present poor work conditions may even have a low cost operational performance for some time, but it does embody a higher risk of undesirable accidents that may result in much higher costs later.

SINDMAR has been alerting that accidents in the maritime activity are likely to lead to significant losses in terms of human lives, assets and the environment. Thus, it has given priority to raising the awareness of Petrobras itself, the maritime workers, authorities, and the organized society about the risks posed by irregular chartering, as well as by the failure to comply with the Brazilian rules on employment of national workers and the work conditions on board.

The Union's agenda also includes the lack of an effective investigation of denunciations that have gone public questioning the transparency of the company's procedures. The statement of a former Petrobras director at the Lava Jato Operation reveals the involvement of the Consul of Greece in corruption practices, by receiving money from Greek shipowners to boost their participation in the Petrobras fleet. In summary, evidence exists that the lack of internal corruption control goes much beyond the actions of the politicians and political parties who are already in the public limelight and subject to investigation by anti-corruption operations.

## THE BLACK LIST OF PIRATE VESSELS HAS A RECRUITER: PETROBRAS

As a consequence of this permanent surveillance, the black list of maritime piracy in Brazil gets longer, building upon data collected by the National Coordination of Ports and Aquatic Labour - Conatpa of the Labour Public Prosecutor's Office. The objective of Conatpa, created by Act 385 on September 30th, 2003, is to "define coordinated and integrated strategies of an institutional operation policy ensuring uniform action by the Labour Public Prosecutor to implement labour legislation related to ports and aquatic labour". Further than guaranteeing a proper work environment, the Coordination also seeks to include the workers in the formal labour market of maritime and river navigation and maritime oil prospecting platforms, for example. For the first time UNIFICAR has published this list, which will continue to be monitored and updated over the coming editions.

SHIP	IMO	FLAG	COMPANY
GAS PREMIERSHIP	92323221	Marshall Islands	STEALTH MARINE CORP SA
GAS CATHAR	92250505	Malta	STEALTH MARINE CORP SA
GAS HARALAMBOS	9423126	Bahamas	STEALTH MARINE CORP SA
ELKA ARISTOTLE	9249099	Greece	EUROPEAN PRODUCT CARRIERS LTD
EMMANUEL TOMASOS	9240720	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
ROSA TOMASOS	9240718	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
WORLD SAPPHIRE	9664445	Norway (NIS)	TSCHUDI SHIP MANAGEMENT AS
EVROS	9290921	Bahamas	SUN ENTERPRISES LTD-LIB
CEYLON	9242156	Singapore	EASTERN PACIFIC SHIPPING PTE
IEVOLI CORAL	9428578	Italy	MARNAVI SPA
CHEM VIOLET	9479632	Malta	WHITE ROSE SHIPPING LTD
VEGA	9183582	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
ARCTURUS	9162928	Bahamas	SUPER-ECO TANKERS MGMT INC-LIB
SEA PIONEER	9339650	Marshall Islands	TRINITY SHIPS INC

Source: Labour Public Prosecutor's Office/Conatpa, February 2017



## SHIPOWNERS' ANTI-UNION ACTION AND THE SLOW PACE OF BRAZILIAN AUTHORITIES

The shipowner Tsakos is a good example of how piracy acts against the interests of the Brazilian Merchant Navy. It is represented in Brazil by the company Triaina and fails in every way to comply with RN 72, ignoring the legal obligation to hire Brazilian seafarers to work on their ships. With this in mind, it developed a sort of guide to cheat on Brazilian authorities. In addition, the Greek shipowner tried to implement creative measures against the Brazilian norm when its agent Triaina sent a letter to their ship commanders telling them how to prevent SINDMAR from going on board their ships in the Port of Fortaleza, an attitude that reflects a clear and abusive act against the Union.

Compared to the quick and smart moves of the pirate shipowners, the Brazilian authorities have been extremely slow in investigating the denunciations. The Varada Maresias ship, belonging to shipowner Neyah Ship who is represented in Brazil by Galáxia Marítima, chartered by Petrobras, was caught by the Union Delegate in Macaé in full observance of RN 72. Harassment, intimidation, and lack of crew in conformity with the Safe Manning Card were only the tip of the iceberg in the Varada Maresias. The case was given wide publicity also due to the serious irregularities found in the safety and rescue equipment, such as the inoperative Dead Man Alarm of the engine room, EEBD with expired validity, rescue boat with inoperative engine, and portable fire extinguishers with expired check-up date. These aren't but just a few of the problems about which SINDMAR has been alerting that confirm the close relation between poor work conditions and lack of security on board these vessels.

There was also an attempt at bypassing the rules as the ship captain provided false information to the Maritime Authority, following instructions from his shipowner. However, the Brazilian Navy did not identify such problems on board until twenty days after SINDMAR's denunciation, an

excessive time lapse that reconfirms the lack of tune with the reality faced by the Brazilian maritime workers.

In this case, the effect on the denunciation proved to be crucial for Petrobras. Because of the serious denunciations regarding security items without which the vessels could not even navigate, a Petrobras task force was sent on board and confirmed the problems described by SINDMAR. After a safety inspection carried out by Petrobras, the vessel was not allowed to depart until safe operation conditions were reestablished.

## FOLLOWING SINDMAR DENUNCIATIONS OWNER OF M/T EPIC ST. JOHN AIMS AT ABIDING BY NATIONAL LEGISLATION

SINDMAR representatives visiting the ship Epic St. John, operated by Epic Gas Limited (UK), in the port of Belém on the last February 1st found the sanitary, cleaning, hygiene and accommodation conditions to be below the minimum standards set down by the maritime industry. At the end of December, the vessel, chartered by Petrobras to transport liquefied gas to the North Region, had already been inspected during its operation at the Transpetro terminal. However, the Transpetro nautical inspectors seem not to have paid due attention to the poor conditions found on board.

There were complaints about the water and food served on board, meals prepared with low quality products stored in inadequate conditions and without proper control. There were no Brazilian crew working in the galley during the visit. Among the irregularities, SINDMAR observed food stored in disagreement with Anvisa norms and without observance of validity control; dirty and poorly maintained bathrooms with deficient hydraulic devices, and water stored in chemical product buckets reused to flush the toilet; and canisters of chemicals reutilized for galley services. Pictures were taken and attached to a denunciation sent by SINDMAR to Petrobras.

The Union drew attention to the fact that these poor conditions were found on the ship, even after



she has been visited by Transpetro nautical inspectors during her operation in Belém. As no steps were taken by the subsidiary staff to communicate the problems to Petrobras, the Union once again required the company to control and combat the poor labour practices by ship-owners operating cabotage ships in Brazil not following local legislation.

A few days after the denunciation was forwarded to Petrobras, SINDMAR was approached by the owner of Epic St. John, who reported to have been inquired by Petrobras. He stated to have identified and corrected a number of situations pointed out by SINDMAR and also that periodic quality analysis of drinking water was being carried out, in addition to mineral water provided to the crew on demand. He also informed that repairs were being made in the accommodation and sanitary facilities, the irregularities in the galley and food store cabinets were being corrected, a suggestion book was made available in the mess room and cleaning duties were being organized for the accommodation. He presented several pictures to corroborate the adjustments and corrections implemented on board in response to our denunciation, and stated commitment to observe the national legislation as well as the quantity of Brazilian seafarers as required by RN 72.

Despite the initial positive response from the ship-owner Epic Gas Ltd. and its agent in showing high concern about adjusting to the national legislation, SINDMAR will closely monitor all that has been reported. This is a good example of what should take place more often on the ships chartered by Petrobras. For the first time, it looks like Petrobras has effectively demanded and the ship owner has effectively adjusted to the Brazilian legislation. This should not be an isolated case of one ship-owner deciding to behave well. The sagacity of certain shipowners in bypassing the law to maintain poor working conditions on their ships, coupled with the delay of Brazilian authorities in the implementation of inspection measures, all come together to reinforce the importance of the participation of each maritime worker to help fight pirate ships in our waters, as well as their responsibility and commitment to denounce unacceptable work conditions on board. The effective participation of the Union members is what permits SINDMAR to promote actions to protect jobs and ensure healthy and safe work conditions for the seafarers it represents.

## THE UNITED KINGDOM REACTS AND HIGHLIGHTS THE IMPORTANCE OF LOCAL SEAFARERS' WORK IN THEIR NATIONAL SOVEREIGNTY STRATEGY

Forty years ago, Nautilus (the powerful English-Dutch-Swiss seafarers' trade union) used to represent 35,000 members. Nowadays, the number has fallen to 23,000. At the end of last January, its leaders told the newspaper *The Telegraph* that unless something is done, this number will continue to fall mainly due to foreign seafarers taking jobs paid well below the category's national minimum wage.

The expulsion of British seafarers from activities in the North Sea has been a reason for concern of the United Kingdom Government, who then decided to protect the country against the decline of its maritime industry and the threats to the local workers. The British Minister of Transport, John Hayes, has recently declared: "I am determined to see more UK seafarers employed and to be able to compete fairly for jobs, particularly for those jobs working on vessels operating out of UK ports or operating in UK waters".

In the United Kingdom, just like in other parts of the world, the government and the unions are dealing with the bankruptcy of foreign companies that simply abandon their crew in British ports without pay or rights. Nautilus states that unless legal provisions are put in place to stop the piracy in work conditions, whose practices threaten the health and safety of workers due to their low cost and extended time on board, the British maritime industry will not be able to compete with the prices proposed by companies from India and Asia in general. In Nautilus' view, "For an island nation that relies on ships and seafarers for 95pc of its trade, it is deeply disturbing to see such a dramatic decline in the pool of maritime expertise". And it goes on to protest: "We don't allow people to work in our factories to be paid Indian wages – why should we allow seafarers working exclusively in our waters to be paid at those rates? Employment rights should not stop at the shoreline".



## SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHADOR

Dirigentes do SINDMAR participaram do IV Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário, realizado pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho – Fundacentro, realizado em Santos, São Paulo. O tema desta edição foi o “Reconhecimento de riscos nos ambientes de trabalho portuário e aquaviário – conhecer, prevenir e controlar”.

O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR Carlos Augusto Müller e os demais representantes das Organizações Sindicais Marítimas participaram de debate sobre a precarização do trabalho aquaviário.

No painel, o Segundo Presidente do SINDMAR e Diretor da Federação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTAA José Válido da Conceição defendeu a necessidade de efetiva implementação dos anexos da NR 29 e da NR 30, normas regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e no Trabalho Aquaviário, respectivamente.

Os dirigentes sindicais levantaram pontos como a composição dos Cartões de Tripulação de Segurança – CTS, a redução de tripulação em navios petroleiros antigos, praticada pela Transpetro, e as péssimas condições de trabalho em navios afre-



José Válido defende implementação dos anexos das NR 29 e 30

tados pela Petrobras, que se esquivava de cumprir a legislação nacional.

O Diretor do SINDMAR e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF Odilon Braga destacou a importância do congresso realizado pela Fundacentro. “Tivemos a oportunidade de discutir questões relevantes para os nossos representados e representadas, com a participação de especialistas. A realização de encontros como esse deve ser incentivada, para o aprimoramento e avaliação das normas na prática”, declarou.



Roberto Jaques

## Integração PPRA x PCMSO: uma visão sobre risco ocupacional

Desde 1978 o Brasil conta com o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA, por meio da NR 9, norma regulamentadora que obriga empresas a implementarem ações para identificar riscos no ambiente laboral, preservando a saúde e a integridade dos trabalhadores. O PPRA articulado com outras normas, como o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO previsto na NR 7, que é planejado e implantado com base nos riscos à saúde dos trabalhadores, torna-se uma ferramenta importantíssima para prevenir doenças ocupacionais.

Para a NR 9, são considerados riscos ambientais os agentes físicos (energias/intensidade), químicos (toxicidade/concentração) e biológicos (patologia/micro-organismos) existentes nos ambientes de trabalho que, devido à sua natureza, concentração ou intensidade e tempo de exposição, são capazes de causar danos à saúde do trabalhador. Cabe ao profissional designado pelo empregador a obrigação de informar, primeiro aos trabalhadores sobre os riscos ambientais e depois ao médico coordenador do PCMSO. Outra atribuição deste profissional é desenvolver ações para a adoção e manutenção de Equipamentos de Proteção Coletiva – EPC. Paralelamente, os gestores da empresa deverão implantar medidas administrativas que busquem a eliminação, a minimização ou o controle dos riscos ambientais.

Estes profissionais atuam utilizando os conhecimentos da disciplina chamada Higiene Ocu-

## Ao profissional de higiene ocupacional não cabe o julgamento a respeito do risco à saúde, mas sim sobre o risco ocupacional

pacional – HO, que segundo a Organização Internacional do Trabalho – OIT “é a ciência e a arte dedicada à antecipação, reconhecimento, avaliação e controle dos riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, visando à preservação da saúde e da integridade física dos trabalhadores”. Os higienistas ocupacionais, portanto, ao buscarem a eliminação ou redução dos agentes de riscos ambientais, o fazem trabalhando no coletivo e não no individual, pois não é possível avaliar as condições de exposição de todos os trabalhadores, todos os dias para todos os agentes. Valendo-se de alguns enunciados da estatística, os higienistas trabalham de forma amostral e, para fazê-lo, separam os trabalhadores em extratos de interesse, chamados de Grupos Homogêneos de Exposição – GHE.

Trabalhando focados nos GHE, os higienistas reconhecem e avaliam o tamanho das exposições aos agentes de risco ambiental, de modo a poder julgar se tais condições caracterizam ou não um risco ocupacional – aquele considerado como a condição de exposição de um trabalhador a um dado agente que, se mantida durante sua vida laboral, causará dano à saúde. Tal condição é tratada pela NR 15, que fala sobre Atividades e Operações Insalubres, a qual diz que “o limite de tolerância, para os fins dessa norma, é a concentração ou intensidade máxima ou mínima, relacionada com a natureza e o tempo de exposição ao agente, que não causará dano à saúde do trabalhador, durante sua vida laboral”.

Ao avaliar a exposição, o profissional de higiene traça uma estratégia de amostragem, executa as medições, analisa os resultados, submete-os a um tratamento estatístico, consolida uma média e finalmente a compara aos valores dos Limites de Exposição Ocupacional – LEO. Somente assim, ele julga se há uma condição de risco ocupacio-

nal. Antes desta avaliação, porém, é necessário que o profissional faça uma classificação qualitativa para categorizar o risco ocupacional e o seu nível de relevância. A partir dos resultados das primeiras avaliações, desdobram-se ações para estabelecer comunicação dos riscos, fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual – EPI, aplicação de treinamentos específicos, exames de Indicadores Biológicos de Exposição – IBE ou similares e complementares. Por fim, as informações do PPRA a respeito dos riscos ocupacionais específicos existentes ou a ausência deles, são o principal subsídio para formular o Atestado de Saúde Ocupacional – ASO.

O retrato da condição de exposição a um período de tempo servirá para estabelecer o risco ocupacional ou sua ausência, a partir de uma determinada data, até que outra campanha de avaliação traga um conjunto novo de informações, com uma nova média. Qualquer trabalhador que pertenceu, pertença ou venha a pertencer a um determinado GHE no período de validade de um valor de média, herdou, herda ou herdará tal condição de exposição do Grupo. Esse risco ocupacional a um dado agente não reporta ou agrega a exposição de um trabalhador desse grupo levando em conta as suas exposições de períodos passados, seja nesse mesmo GHE ou em outros grupos nos quais ele esteve exposto ao mesmo agente. E muito menos leva em conta a expectativa de que esse trabalhador vai permanecer nesse ou em outros grupos que têm exposição a esse mesmo dado agente. A decisão sobre o risco ocupacional, portanto, é declarada pelo higienista ocupacional para um determinado período de tempo.

Ao profissional de higiene ocupacional não cabe o julgamento a respeito do risco à saúde, mas sim sobre o risco ocupacional, que é uma informação contemporânea para cada agente em separado, sem, no entanto, deixar de observar informações sobre efeitos aditivos ou sinérgicos quando existirem para dois ou mais agentes. As informações do PPRA são também bases para o preenchimento dos Laudos Técnicos de Condições Ambientais de Trabalho – LTCAT, para o Perfil Profissiográfico Previdenciário – PPP e para atendimento futuro ao programa de Escrituração Fiscal Digital Social, o e-Social da Receita Federal do Brasil.

Roberto Jaques  
1º Oficial de Náutica e Higienista  
Ocupacional certificado pela ABHO



# MINISTRO GILMAR MENDES ATROPELA JUSTIÇA DO TRABALHO E LIMITA EFEITOS DE ACORDOS COLETIVOS

Em mais um ataque aos direitos dos trabalhadores, em 14 de outubro, o ministro do Supremo Tribunal Federal – STF, Gilmar Mendes, concedeu medida cautelar — atendendo Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental – ADPF 323, ajuizada pela Confederação Nacional dos Estabelecimentos de Ensino – Confenem para questionar a Súmula 277 — e suspendeu todos os processos e efeitos de decisões no âmbito da Justiça do Trabalho que discutam a aplicação da ultratividade de normas de acordos e de convenções coletivas.

No Direito Coletivo de Trabalho, denomina-se ultratividade o princípio pelo qual as normas fixadas em acordos e convenções coletivas de trabalho se incorporam aos contratos individuais de trabalho, projetando-se no tempo. A ultratividade estava assegurada na nova redação da Súmula 277, em 14 de setembro de 2012, na qual o Tribunal Superior do Trabalho - TST definiu que as cláusulas normativas dos acordos coletivos ou convenções coletivas somente poderiam ser modificadas ou suprimidas mediante uma negociação

coletiva de trabalho. Assim, ao esgotar o prazo de vigência do acordo coletivo, as suas normas deveriam continuar sendo respeitadas e aplicadas, até que uma nova negociação resultasse em alteração ou supressão delas. As negociações trabalhistas, ao resultarem em Acordo Coletivo de Trabalho – ACT, constituem uma fonte essencial de direito.

A decisão do ministro Gilmar Mendes implica começar do zero cada nova negociação, não permanecendo nada das negociações anteriores, abrindo espaço para se negociar redução de direitos. O ministro, assim, antecipa o que o governo federal vem propondo para uma reforma trabalhista, ao gosto do mercado e defendida pela bancada empresarial no Congresso.

A decisão do ministro é provisória e pode ser revertida no plenário do STF, em cuja agenda de início de ano o assunto ainda não está pautado. O movimento sindical deve jogar toda a sua força para evitar que este retrocesso se materialize.



## EM VISITA AO SINDMAR, DPC PARTICIPA DE REUNIÃO COM TRABALHADORES MARÍTIMOS

O almoço do dia 18 de janeiro foi a oportunidade para dirigentes do SINDMAR, da Federação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins - FNTTAA e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF apresentarem ao Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, Diretor de Portos e Costas, a visão dos trabalhadores marítimos sobre a situação atual da Marinha Mercante brasileira.



Os Dirigentes Sindicais expuseram ao Diretor de Portos e Costas importantes questões relativas à formação de profissionais aquaviários, em especial quanto ao excessivo número de vagas ofertadas em cursos para formação de Oficiais da Marinha Mercante, considerando-se o quadro atual de desemprego no nosso setor. Outro tema destacado pelos Sindicatos foi a existência da fadiga a bordo das embarcações e a necessidade premente de revisão dos Cartões de Tripulação de Segurança – CTS como forma de combatê-la. Outras questões relativas à RN 72 e à segurança operacional a bordo dos navios também foram abordadas neste encontro.

O Diretor de Portos e Costas registrou este encontro como oportunidade de aproximação entre a Autoridade Marítima e trabalhadores marítimos representados por suas Entidades Sindicais, de forma a buscar uma relação mais construtiva, contribuindo para a solução de problemas que nos afetam.

Os Dirigentes Sindicais Marítimos destacaram a necessidade urgente de se retomar uma relação positiva entre a DPC e os trabalhadores marítimos frente a uma pauta desafiadora como a que foi apresentada no encontro.

## **SINDMAR alerta DPC sobre formação de Oficiais para o desemprego**

O SINDMAR tem buscado o diálogo e o entendimento com a Diretoria de Portos e Costas – DPC, para a redução da quantidade de vagas nos cursos de formação de Oficiais, no cenário atual de desemprego e desinvestimento no setor marítimo. Os argumentos pautam-se em estudo de perspectiva realizado em conjunto pelo SINDMAR e a Uerj a indicar superávit de Oficiais no mercado de trabalho marítimo no Brasil.

No entanto, a Armação, na sua relação com a DPC, superdimensionou a necessidade de frota para atender a uma demanda que tem se confirmado. É essa posição dos armadores que prevaleceu na decisão da Autoridade Marítima, não só ao manter intocadas as vagas nas

escolas de formação para 2017, mas, principalmente ao anunciar o Programa de Ensino Profissional Marítimo - PREPOM com 25 vagas de Acesso a 2º Oficial de Náutica - ACON-B no CIABA e um possível Acesso a 2º Oficial de Máquinas – ACOM-B no CIAGA.

Diante da ausência de investimentos no setor, da existência de navios parados, das dificuldades para alocar alunos no Programa de Estágio Embarcado – PREST, o SINDMAR entende como de sua responsabilidade alertar a Marinha do Brasil, mais uma vez, que essa oferta excessiva de vagas para a formação de Oficiais resultará em entregá-los ao desemprego. O SINDMAR reforça essa posição e requer a revisão da oferta anunciada e da programação de cursos do PREPOM, de modo a direcionar os recursos para complementação de currículo dos Oficiais que foram entregues ao mercado de trabalho sem alguns cursos obrigatórios pelo STCW, como o EPOE (ECDIS).





# PROPOSTAS DA PETROBRAS E DA TRANSPETRO PARA ACT TÊM RECORDE DE REJEIÇÃO

## Marítimos se revoltam e SINDMAR exige 1x1 sem redução de salários

A proposta de implantação do regime de trabalho e repouso 1x1, apresentada pela Transpetro em 16 de fevereiro, desapontou os representantes do SINDMAR e demais Entidades Sindicais Marítimas. Apesar de reconhecer a necessidade de implantação do 1x1, a Transpetro condicionou sua adoção a um Programa de Otimização de Custos de Pessoal da Frota – POC e à revisão da Cláusula 51ª do ACT 2015/2017, acrescentando que o período de embarque proposto é de 90 dias.

A empresa apresentou um cronograma para implantação gradual do regime 1x1 para todas as categorias, iniciando seis meses após a assinatura do Termo Aditivo ao ACT 2015/2017, com seis navios, alcançando a totalidade dos navios da frota somente em agosto de 2018. O plano da Transpetro prevê ainda redução de horas extras e perdas salariais ao longo de dois anos, tendo em vista que as empregadas e os empregados marítimos só teriam nova correção salarial em 2018.

Representantes da Petrobras participaram da reunião e declararam às Entidades Sindicais que seguiriam integralmente a proposta apresentada pela Transpetro, respeitadas algumas particularidades. Além disso, o reajuste oferecido pelas empresas para alguns benefícios trazem perdas significativas e inaceitáveis para todas as categorias.





Sindicalistas Marítimos em mais uma rodada de negociações com a Transpetro

Após a Transpetro condicionar a implantação do regime de trabalho e repouso 1x1 a um Programa de Otimização de Custos de Pessoal da Frota – POC e à revisão da cláusula 51<sup>a</sup> do ACT 2015/2017, o SINDMAR abriu o processo de Consulta aos Oficiais e Eletricistas sobre as propostas da empresa, que também foram seguidas pela Petrobras.

A consulta às propostas oferecidas pela Petrobras e pela Transpetro no termo aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho – ACT 2015/2017 dos marítimos vinculados às empresas registrou o maior índice de rejeição em tempos recentes. A votação encerrou-se no dia 6 de março, às 12h. Ao todo, foram contabilizados 957 votos, sendo 935 contrários, o equivalente a 98% dos votos e 22 favoráveis. Trinta e dois votos foram desconsiderados por não estarem em conformidade com as instruções de votação.

Durante todo o processo de negociação para a implantação do regime de trabalho e repouso 1x1, o SINDMAR e os Sindicatos coirmãos deixaram claro para as empresas que não aceitariam propostas que representassem perdas para os seus representados e representadas. Mesmo assim, a Petrobras e a Transpetro insistiram em um plano que representaria perdas ao longo de dois anos, além de se vangloriarem, equivocadamente, por benefícios que foram conquistados pelas Entidades Sindicais com muita luta.

O SINDMAR agradece a todos os homens e mulheres do mar que contribuíram para a expressiva manifestação democrática à consulta realizada.

A luta continua pela implantação do regime 1x1 sem redução de salários! **#TODAS1X1 #TODOS1X1.**



## CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA TRANSPETRO **ELEIÇÃO SOB SUSPEIÇÃO**

### **Após denunciar falta de transparência, SINDMAR decide não apoiar candidatura ao CA da Transpetro**

No dia 10 de fevereiro, a Transpetro publicou edital para candidatura e eleição de representante dos trabalhadores no Conselho de Administração, que foi aprovado pela empresa na comissão eleitoral sem contar com a concordância dos representantes dos trabalhadores. Passado o final de semana, no dia 13, foi iniciado o período de inscrição de candidatos, com duração de apenas cinco dias.

Apesar dos alertas dos Sindicatos à comissão eleitoral de que era necessário reiniciar o processo com novo edital tendo em vista que o espaço de tempo previsto era insuficiente para que o processo eleitoral pudesse ser divulgado e realizado de forma adequada, sem atropelos e com transparência, somente no dia 16 de fevereiro a Transpetro informou aos Sindicatos que os empregados que possuem curso superior na área de atuação da empresa e pelo menos dez anos de casa seriam elegíveis, mesmo que não tenham ocupado cargo de gerência superior como a empresa havia divulgado inicialmente.

No dia 20 de fevereiro, em mais uma demonstração de que o processo eleitoral não contava com adequado planejamento em função da nova legislação, a Transpetro decidiu prorrogar o prazo de inscrição até o dia 3 de março.

O SINDMAR divulgou que diferentemente do que foi feito em anos anteriores, não haveria apoio da Entidade à candidatura de um representante no Conselho de Administração, pois o processo eleitoral oferecido pela Transpetro não é considerado confiável. No entanto, o SINDMAR informou que continuaria presente na comissão eleitoral por considerar que a sua saída poderia trazer prejuízos aos interesses dos trabalhadores.

É de se destacar que continuam pairando sobre o processo eleitoral do CA Transpetro 2017 sérias dúvidas decorrentes da recusa da Companhia em publicar a lista contendo os nomes dos empregados que teriam votado na última eleição. A Transpetro necessita esclarecer a entrada de diversos votos no sistema durante o período noturno e na madrugada, quando as pessoas normalmente encontram-se dormindo.

O SINDMAR já informou em mensagens circulares e continua insistindo que não é possível dar legitimidade ao processo atual sem que se tenha conhecimento do que ocorreu na última eleição. É evidente que a divulgação da lista de votantes não representa quebra de sigilo, como alega a Transpetro. Muito pelo contrário, ela é essencial para demonstrar a lisura e a correção do processo de votação.



## ACT DO OFFSHORE

### SINDMAR reafirma que não aceitará perdas para seus representados

O SINDMAR se reuniu mais uma vez com representantes das empresas de Apoio Marítimo para tratar do Acordo Coletivo de Trabalho – ACT, mas esses não apresentaram nova proposta. O SINDMAR ratificou sua disposição para o diálogo e reafirmou que não aceitará prejuízos para seus representados, mantendo-se firme na defesa de que o percentual de reajuste das remunerações e demais cláusulas econômicas seja correspondente à reposição da inflação. Diante do posicionamento do SINDMAR, as empresas se comprometeram a analisar as ponderações apresentadas e avaliar a possibilidade de apresentação de nova proposta.

O encontro só se deu após cobrança formal do SINDMAR, já que as empresas não haviam se manifestado desde a comunicação de recusa da última proposta, após ampla consulta com nossos representados. Para o Sindicato, está evidente a insistência dos empresários em manter uma postura intransigente de postergação na negociação do ACT, o que obriga o SINDMAR a intensificar sua mobilização e ampliar o entendimento de que será preciso lutar pela manutenção das condições existentes no ACT sem prejuízos.

O SINDMAR entende que a sintonia demonstrada na rejeição da última proposta das empresas precisa ser mantida e fortalecida. Cada Oficial e Eletricista deve estar consciente de que a disposição para a mobilização será fundamental para uma conclusão positiva da negociação do ACT. A Organização Sindical afirma que já viu essa postura das empresas antes, não se deixou levar por ela e não fará isso agora. Para o SINDMAR, o envolvimento crescente de seus representados e representadas fortalece a todos coletivamente e demonstrará às empresas a disposição dos trabalhadores para obter a assinatura do ACT.

### CONTRA A PROPOSTA INDECENTE DAS EMPRESAS DO OFFSHORE

Todos os Oficiais e Eletricistas Mercantes sabem que o nosso mercado de trabalho no Offshore é extremamente importante e que temos dificuldades de negociação com as empresas do setor já faz anos. Inclusive, recentemente, tivemos de fazer uma paralisação para obter um Acordo Coletivo de Trabalho digno. No momento, estamos diante de uma intransigência das empresas, que tentam reduzir a massa salarial, reduzindo percentualmente a reposição, não nos oferecendo sequer a inflação do período.

É curioso que em uma consulta recente, um terço dos nossos representados e representadas, apesar de ser uma quantidade pequena, entendeu ser apropriado, conveniente, celebrar o Acordo do modo como foi recebido das empresas. Ou seja, esse grupo aceitou a proposta oferecida pela Armação. Eu quero me dirigir especialmente a esse um terço para esclarecer que não há motivos para aceitar a proposta de Acordo das empresas. Os contratos existentes estão intocados, em pleno vigor. Os novos contratos, se há empresas que se dispuseram a reduzir valor de seus contratos, isso teria de ser discutido conosco, negociado conosco, nós teríamos de conhecer essa mudança de contrato, se é aceitável ou não.

Os contratos de serviços dessas empresas continuam gerando lucros em valores muito elevados. Agora, em nome de uma crise que não chegou da forma como nos vendem no setor de Marinha Mercante, na Cabotagem, mas no Offshore também, não se justifica que venham a reduzir o nosso poder aquisitivo em um setor que no momento continua ampliando os seus números de produção. Os investimentos não foram ampliados, mas a produção continua em expansão.

Meus companheiros, em relação a essas consultas sobre propostas indecentes que nos chegam, o Sindicato espera que todos, efetivamente, acompanhem juntos o entendimento de que não podemos ter prejuízos. Vocês precisam apoiar claramente o entendimento do seu Sindicato. E não esqueçam: Unidade e Luta. Juntos somos mais fortes!

Severino Almeida Filho  
Presidente do SINDMAR



# O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

- ✓ Luta em defesa das instituições democráticas e contra toda forma de opressão e exploração.
- ✓ Propugna pela unicidade sindical e promove, nos cenários nacional e internacional, a solidariedade e a defesa dos interesses comuns aos trabalhadores.
- ✓ Combate o trabalho inseguro e denuncia atividades que ferem os direitos laborais, exigindo medidas reparadoras e penais contra os seus responsáveis.
- ✓ Defende os interesses do trabalhador brasileiro na cabotagem e na atividade pesqueira, ambos setores fortemente afetados pela participação de armadores estrangeiros.
- ✓ Resiste ao desmonte das organizações dos trabalhadores e ao aviltamento de suas relações de trabalho.
- ✓ Defende a utilização das vias navegáveis brasileiras para o escoamento da produção, opção eficaz e econômica de transporte, a menos agressiva ao meio ambiente.
- ✓ Cobra investimentos para a modernização portuária.

## CONTTMAF

**Confederação Nacional dos Trabalhadores  
em Transportes Aquaviários e Aéreos,  
na Pesca e nos Portos**

[conttmaf.org.br](http://conttmaf.org.br)  
[conttmaf@conttmaf.org.br](mailto:conttmaf@conttmaf.org.br)  
+55 61 3226 5263



Filiada à





# TRÊS DIMENSÕES DA MAERSK

O Diretor do SINDMAR Carlos Müller (esq.), em negociação com a Mercosul Line

## Mercosul Line insiste em oferecer ACT com perdas salariais

No último dia 8 de fevereiro, o SINDMAR se reuniu com representantes da Mercosul Line, dando prosseguimento à negociação do Acordo Coletivo de Trabalho – ACT. Passados mais de dois meses da última reunião, a empresa não apresentou nova proposta, permanecendo inflexível na defesa de seus interesses e não demonstrando disposição para avanços. Além de recusar a reposição do índice de inflação acumulada no período de referência do ACT, a Mercosul Line não considerou nenhuma das reivindicações dos trabalhadores marítimos.

O SINDMAR acredita que a Mercosul Line esteja utilizando sua já conhecida estratégia de postergar a negociação, insistindo em um índice tão baixo de reajuste, com a pretensão de levar a um impasse. Caso a empresa se mantenha intransigente, os Sindicatos Marítimos ressaltam que é preciso que todos estejam prontos para defender um acordo justo. Os Sindicatos alertam para que os seus representantes fiquem atentos ao que está sendo informado pela empresa, que vem explorando fragilidades e pressionando individualmente aqueles que estão embarcados a aceitar uma proposta com perdas salariais expressivas.

## Maersk Line prevê melhoria de US\$ 1 bilhão em relação a resultados de 2016

A Maersk Line informou uma perda de US\$ 376 milhões em 2016, mas, ao mesmo tempo, prevê que seu lucro em 2017 terá um incremento de US\$ 1 bilhão sobre os resultados de 2016. A demanda global por transporte marítimo de contêineres em 2017 deverá aumentar de 2% a 4% e a operadora dinamarquesa declarou que o aumento das taxas de frete elevaria os lucros da Maersk Line este ano.

“Acreditamos que a indústria está em um ponto de inflexão e vemos sinais encorajadores para 2017, e é por isso que nos sentimos confortáveis com a melhoria dos lucros da Maersk Line em US\$ 1 bilhão em relação ao resultado de 2016”, disse Soren Skou, CEO da empresa.

A Maersk Line vê dois desafios principais pela frente: baixas taxas de frete e aumento do uso de tecnologias digitais causados por desequilíbrios de demanda e oferta. No entanto, como a Maersk Group se direciona para a concentração de suas atividades em transportes e logística, combinando a Maersk Line com a Damco, a APM Terminals e a Svitzer como seu negócio principal, Soren Skou se disse mais otimista sobre o futuro.

“Nossas principais prioridades para 2017 continuam sendo a integração dos nossos negócios de Transporte e Logística, assumindo os custos na APM Terminals e na Damco, fechando a aquisição da Hamburg Süd e avançando no trabalho de encontrar soluções estruturais para cada um dos nossos negócios petrolíferos e relacionados à área de petróleo”, declarou o CEO.

Fonte: Seatrade



## MAERSK & HAMBURG SÜD

### FUSÃO REDUZ CONCORRÊNCIA E PRESSIONA PREÇOS DO FRETE

A compra da Hamburg Süd pela Maersk impactou o nosso setor. Sem dúvida, transformou a Maersk em uma empresa de dimensão que até agora o mundo não havia visto igual. Serão 741 navios e 3,8 milhões de contêineres sendo transportados ao mesmo tempo. Essa quantidade de contêineres equivale a 60% do que o Brasil transporta ao longo de um ano. Seguramente, o mundo inteiro está preocupado com o que vai ocorrer.

No Brasil, os motivos de preocupação são maiores, pois a empresa resultante desta fusão, da Mercosul Line - Maersk com a Aliança - Hamburg Süd, tomará 80% do transporte de contêineres em nossas águas, na Cabotagem. Localmente, o grupo começa com 14 navios próprios e mais 20 afretados, além da prática de intensa troca de espaços nos porões, especialidade da Aliança nesse negócio. O próprio usuário brasileiro do transporte aquaviário está preocupado com isso, pois terá menos opções para escolher e a falta de concorrência pode resultar em aumento dos preços.

Essa mega-aquisição, que gera uma superpotência dos mares, vai na contramão do discurso de crise dos armadores no Brasil, ao negociarem os Acordos Coletivos de Trabalho, tentando arrancar patamares muito baixos, abaixo inclusive da inflação. Mas, que crise é essa em que há espaço para aquisições desse porte e para novos investimentos? Que crise é essa, em que os preços da Cabotagem continuam elevados?

É necessário fazer a distinção entre os preços da Cabotagem e os da Navegação de Longo Curso. Não há relação entre eles, como os armadores tentam argumentar, para convencer os companheiros maríti-

mos. Na Cabotagem, o navio compete com o caminhão, é uma escolha entre modais: o rodoviário ou o aquaviário. A disputa entre os modais terrestre e aquaviário é o que historicamente define os preços do frete em nossa Cabotagem.

Desde 2008, com a crise mundial, a Cabotagem brasileira passou de 4,5 milhões de contêineres transportados ao ano para mais de 6 milhões transportados atualmente. Que crise é essa, se a movimentação de contêineres foi mantida e expandida? Muito nos preocupa que nossos representados e representadas acreditem no discurso da Armação. Nós precisamos vencer esse discurso da crise, não há razão para assinarmos Acordos Coletivos de Trabalho nos patamares que nos têm sido oferecidos, sem que recuperemos sequer a inflação acumulada. É uma crise que só existe no discurso e nas disposições dos armadores, uma crise que não existe e à Cabotagem provavelmente nem chegará. Mas, a Armação pretende transportar esse discurso de crise para o nosso setor, no qual a crise não se aplica. Você, companheiro, companheira, precisa resistir a esse discurso. A Cabotagem brasileira não sofreu redução de fretes, não há redução de movimentação em nenhum porto nacional, não há, portanto, razão para se indicar uma crise instalada em nosso setor.

Nossos representados e representadas precisam estar atentos às recomendações que fazemos em nossas mensagens circulares, pois temos a obrigação de conhecer melhor o cenário em que estamos mergulhados do que aqueles companheiros e companheiras que estão diuturnamente navegando em nossos mares, operando os seus navios. Vamos lutar juntos, vamos vencer juntos esse discurso, vamos mostrar a força que nós temos e continuar a trajetória de vitórias que acumulamos nos últimos anos. Juntos, somos mais fortes!

Severino Almeida Filho  
Presidente do SINDMAR



## SINDMAR E EMPRESAS DISCUTEM AS **EMENDAS DE MANILA**

Buscando contribuir para o esclarecimento de um tema que suscitava muitos questionamentos da comunidade marítima, o SINDMAR reuniu em sua sede representantes de 11 empresas de navegação para uma palestra sobre a implementação das Emendas de Manila 2010 à Convenção STCW 78.

Durante quase três horas, os participantes receberam do Assessor de Educação e Formação Profissional Ary Cavaliere diversas informações e esclarecimentos decorrentes de reuniões e ofícios trocados entre o SINDMAR e a Marinha do Brasil. Na ocasião, foi apresentado o documento “Esclarecimentos e Orientações” (publicado no site do SINDMAR <http://www.SINDMAR.org.br/stcw/>) que informa como o associado deve proceder para certificar-se de estar habilitado segundo as novas exigências.

Foram abordadas as Regras que constam dos seis primeiros capítulos do Código STCW, com explicações detalhadas dos temas de maior interesse dos participantes, como as Regras relativas aos Navios Especiais (Navios Tanques) e a nova certificação de Oficial Eletrotécnico (ETO). Foram especificados os requisitos para obtenção de cada certificação, assim como os certificados que necessitarão ser endossados, registrados e revalidados. Ary Cavaliere esclareceu os representantes das empresas sobre os conceitos de competência, conhecimento, entendimento e proficiência na demonstração da competência e listou os critérios utilizados para avaliação da competência.

Outro assunto de destaque foram as Regras que terão revalidação a cada cinco anos nas quais a comprovação da manutenção do padrão de competência dar-se-á por meio de exercícios a bordo e treinamento prático realizados por empresas credenciadas. Os participantes também puderam esclarecer dúvidas sobre diversos documentos emitidos pela Autoridade Marítima, entre eles, a Portaria nº 347, que aprovou procedimentos para a certificação de aquaviários decorrentes da aplicação das Emendas de Manila e a Mensagem Circular nº 16/2016, que forneceu esclarecimentos sobre a implementação das Emendas no Brasil.

“Vim com alguns questionamentos sobre as determinações da Autoridade Marítima Brasileira com relação às Emendas de Manila e o funcionamento delas aqui no Brasil. A palestra de hoje conseguiu esclarecer todas as nossas dúvidas sobre o modo como a Marinha vai trabalhar a renovação das certificações, principalmente de cursos que hoje não existem dentro do Prepom. Foram apresentadas soluções que vão nos ajudar a suprir eventuais deficiências e auxiliar muito na implantação das Emendas”, afirmou Alexandre Lima, Gerente de Tripulação da V. Ships Brasil. A coordenadora de Certificados e Treinamentos da Elcano, Leila Bastos



Ary Cavaliere, do SINDMAR, e Alexandre Lima, da V. Ships discutem aplicação das Emendas

Ribeiro, também elogiou a iniciativa do SINDMAR. “Essas palestras do SINDMAR nos ajudam muito. Temos a oportunidade de conhecer outras empresas, ver que temos os mesmos problemas, trocar ideias e propor soluções. Já trabalhei no CIAGA e na DPC, então tenho muita experiência nessa área. Apesar disso, tem sempre um ponto de vista diferente, uma vírgula que não percebemos. Estamos aprendendo todo dia, toda hora e, com isso, todos ganhamos”, concluiu.

## SINDMAR divulga atualização das orientações sobre STCW – Emendas de Manila

O SINDMAR enviou para todos os Oficiais e Eletricistas um folder, anexado à edição anterior desta revista Unificar, sobre a entrada em vigor das Emendas de Manila ao STCW, com novas exigências para a certificação. No entanto, a Circular 16/2016 da Diretoria de Portos e Costas – DPC veio a alterar e complementar o que foi divulgado, exigindo, assim, a substituição do texto do folder. O texto atualizado está disponível no ícone STCW no site do SINDMAR na Internet: [www.sindmar.org.br](http://www.sindmar.org.br).

Mantenha-se bem informado.



## EX-ALUNOS DA EMMRJ COMEMORAM 50 ANOS DE FORMAÇÃO

O Jubileu de Ouro da turma Sérgio Lemos, celebrado em dezembro por marítimos formados em 1966 na antiga Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro – EMMRJ, foi marcado pela emoção durante reencontro na atual Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM, localizada na Zona Norte do Rio de Janeiro.

Após homenagem do Contra-Almirante Gilberto Cezar Lourenço no auditório do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA, os ex-alunos das turmas de Câmara, Máquinas e Náutica visitaram as instalações da Marinha do Brasil, acompanhados por militares e familiares. Durante um coquetel de confraternização, eles puderam relembrar histórias vividas na saudosa Escola de Marinha Mercante.

“Ficamos todos emocionados. Foi uma oportunidade ímpar poder reunir os amigos daquela época. Alguns já faleceram, outros não puderam comparecer,

mas me senti realizado. Agradeço ao SINDMAR pelo apoio”, disse o Oficial Superior de Máquinas João Nilton França. O Diretor de Educação do SINDMAR José Serra ressalta a importância de prestigiar o evento. “É importante valorizar estas pessoas que tanto contribuíram para a Marinha Mercante Brasileira”, declarou.

Ao final do encontro, os ex-alunos da EMMRJ plantaram uma muda de Ipê próximo ao memorial dedicado aos marítimos vítimas da Segunda Guerra Mundial, nos jardins no CIAGA.

## ASSOCIADOS RECEBERAM ORIENTAÇÕES SOBRE A DESAPOSENTAÇÃO

O SINDMAR realizou palestra sobre regras da Previdência que reuniu diversos aposentados em sua sede, no Rio de Janeiro. O tema principal foi a desaposentação, situação em que o aposentado continua a trabalhar, abrindo mão da sua aposentadoria original e requerendo outra. A Assessora de Previdência do Sindicato, Roberta Borba, lembrou que a tese da desaposentação, que já havia sido considerada improcedente pelo Supremo Tribunal Federal (STF), será novamente julgada por aquela corte e explicou que, até lá, não é aconselhável entrar na justiça para reaver as contribuições pagas. A advogada alertou os associados para que desconfiem de ofertas que proponham ações conjuntas nesse sentido.

O Secretário-Geral do Departamento de Aposentados, Comandante Raimundo Nonato,



disse que no grupo há vários casos de aposentados que trabalham e contribuem para o INSS, por enquanto, sem retorno. O SINDMAR continuará atento ao tema, acompanhando ações do

Legislativo que possam levar à regulamentação da desaposentação, a fim de orientar seus associados, inclusive no caso de os valores recebidos terem de ser restituídos à Previdência.



## FHM E CONAPRA AMPLIAM COOPERAÇÃO

O Presidente do CONAPRA Gustavo Martins e o Diretor Superintendente da FHM Odilon Braga na assinatura do termo de cooperação

No final de 2016, a Fundação Homem do Mar - FHM, representada pelo seu Diretor Superintendente Odilon dos Santos Braga e o Conselho Nacional de Praticagem - CONAPRA, na figura do seu Presidente Gustavo Martins, assinaram um termo de cooperação entre as duas instituições. A FHM, que já vinha realizando atividades em conjunto com o CONAPRA, como parte do curso de atualização de Práticos exigido pela Organização Marítima Internacional, entende que a assinatura desse termo fortalecerá ainda mais a interação entre as duas instituições.

O Coordenador da FHM, Mario Calixto, acredita que a assinatura do documento deverá estreitar os laços

existentes e estender a cooperação para outras atividades, como a participação conjunta em congressos, seminários, conferências e outros eventos, explorando a expertise das duas instituições nas suas respectivas áreas. “O CONAPRA representa os Práticos no Brasil no que se refere à segurança da navegação e à adoção de boas práticas para os procedimentos e operações relacionados à atividade marítima e portuária. Além disso, o conhecimento técnico e operacional dos profissionais ligados ao CONAPRA, em relação às particularidades de cada Zona de Praticagem, incluindo riscos, perigos, condições ambientais e de profundidade, é incontestável”, elogiou o Coordenador da FHM.

A FHM, por sua vez, tem como objetivo aprimorar a especialização dos profissionais aquaviários brasileiros, atuando em pesquisas e projetos nas áreas ligadas aos setores de educação, pesquisa e meio ambiente, sendo reconhecida também pelo trabalho que realiza na administração de atividades culturais, científicas e ambientais. Os representantes do CONAPRA destacaram a excelência da FHM como referência nacional e internacional na qualificação de profissionais aquaviários e em consultorias nos setores aquaviário e portuário. “Ao longo do tempo, por

meio do seu Centro de Simulação Aquaviária, a FHM tem contribuído de forma significativa para a nossa atividade, tanto nos cursos de atualização como no treinamento dos Práticos em situações novas, em operações com navios maiores e com novas tecnologias e em diversos outros treinamentos que nos permitem atuar de forma mais significativa na segurança do tráfego aquaviário e na proteção do meio ambiente, impedindo a poluição hídrica durante as manobras dos navios”, ressaltou Gustavo Martins, Presidente do CONAPRA.

## TECNOLOGIA DE PONTA E CONFIABILIDADE

O termo assinado pelas duas instituições estabelece que o embasamento teórico e a experiência operacional devem ser aliados para o aumento de produtividade, garantindo resultados técnicos confiáveis. O apoio ao treinamento de Práticos visa a disponibilizar recursos humanos e materiais, sala de aula e simuladores nas dependências da FHM para a realização de partes específicas do Curso de Atualização de Práticos (ATPR), aprovado pela Autoridade Marítima e gerenciado pelo CONAPRA por delegação de competência outorgada pela NORMAM 12-DPC. Os simuladores de passagem *full mission* da FHM estão de acordo com as normas nacionais e internacionais para treinamento e pesquisa. Incluem, em sua modelagem matemática, equações de movimento, efeito de águas rasas, modelos de ondas e ventos e as principais forças: no casco em águas profundas (hidrodinâmica e aerodinâmica), no leme, no hélice e no propulsor; e equações dinâmicas. Quando se tratar de treinamento, o objetivo é capacitar, reciclar e aprimorar os profissionais aquaviários, entre eles os Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante e os Práticos; na pesquisa, o foco é a utilização em projetos de engenharia ou outros, visando a estudos de operações offshore, navegação e manobrabilidade. “Nós acreditamos que, mediante esse termo de cooperação, vamos poder aprimorar as análises de construção de novos terminais, com a definição de novos canais de navegação através das simulações efetuadas pela FHM. A partir dessa maior aproximação, haverá uma troca mais intensa de experiências em que o grande vencedor será o Brasil, já que nós poderemos ter melhores resultados nos projetos a serem desenvolvidos e, com isso, contribuir para o crescimento econômico do País”, concluiu o Presidente do CONAPRA.



Passadiço *full mission* do CSA onde são realizados exercícios de Praticagem



EGPO

# GERENCIAMENTO DE PASSADIÇO

## Na FHM, Oficiais treinam navegação segura em simuladores integrados

Desde meados do ano passado, a FHM oferece em sua grade o Curso Especial de Gerenciamento de Passadiço para Oficiais – EGPO, destinado a qualificar Oficiais da Marinha Mercante para trabalhar em grupo, coordenadamente, integrando uma equipe de passadiço, de modo a aumentar a precisão e a segurança da navegação e diminuir os riscos para o meio ambiente. O curso tem duração de cinco dias e prepara o Oficial para evitar acidentes, detectando possíveis falhas de procedimentos a bordo, identificar os efeitos do meio ambiente sobre a manobra do navio, preparar um Plano de Viagem e realizar navegação em águas restritas.

A atenção sobre as regras de gerenciamento de passadiço aumentou quando a Organização Marítima Internacional – IMO registrou um aumento no número de acidentes com navios durante as manobras

consideradas cruciais - entrada e saída de porto, entrada e saída de dique, navegação em águas rasas, canais estreitos e, principalmente, em mar aberto – e verificou que o principal motivo era simplesmente o não cumprimento dos procedimentos previstos nos códigos e regulamentos internacionais. Os Oficiais brasileiros já saem da escola sabedores dessas regras, mas, com o passar do tempo, algumas práticas vão deixando de ser realizadas. A falta de atenção aos procedimentos, assim como o mau gerenciamento do passadiço, costuma levar a erros que podem causar colisões e abalroamentos.

No curso de EGPO da FHM são abordados vários aspectos teóricos e práticos do gerenciamento de passadiço. “Hoje, esta é uma qualificação essencial para um Oficial de Nautica, que precisa saber o comportamento correto nas manobras e estar preparado para embarcar em qualquer tipo de navio, no Offshore, na Cabotagem ou no longo curso, independentemente da área. No nosso curso, os Oficiais treinam de acordo com as regras internacionais, do *check list* à liderança do Comandante,



Simulador de passadiço CSA

desenvolvendo atividades de vigilância no passadiço, navegação em canal balizado e procedimentos para evitar abalroamentos no mar”, explica o Capitão de Longo Curso Claudio Barbosa, instrutor da FHM.

## APRENDENDO COM CASOS REAIS

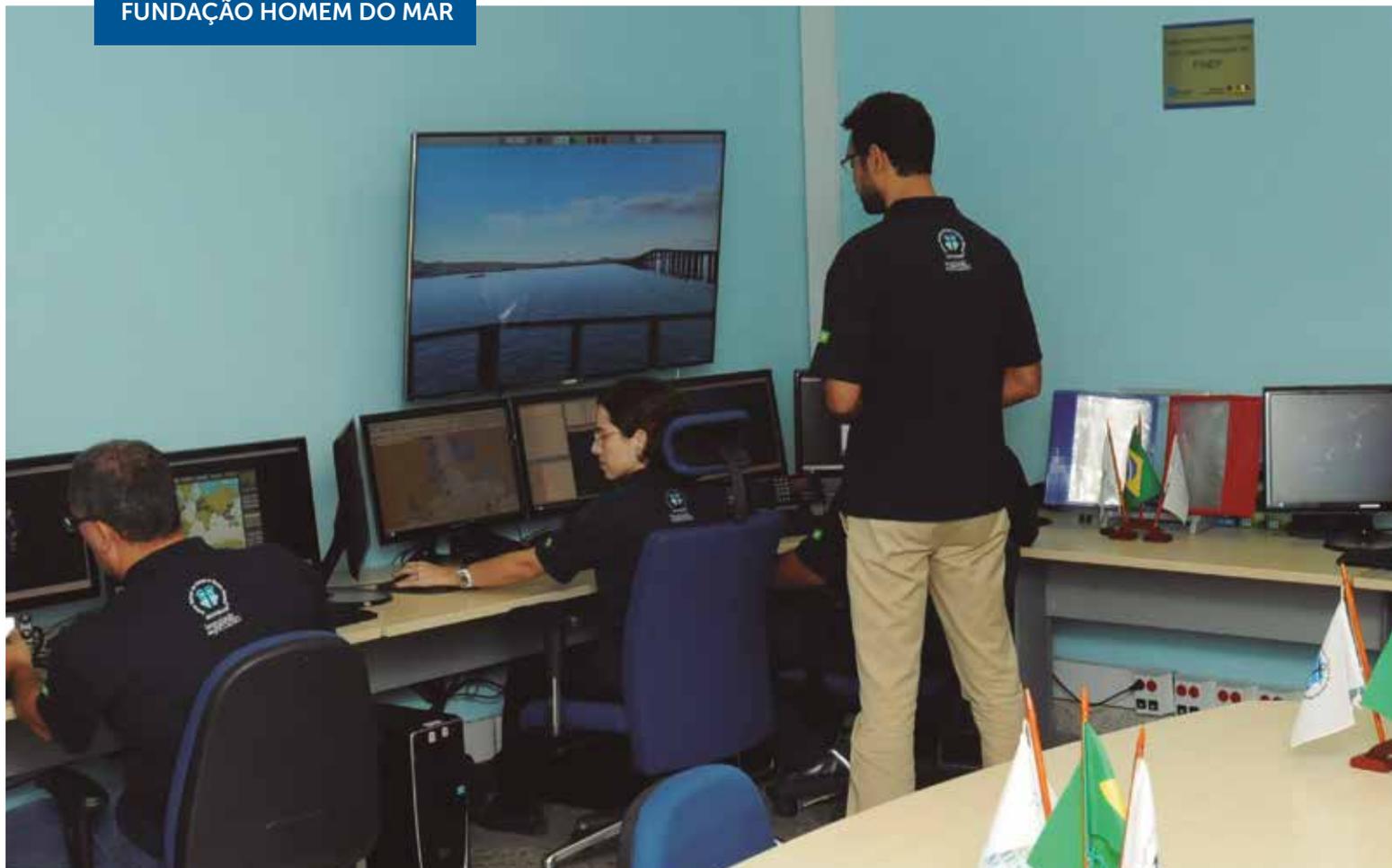
Cerca de 70% do curso é realizado nos simuladores do Centro de Simulação Aquaviária – CSA. Um grande diferencial oferecido pela FHM é a utilização de dois simuladores de passadiço integrados, de modo que os alunos possam interagir mais durante os exercícios, vivenciando situações de risco que ocorrem durante a navegação e treinando para evitar aqueles tipos de abalroamento ou colisão.

Com 26 anos de experiência no mar, o CLC Claudio Barbosa ressalta a importância dos exercícios práticos baseados em casos reais. “Em todas as turmas de EGPO que tivemos os alunos se mostraram extremamente satisfeitos, principalmente com os

exercícios no simulador, que é quando eles podem pôr em prática o que foi discutido em sala de aula sobre um caso real. No simulador, o instrutor também pode observar como o Oficial reage diante de uma situação de risco e orientá-lo sobre os procedimentos para evitar um acidente, corrigindo-o, se for necessário”, diz o instrutor.

O erro faz parte do aprendizado e outra vantagem do ambiente de estudo é poder aprender com os erros uns dos outros. “Ensino meus alunos até pelas falhas que eu mesmo já cometi quando era jovem, como encalhar, perder ferro (âncora) e colidir”, conta Claudio Barbosa.

Um dos casos utilizados nos exercícios com os Oficiais é o acidente com o porta-contêineres sul-coreano Cosco Busan, ocorrido em 2007, na Baía de São Francisco, EUA. Depois de desatracar no Porto de Oakland, a embarcação colidiu com o pilar de uma ponte. O choque causou um rasgo no casco do navio e houve vazamento de combustível, levando a um grave prejuízo ambiental.



# FHM É CREDENCIADA A OFERECER CURSO DE INSTRUTOR DE VTS

Acreditada pela Autoridade Marítima Brasileira, a Fundação Homem do Mar – FHM está agora apta a formar instrutores para os centros de VTS, que atuam no treinamento de operadores e supervisores de Serviço de Tráfego de Embarcações – VTS, da sigla em inglês Vessel Traffic Service. Após o curso, o aluno poderá trabalhar como um VTS On the Job Training Instructor – OJTI.

Para fazer o curso, os profissionais devem ter, no mínimo, seis meses de experiência como controlador, operador ou supervisor de VTS. O Curso de Instrutor de VTS, assim como os demais cursos oferecidos

pela FHM, será realizado no Centro de Simulação Aquaviária – CSA, que conta com estrutura e equipamentos modernos.

Os simuladores do CSA são capazes de proporcionar experiências semelhantes às enfrentadas na vida real, pois engloba diversos simuladores dos equipamentos utilizados a bordo, conjuntamente com os simuladores de VTS, como relata um dos alunos da 3ª turma de operadores de VTS formado recentemente pela FHM. “Os simuladores que nós utilizamos no Centro de Simulação Aquaviária nos deram um panorama do que encontraremos nos Centros de VTS e também a visão



“O curso ministrado na FHM nos dá uma visão muito boa daquilo que teremos no Centro de VTS”

Declaração do novo operador de VTS  
Tiago Fraga Ferrão

que nós teremos da embarcação que estará sendo monitorada, através dos simuladores de passagem”, declarou Tiago Ferrão, novo operador de VTS, que deverá operar o Centro de VTS da CODESA em Vitória, no Espírito Santo.

O Consultor Naval da FHM Jeferson Carvalho ressalta a importância da certificação: “A Fundação Homem do Mar, mais uma vez, é acreditada pela Marinha do Brasil a ministrar um curso. Além do treinamento para operadores e supervisores de VTS, agora a FHM pode realizar o treinamento para Instrutor de VTS. Todos baseados nos proce-

dimentos estabelecidos na Recomendação V-103 da International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities – IALA, tornando a Fundação apta a contribuir para o setor, qualificando futuros profissionais que atuarão no Serviço de Tráfego de Embarcações nos portos brasileiros”.

Desde o início do ano, a FHM formou turmas nos cursos: Básico de Operador de Posicionamento Dinâmico – DPB, Electronic Chart Display and Information System – ECDIS, Especial de Gerenciamento de Passagem para Oficiais – EGPO e Operador de VTS.



# VISITAS A BORDO

As visitas às embarcações que operam na costa brasileira são uma das tarefas mais importantes da atividade sindical. Nelas, os representantes do SINDMAR verificam *in loco* denúncias de más condições de trabalho a bordo, recebem reivindicações de seus representados e representadas, monitoram o cumprimento da RN 72 nos navios estrangeiros, informam as tripulações sobre o andamento dos Acordos Coletivos de Trabalho, orientam sobre o mercado de trabalho, as ações dos armadores, as iniciativas de mobilização e muito mais!

VEJA VISITAS RECENTES REALIZADAS PELO SINDMAR EM VÁRIOS PONTOS DO BRASIL.



Forte São Marcos



Axios



Ocean Dignity



Log-In Pantanal



Starnav Volans



Castillo de Maceda



Sea Pioneer



Rômulo Almeida



Pearl River



Axios



Oscar Niemeyer



Vicente Pinzón



Mercosul Santos



Gas Premier



Barbosa Lima Sobrinho



Mercosul Suape



Arcturus



Log-In Amazônia



Log-In Tucunaré



Nord Farer



Gurupi



Log-In Tambaqui



Aliança Manaus



Gurupi



Sea Pioneer



Sapura Ônix



# DIÁRIO DE BORDO

O trabalho do SINDMAR na defesa dos interesses legítimos de seus representados e representadas não se restringe à mesa de negociações dos Acordos Coletivos de Trabalho. Por meio de seus Diretores e Delegados Regionais, o SINDMAR se faz presente em todos os âmbitos da atividade mercante, promovendo contatos com autoridades, entidades sindicais e empresas; participando de fóruns de discussões de interesse dos marítimos e firmando convênios para a qualificação profissional de seus Oficiais e Eletricistas.

## ACOMPANHE ALGUMAS DAS ATIVIDADES RECENTES DO SINDMAR:

### SINDMAR VERIFICA CONDIÇÕES PARA REALIZAÇÃO DE *SHIP TO SHIP* EM CABEDELLO

O Delegado do SINDMAR na Paraíba, Rosivando Viana, esteve reunido com a Superintendente da Companhia Docas Gilmara Pereira Timóteo para discutir as operações *ship to ship* que a Petrobras e o Governo da Paraíba anunciaram que pretendem realizar no Porto de Cabedelo. Essas operações consistem na atracação de dois navios a contrabordo, transferindo-se entre eles até 50 mil toneladas de derivados de petróleo. De acordo com informações de autoridades locais, caso essa atividade venha a ser realizada no cais, serão necessários investimentos na modernização do porto e reforços de estruturas, defensas e sinalização.



A Superintendente da Cia. Docas Gilmara Timóteo e o Delegado Rosivando Viana discutiram as operações *ship to ship* em Cabedelo



O Delegado Rosivando Viana e o Capitão dos Portos (PB) Sérgio Luis Soares da Costa

## PARCERIA ENTRE O SINDMAR E A MARINHA DO BRASIL PARA NOVOS CURSOS NA PARAÍBA

O Capitão dos Portos da Paraíba, Sérgio Luis Soares da Costa, recebeu o Delegado do SINDMAR Rosivando Viana para tratar dos cursos de qualificação que serão realizados pela Marinha em 2017, em parceria com o SINDMAR. Entre eles, estão o Curso Especial Básico de Navios-Tanques Petroleiros e para Produtos Químicos (EBPQ), o Curso Especial Básico de Navios-Tanques para Gás Liquefeito (EBGL) e o Curso Especial Básico de Conscientização sobre Proteção de Navios (EBCP).



O Delegado Rinaldo Medeiros em reunião com o Superintendente do MTE Fábio Zech

## SINDMAR DENUNCIA TRIAINA POR PRÁTICA ANTISSINDICAL

O Delegado do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, apresentou ao Ministério do Trabalho no Ceará denúncia contra a empresa Triaina, que impediu sua visita ao navio Dan Cisne e ainda tentou retirar a lista de tripulantes da embarcação. A empresa enviou mensagem circular a todos os navios agenciados por ela, vetando o acesso do dirigente sindical. O Superintendente do MT Fábio Zech caracterizou a ação como prática antissindical e enviou ofício à Triaina para que prestasse esclarecimentos sobre o caso.



Delegado Rinaldo Medeiros (esq.) e representantes do Fiec/Senai

## SINDMAR INVESTE EM PARCERIA COM O SENAI PARA APERFEIÇOAMENTO PROFISSIONAL DE SEUS REPRESENTADOS

Rinaldo Medeiros, Delegado do SINDMAR em Fortaleza, se reuniu com representantes da Fundação da Indústria do Estado do Ceará – Fiec, ligada ao Senai, para discutir a realização de cursos para o desenvolvimento e aperfeiçoamento profissional dos Oficiais e Eletricistas mercantes. Na grade de cursos, várias opções nas áreas de Metal-Mecânica e Segurança do Trabalho, todas à disposição dos representados do SINDMAR.



Carlos Müller (centro, de camisa azul), do SINDMAR, cercado pelos tripulantes do Varada Santos

## EM BUSCA DE RECEBER SALÁRIOS ATRASADOS, TRIPULAÇÃO DO VARADA SANTOS RECEBEU APOIO DO SINDMAR

Representando o SINDMAR, o Diretor de Relações Internacionais Carlos Müller prestou apoio aos tripulantes do navio Varada Santos, que estavam sem receber o pagamento de novembro e a primeira parcela do 13º salário de 2016. Os marítimos estavam em pré-embarque no Rio de Janeiro e solicitaram apoio para negociar o impasse com a empresa. A ação do SINDMAR possibilitou que os tripulantes tivessem os salários depositados pelo armador.



O Diretor de Relações Internacionais Carlos Müller e o Segundo Presidente do SINDMAR José Válido na plenária do Congresso da ITF, em Cuba

## Atuação na ITF

### FILIPINAS

Em novembro, o SINDMAR participou da reunião do Comitê da Seção de Marítimos da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF, em Manila, Filipinas. Foram discutidas questões relevantes para a categoria, como a proteção da Cabotagem nacional, a pirataria e os impactos da automação e e-navigation na nossa atividade, além de outros assuntos referentes às organizações de que a ITF é participante, como a Organização Marítima Internacional – IMO e a Organização Internacional do Trabalho – OIT. O SINDMAR também marcou presença nas reuniões do grupo diretor do Comitê de Práticas Aceitáveis, da ITF, na mesma ocasião.

### REINO UNIDO

O SINDMAR participou das reuniões do Fórum Internacional de Negociação – IBF, em janeiro, realizado em Londres, no Reino Unido. A negociação entre a ITF e o grupo de armadores internacionais alcança 8 mil navios registrados em diferentes bandeiras e mais de 150 mil marítimos. As principais reivindicações dos marítimos para celebração de acordos para os próximos quatro anos dizem respeito a reajuste dos salários, adoção de contratos de trabalho permanentes, implantação de planos de previdência e proibição da execução de tarefas dos trabalhadores de estiva, como peação de carga, pelos trabalhadores marítimos.

### CUBA

Em dezembro, foi realizado em Havana, Cuba, o Congresso Regional da Seção de Marítimos da ITF, que contou com a participação da Organização Sindical Marítima brasileira. Delegados de diferentes entidades marítimas da América Latina e Caribe debateram temas de importância para a região. Uma eleição reconduziu, por unanimidade, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF Severino Almeida Filho, à presidência da Seção de Marítimos da AL/Caribe da ITF. Na ocasião, o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Carlos Müller, foi eleito para o Comitê de Práticas Aceitáveis da ITF.



O Diretor Carlos Müller, à direita, representou o SINDMAR no IBF, em Londres

## SINDMAR ABRE CANAL DE APURAÇÃO DE DENÚNCIAS EM SALVADOR

No último dia 26 de janeiro, o Delegado do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, se reuniu no Porto de Salvador (BA) com representantes do Ministério do Trabalho, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa e da Cia. Docas da Bahia. Na ocasião, ficou estabelecido que o SINDMAR passará a ter um canal aberto e prioritário perante essas autoridades para quaisquer denúncias. O grupo se comprometeu a compartilhar informações sobre todas as inspeções realizadas em navios, empenhando-se no cumprimento da RN 72, que garante a presença de tripulantes brasileiros em embarcações estrangeiras e a fiscalização das condições de trabalho a bordo.



Rinaldo Medeiros (2º a partir da direita) e os representantes do MT, da Anvisa e da Cia. Docas da Bahia que trabalharão na apuração de denúncias do SINDMAR

## CONVÊNIO ENTRE SINDMAR E SENAI DARÁ ACESSO A CURSOS EM BELÉM

A Delegacia do SINDMAR em Belém (PA) reuniu Oficiais de Máquinas e Eletricistas a fim de realizar um levantamento dos cursos oferecidos pelo Senai que estes teriam interesse em fazer. O próximo passo será negociar com a coordenação da instituição datas e horários que se adequem aos turnos praticados pelos marítimos, e condições de pagamento facilitadas.



Reunião na Delegacia de Belém sobre convênio firmado com o Senai



O CMG José Alexandre Santiago da Silva sendo cumprimentado por Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR em Belém (PA), depois de assumir o comando da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental

O Delegado do SINDMAR em Belém Darlei Pinheiro, entre os formandos da EFOMM CIABA Ayrton Barbosa do Espírito Santo (segunda maior nota de Náutica) e Caio Regateiro Furtado (segunda maior nota de Máquinas)



Vice-Almirante Alípio Jorge, Comandante do 4º Distrito Naval, Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR, CMG Fábio Andrade, Comandante da EFOMM CIABA, e José Antonio Pontes da Silva Filho, aluno de Máquinas com a maior média final

# DENÚNCIA DE FADIGA A BORDO REPERCUTE NA MÍDIA

A firmeza com que a CONTTMAF tem requerido da Autoridade Marítima Brasileira rever os Cartões de Tripulação de Segurança – CTS ganhou alcance nacional ao ser notícia de vários órgãos da imprensa. Ao apontar os riscos que o corte do número de tripulantes traz para a saúde e a segurança dos trabalhadores marítimos embarcados, as entidades sindicais marítimas despertam o interesse da sociedade para o assunto, constrangendo a Armação e responsabilizando a Autoridade Marítima, a DPC, a tomar as medidas necessárias.

O Estado de São Paulo – Reportagem – 15/02/2017

## Sindicato denuncia Transpetro por redução de equipes

Renée Peixeira

### ENTIDADE SINDICAL ALERTA MARINHA PARA RISCOS DO CORTE NO NÚMERO DE TRIPULANTES NOS NAVIOS DA SUBSIDIÁRIA DA PETROBRAS

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos (Conttmaf) está acusando a Transpetro, subsidiária da Petrobras, de reduzir o número de tripulantes em suas embarcações, o que eleva o risco da operação. Desde dezembro, a Conttmaf diz ter encaminhado ofícios à Diretoria de Portos e Costa (DPC) da Marinha para alertar sobre os riscos da prática adotada por empresas na área de Offshore.

Um dos maiores riscos, de acordo com a entidade, é a fadiga dos trabalhadores, que poderia resultar em

acidentes graves. Em ofício encaminhado no início de dezembro, a associação faz várias acusações à Transpetro e pede que a Marinha aumente a fiscalização nas embarcações.

Segundo o Diretor da Conttmaf, Carlos Müller, hoje cada navio da empresa está operando com cinco tripulantes a menos, em média. “Antes, um navio era tripulado por 23 pessoas. Agora tem 19 e há casos em que trabalham só com 16 ou 17”. Pelas regras, cada embarcação tem uma quantidade mínima de trabalhadores definida pela Marinha.

Esses números constam do Cartão de Tripulação de Segurança, conhecido como CTS. Nos anos 1990, houve uma pressão para reduzir o número de tripulantes constante nesse documento. O corte foi autorizado, mas depois de uma série de manifestações contrárias à medida, os armadores voltaram atrás e mantiveram o número de tripulantes. No papel, no entanto, a redução foi mantida.

## Sindicato denuncia Transpetro por redução de equipes

Um dos maiores riscos, de acordo com a entidade, poderia resultar em acidentes graves.

postado em 15/02/2017 08:54  
Agência Estado

## Economia

### Sindicato denuncia Transpetro

15/02/2017 | 07:54

Qua, 15/02/2017 às 07:40

## Sindicato denuncia Transpetro por redução de equipes

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos (Conttmaf) está acusando a Transpetro, subsidiária da Petrobras, de reduzir o número de tripulantes, o que eleva o risco da operação. Desde dezembro, a Conttmaf diz ter encaminhado ofícios à Diretoria de Portos e Costa (DPC) da Marinha para alertar sobre os riscos de

# Dinheiro

ECONOMIA

## Sindicato denuncia Transpetro por redução de equipes

Estadão Conteúdo  
15.02.17 - 08h40

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos (Conttmaf) está acusando a Transpetro, subsidiária da Petrobras, de reduzir o número de tripulantes, o que eleva o risco da operação. Desde dezembro, a Conttmaf diz ter encaminhado ofícios à Diretoria de Portos e Costa (DPC) da Marinha para alertar sobre os riscos de

Um dos maiores riscos, de acordo com a entidade, poderia resultar em acidentes graves. Em ofício encaminhado no início de fevereiro, a Conttmaf pediu que a Marinha aumente a fiscalização das empresas na área de offshore.

Segundo o diretor da Conttmaf, Carlos M. de Almeida, a redução de tripulantes a menos, em média, "antes, um navio tinha 10 tripulantes, agora tem 9".

ESTADÃO

## Sindicato denuncia Transpetro por redução de equipes

Entidade sindical alerta Marinha para riscos do corte no número de tripulantes nos navios da subsidiária da Petrobras

Renée Pereira  
O Estado de S.Paulo  
15 Fevereiro 2017 | 09h00

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos (Conttmaf) está acusando a Transpetro, subsidiária da Petrobras, de reduzir o número de tripulantes em suas embarcações, o que eleva o risco da operação. Desde dezembro, a Conttmaf diz ter encaminhado ofícios à

# DIÁRIO DO GRANDE ABC

quarta-feira, 15 de fevereiro de 2017 às 08:40 Histórico

## Sindicato denuncia Transpetro por redução de equipes

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos (Conttmaf) está acusando a Transpetro, subsidiária da Petrobras, de reduzir o número de tripulantes, o que eleva o risco da operação. Desde dezembro, a Conttmaf diz ter encaminhado ofícios à Diretoria de Portos e Costa (DPC) da Marinha para alertar sobre os riscos de

Um dos maiores riscos, de acordo com a entidade, é a fadiga dos tripulantes, o que poderia resultar em acidentes graves. Em ofício encaminhado no início de fevereiro, a Conttmaf pediu que a Marinha aumente a fiscalização das empresas na área de offshore.

Nelson Carlini, ex-Presidente da CMA CGM, uma das maiores armadoras do mundo, porém, é crítico em relação à denúncia da Conttmaf. Para ele, o Brasil sempre trabalhou com um número de tripulantes muito acima da média mundial. "Há navios que atracam no País com 9 tripulantes. Não há mais necessidade para um monte de gente, como no passado. Todo mundo tem de fazer tudo agora. E, em uma situação como a da Petrobras, é preciso aplicar o bom senso".

Outras acusações feitas à Transpetro referem-se ao desvio de função de tripulantes que passaram a ser designados para fazer atividades daqueles que foram cortados; alteração de registros de horas trabalhadas para menos; e ocorrência de fadiga na tripulação.

Procurada, a Transpetro não quis se pronunciar. Já a DPC afirmou que se reuniu recentemente com a confederação e com a empresa para buscar alternativas para a manutenção dos empregos e para uma operação menos onerosa nesses tempos de crise.

## PARA ENTENDER

### REGRA SOBRE TRIPULAÇÕES

O Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) é um documento usado internacionalmente e regulamentado de acordo com as normas locais. No Brasil, fica sob responsabilidade da Diretoria de Portos e Costas (DPC). O documento discrimina a quantidade mínima, a qualificação de tripulantes de uma determinada embarcação e quais tarefas cada um vai executar nas diversas seções de um navio, como convés, máquinas e serviços, explica a DPC.

# ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

A figura mais importante de um processo de negociação de Acordo Coletivo de Trabalho – ACT é o trabalhador. Ele pode não estar à mesa, debatendo com os representantes do empregador, apresentando e cobrando melhores condições de trabalho para a categoria, mas está presente, sendo representado pelos sindicalistas. E se faz presente interagindo com o Sindicato, enviando suas reivindicações, votando quando convocado para participar das consultas às propostas de ACT, lutando ao seu lado.

Benefícios como vale-alimentação e plano de saúde estendido à família, assim como reajustes nos salários e nas gratificações não emergem do fundo do mar. São resultado de muita luta. E luta não se ganha sozinho. Por isso, é importante que Homens e Mulheres do Mar estejam atentos às mensagens enviadas pelo Departamento de Acordos, às notícias veiculadas no site e nas redes sociais do SINDMAR.

**A luta não para quando um ACT é celebrado. Ela continua, dia após dia. Não fique de fora! Participe. Junte-se ao SINDMAR!**

## ACT NORSUL (Frota empurradores) - 2016 · 2018

- ACT com vigência de dois anos, de 1º/02/2016 a 31/01/2018;
- Reajuste salarial;
- Vale-alimentação reajustado;
- Ajuda de embarque/desembarque reajustada;
- Bolsa-escola reajustada





### ACT FLUMAR - 2016 · 2018

- ACT com vigência de dois anos, de 1º/09/2016 a 31/08/2018;
- Reajuste do vale-alimentação;
- Reajuste da ajuda de custo durante curso (Cláusula dos cursos a realizar);
- Reajuste do auxílio-transporte;
- Reajuste do auxílio docagem;
- Reajuste dos valores da bonificação de viagem ao exterior;
- Reajuste salarial e demais itens econômicos retroagindo à data-base.



### ACT LOG-IN - 2016 · 2017

- ACT com vigência de um ano, de 1º/05/2016 a 30/04/2017;
- Reajuste salarial;
- Redução da diferença entre valores de embarcados/desembarcados;
- Reajuste do vale-alimentação e auxílio-transporte retroagindo à data-base;
- Reajuste do auxílio-uniforme;
- Manutenção do regime de trabalho e repouso 1x1;
- Manutenção de cláusulas.

### ACT ALIANÇA - 2016 · 2017

- ACT com vigência de um ano, de 1º/03/2016 a 28/02/2017;
- Reajuste salarial;
- Redução da diferença entre valores de embarcados/desembarcados retroagindo à data-base;
- Correção dos valores de vale-alimentação retroagindo à data-base;
- Correção dos valores do auxílio-escola e do auxílio-uniforme;
- Correção do valor da ajuda de custo.

# MARÉ ALTA

## NOVOS VENTOS



A administração da Transpetro, demonstrando preocupação com os rumos da companhia, nomeou o OSM Rogério Figueiró para o cargo de Diretor de Transporte Marítimo. O novo Diretor terá desafios imensos pela frente, o maior deles certamente será mudar a mentalidade estabelecida nessa empresa ao longo dos últimos anos.

## TOLERÂNCIA ZERO



O Port State Control - PSC vistoriou três embarcações do armador Varada, denunciadas pelo SINDMAR por baixas condições de segurança e habitabilidade, determinando restrições à operação até que as irregularidades sejam corrigidas.

# MARÉ BAIXA

## PROPOSTA INDECENTE

Após gastar 150 dias realizando estudos, incluindo aí 30 dias de prorrogação no prazo acordado, a Transpetro apresentou proposta para adotar o regime de embarque 1x1, mas para isso, deseja reduzir os salários e ficar dois anos sem reajustá-los, além de deixar de pagar multa por excesso de tempo embarcado e fixar o tempo a bordo em 90 dias.

## INTRANSIGÊNCIA

Em um processo negocial extremamente demorado, as empresas de apoio marítimo ligadas ao Syndarma e Abeam insistem em impor perdas aos trabalhadores, com reajuste abaixo do índice de inflação.

## UM PESO, DUAS MEDIDAS

A empresa Norsul celebrou acordo coletivo para os trabalhadores nos seus empurradores, mas não apresenta disposição para seguir a mesma lógica no ACT do pessoal dos navios.

## POUCO VALE UM BOM CONSELHO ONDE NÃO QUEREM SEGUI-LO

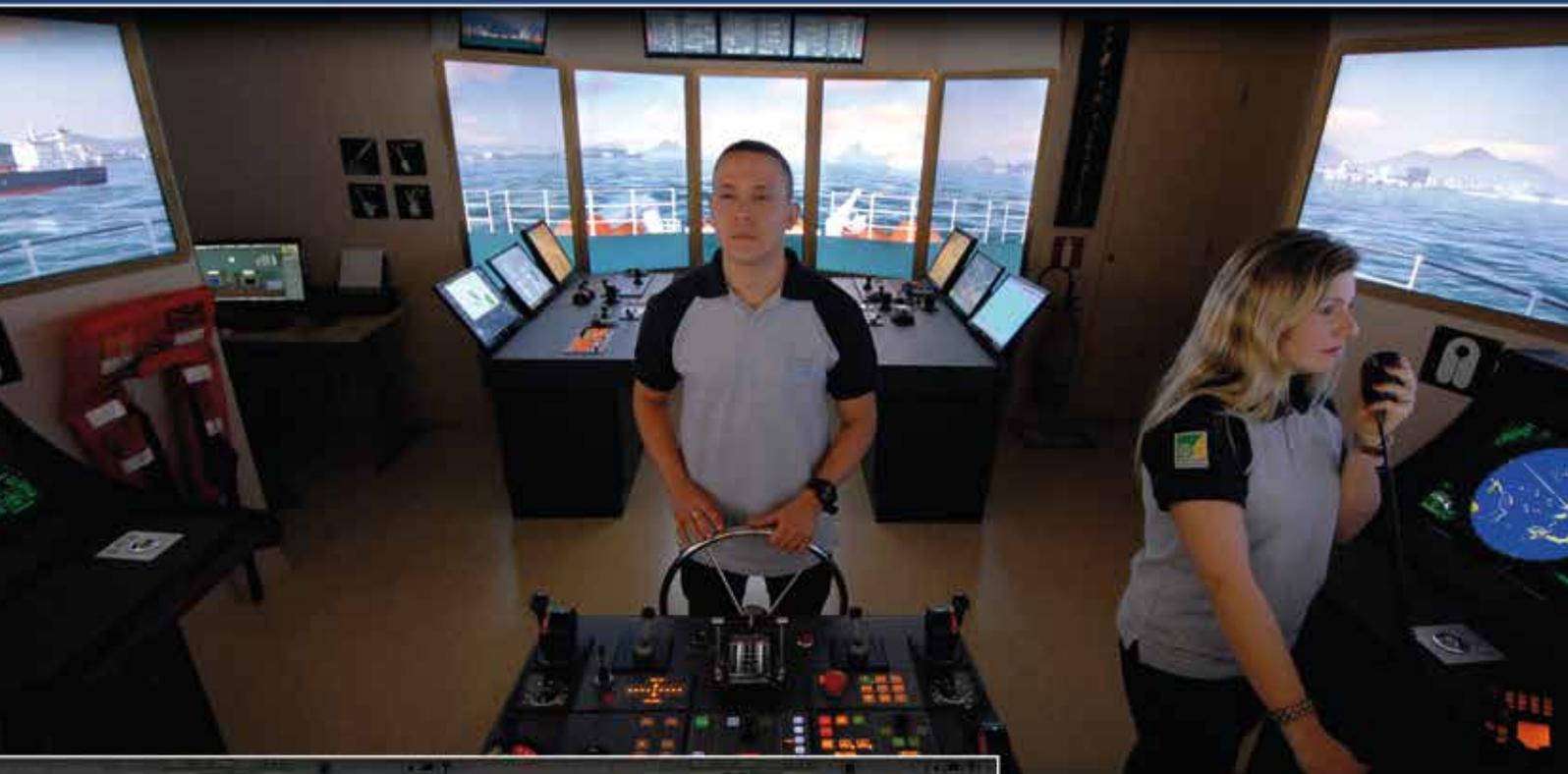
A Transpetro continua se negando a divulgar a lista de votantes na última eleição do representante dos trabalhadores no Conselho de Administração e sem esclarecer estranhos fluxos de votação ocorridos em horários incomuns.

## OUVIDO DE MERCADOR

Enquanto na imprensa internacional a Maersk anuncia para este ano projeção de melhoria de US\$ 1 bilhão nos resultados e a compra de empresas concorrentes, o seu braço nacional, a Mercosul Line, insiste em um ACT com perdas salariais para seus empregados marítimos.



# TECNOLOGIAS DE PONTA A SERVIÇO DA COMUNIDADE MARÍTIMA



**SIMULADOR DE PASSADIÇO FULL MISSION**



**SIMULADOR DE PRAÇA DE MÁQUINAS**

## CONHEÇA OS CURSOS E SERVIÇOS

Faça o tour virtual  
[www.csaq.org.br/web/tour](http://www.csaq.org.br/web/tour)

[www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)  
[fhm@fhm.org.br](mailto:fhm@fhm.org.br)  
(21) 3125-7600



# SEU EMPREGO NOSSA LUTA



**SINDICALIZE-SE**

[www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se](http://www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se)

