

unificar



Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - ANO IV - Nº 15 - abril/2003

Até Quando ?



“Na raiz de muitos destes problemas, está a falta de vontade de certos Estados (especialmente aqueles que cedem suas bandeiras para esta atividade), para cumprir suas obrigações legais internacionais. Em particular o acidente envolvendo o navio tanque Prestige, tem seu foco na absoluta necessidade de reforçar o controle do Estado que cede sua bandeira para navios.”

Resolução A/RES/57/141 - ONU

Todo apoio à
Unicidade
Sindical

O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

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

A CONTTMAF defende também a utilização das nossas vias navegá-

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

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



filiada à



FNE-FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS



Foto capa: Reuters

Revista UNIFICAR

Av. Presidente Vargas 309/15º andar
Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20040-010
Tel.: (21) 2518-2164
Fax: (21) 2253-4524
Email: imprensa@sindmar.org.br

Edição

Assessoria de Imprensa do SINDMAR

Jornalista Responsável:

Felipe Ferraz de Faria
MTB 22271

Projeto Gráfico:

Comunica

Diagramação:

Márcia Azen

Ilustrações:

Beto Paiva

Fotolito e impressão**SINDMAR**

Av. Presidente Vargas 309/15º andar
Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20040-010
Tel.: (21) 2518-2164
Fax: (21) 2253-4524
Email: sindmar@sindmar.org.br

PRIMEIRO PRESIDENTE

Severino Almeida Filho

SEGUNDO PRESIDENTE

José Válido Azêvedo da Conceição

DIRETOR SECRETÁRIO

Odilon dos Santos Braga

PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO

Nelson Nunes

SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO

Jailson Bispo Ferreira

DIRETOR PROCURADOR

Enilson Pires dos Santos

DIRETOR DE COMUNICAÇÃO

Félix de Castro Pinto

**DIRETOR DE EDUCAÇÃO E
FORMAÇÃO PROFISSIONAL**

José Nilson Silva Serra

A Verdade das Versões

**Severino Almeida Filho***

Para o mundo estarecido com a invasão do Iraque pelas tropas anglo-americanas, fica claro que mesmo com as mudanças do nível de desenvolvimento tecnológico e social dos seres humanos, a natureza humana permanece capaz de desencadear a dor e o sofrimento, nos mesmos níveis de nossos ancestrais.

Para nós membros da Marinha Mercante Brasileira, que já ouvimos o soar dos canhões transportando petróleo em regiões de conflito, não há como impedir de vir à memória, os sons dos mais diferentes fóruns que participamos, onde era questionado o caráter estratégico de nossa atividade. Eram os anos da revisão constitucional promovida pelo governo Fernando Henrique Cardoso e dos debates que desaguarão na lei 9432/97.

Os sons que teimam em se repetir em nossas memórias são os dos mais variados atores dos circos montados para infringir ao Brasil as mudanças tão desnecessárias, quanto perniciosas, em relação às garantias constitucionais, que até então possuíamos em relação à nossa marinha de comércio e às nossas tripulações.

Se bem que não fomos os únicos a sofrer a impetuosa investida contra a soberania nacional naqueles difíceis dias, a Marinha Mercante, cabia como luva no discurso irresponsável de que ela não seria estratégica em tempos de guerra, porque tal possibilidade estaria limitada pela capacidade dos países de se degladiarem através dos seus comércios exteriores. A conquista das nações, se faria pela capacidade de produzir e comerciar. O que importava mesmo era a competitividade e, como numa doutrina cega e insana, tudo se fez em seu nome e em seu louvor.

Mal passados, oito anos, vemos a competitividade armada, ensandecida e insensível aos reclamos do mundo por um tempo de paz, buscar a qualquer preço navios mercantes para o transporte de suas tropas.

Tolos, todos aqueles que acreditaram nos vendilhões de nossa soberania, pagos para se fazerem acreditar.

Como se isto não bastasse, somos esbofeteados pela mídia, que em grande parte do mundo tenta convencer novos tolos, para a necessidade da luta do bem contra o mal. O bem, construído a imagem e semelhança do poder econômico, avança em tanques cuspidando fogo e esmagando crianças, na procura do mal.

Talvez seja esta a verdadeira praga, que as civilizações de hoje, tenham que pagar para o chamado mundo moderno. A verdade torna-se cada vez mais relativa e mais próxima de quem tiver maior capacidade de divulgar sua versão do fato. Pelo menos, a verdade fabricada, vendida com comissões e com emissão de nota fiscal.

Como nem tudo é guerra, e o homem, em sua imensa capacidade de destruição do meio ambiente, às vezes, troca seu tanque de guerra, por navios arvorando bandeiras de conveniência. Matando o nosso meio ambiente, nos matam também, aos poucos, aumentando a nossa responsabilidade de impedir o sacrifício das gerações vindouras, onde estarão nossos amados filhos e netos.

Em matéria especial, demonstramos que o mundo terá, em junho de 2003, uma oportunidade ímpar para acabar com esta calamidade. O navio Prestige, ao afundar não apenas lançou toneladas de óleo n'água. Ajudou a abrir os olhos do mundo para uma situação que jamais se resolverá com a prisão de um Comandante, tornado incomunicável por três meses. As nações unidas ou não, terão a chance de dar um basta às bandeiras de aluguel, na discussão governamental que ocorrerá em Nova York.

Em meio a estas águas turbulentas, o nosso SINDMAR fez três anos, tornando sólida a unificação de dois Sindicatos que, por quase setenta anos, construíram uma história de lutas em defesa dos interesses dos Oficiais Mercantes Brasileiros.

Há três anos uniram a garra, a razão. Deu certo, e temos o que comemorar. Longa vida ao SINDMAR, num mundo de paz e sem poluição.

Severino Almeida Filho é presidente do SINDMAR e da CONTTMAF.

Acordos coletivos de Trabalho

SINDMAR assina acordos coletivos com companhias Marítimas, beneficiando oficiais mercantes

10

18 Três anos de SINDMAR

Em entrevista para a Unificar, o presidente Severino Almeida faz um balanço positivo da unificação dos antigos Sindináutica e Sindimáquinas.



Mulheres seguem quebrando tabus

BOS contrata a primeira oficial de máquinas para atuar em embarcações no segmento offshore



31



32 Vitória dos trabalhadores

Liminar obtida pelo Sindmar impede migração de participantes do Fundo Petros para o Petrobras Vida

Prestige

38

Acidente com o navio de bandeira de conveniência desperta autoridades marítimas para as conseqüências danosas ao meio ambiente marinho e regiões costeiras.



Guerra no Iraque 42

Com uma atitude unilateral, os EUA impõem ao mundo uma política baseada exclusivamente em seus interesses

Mitos e Verdades sobre a Reforma da Previdência

49

A deputada federal Jandira Fhegali (PC do B/RJ) traça um panorama do sistema previdenciário brasileiro e defende mudanças, que respeitem os direitos adquiridos dos trabalhadores.

FNTTAA

Expansão do Transporte Aquaviário é tema de Fórum na Federação

56



A Voz do Marítimo

Inversão de Valores

Em passado recente, a chegada da embarcação no Porto era uma das maiores alegrias do marítimo, tendo sido, inclusive, cantada em verso e prosa pela saudosa Dolores Duran (Quero a alegria de um barco voltando...). Porém, hoje, em virtude da enorme sobrecarga de trabalho a que está sujeito o marítimo durante sua estadia, ele já não sabe o que é pior, se a estadia no porto ou a dureza da vida no mar.

Quando a cabeça não pensa, o bolso paga

O armador que age, achando que é caro investir em segurança, manutenção da embarcação e valorização do seu marítimo, chegará a conclusão que errou redondamente no momento em que arcar com as responsabilidades civis, criminais, que resultam de um acidente.

Elcano

Não é admissível a cobrança de diárias de alimentação pelo embarque de familiares dos tripulantes, quer seja no porto ou em viagem.

A Elcano não vem cumprindo o ACT 2002/2003 com relação ao período de desembarque e temos que criar um tipo de penalidade para quando isto ocorrer.

Atualmente, na Elcano, muitos OMs e e ONs preferem exercer a função de OSM e OSN porque a diferença salarial é quase nula. Os valores são desproporcionais ao enorme aumento da carga de trabalho e responsabilidade.

A expansão dos dois terminais na linha da flúvio cabotagem da Bauxita (Trombetas x Vila do Conde) reduziu em 50% o tempo de estadia dos navios nestes portos, trazendo um aumento real no número de viagens e manobras realizadas, o que por si só justifica a adoção do regime de repouso de 4 meses de embarque por 1 mês de repouso e mais 30 dias de férias regulamentares.

Temos o entendimento de que o grande número de manobras, tais como atracação, desatracação, fundeio, e o regime de prontidão e atenção que são exigidos de forma contínua e constante para os tripulantes da Elcano, que navegam no trade da Bauxita entre os terminais de Trombetas e Vila do Conde são argumentos válidos para que se pague uma gratificação de 50% da sol-dada base.

Maré Alta

↑ Promessa feita, promessa cumprida

Para a criação pelo governo Lula da Secretaria Especial de Pesca com status de Ministério que ficou sob o comando do catarinense José Fritsch, que declarou a representantes dos trabalhadores aquaviários que manterá um diálogo franco e aberto com a categoria.

↑ Novo ânimo

Para os companheiros oriundos da Frota Oceânica que agora estão com vínculo com a Docenave, que teve 60% de sua frota visitada pelo SINDMAR, e que demonstraram disposição para lutar por melhores condições laborais.

↑ Expectativa e Esperança

Que sob a administração do Professor Carlos Lessa, o BNDES resgate uma dívida histórica do governo com o segmento aquaviário, promovendo efetivamente ações que possibilitem a retomada de investimentos e o conseqüente desenvolvimento de setores como a pesca, a navegação fluvial, e da Marinha Mercante Nacional de Cabotagem e Apoio Marítimo.

↑ Mudança de rumo

Para o círculo acadêmico, lideranças comunitárias e políticas, tais como os secretários Estadual e Municipal de Transportes e Secretário Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro, que estiveram presentes no Fórum de Transporte Aquaviário realizado por iniciativa da FNTTAA, no dia 13 de março, transformado em fórum permanente com o objetivo de estudar, debater e sugerir propostas alternativas que proporcionem melhoria qualitativa e quantitativa para o transporte aquaviário no Estado do Rio de Janeiro.

↑ Time afinado

Para os comandantes e tripulações da Flumar, que, em função de sua participação e objetividade, ajudaram os sindicatos marítimos a obter um reajuste com valores significativos na renovação do ACT 2003-2004.

↑ Continuidade na Dragagem

Para a Dragaport que assina pela terceira vez consecutiva o ACT com as entidades representativas dos marítimos.

↑ Referência

Para a citação elogiosa à CONTTMAF, por sua determinação e denodo em apoio a Representação Permanente Brasileira na IMO feita de maneira oficial e formal durante a transmissão do cargo de Chefe da RPB-IMO, ocorrida em Londres no dia 28 de março de 2003.

Maré Baixa

↓ Miopia

Para algumas empresas de navegação que agem com des-caso, falta de visão, inépcia ou reticência, razão pela qual algumas destas companhias insistem em não firmar acordo coletivo de trabalho com os sindicatos que representam os marítimos. Como exemplo, citamos Neptunia, Sanave, Libra, Frota Oceânica, Docenave, H. Dantas, Seapar Chaval, entre outras.

↓ Incompreensível

Para as empresas do setor *offshore* e dragagem, já quase totalmente regulado nas relações de trabalho, que teimam em não assinar ACT com os sindicatos aquaviários. Como exemplo, citamos, Enterpa, Seamar, Embraos, Gulf Marine, Laborde, Gomes e Barreto.

↓ Perda de Know-how

O não aproveitamento do Engenheiro Cláudio Dreas priva o governo federal da utilização do conhecimento acumulado de um dos maiores experts em hidrovias do Brasil.

↓ Queda de braço

A sistemática política de pessoal adotada pela empresa Barcas S.A, que resulta em perseguição e constrangimento a dirigentes sindicais e funcionários oriundos da antiga Conerj, demitidos injustamente.

↓ Pirataria

Para algumas empresas de pesca oceânica que atuam no nordeste brasileiro, notadamente na Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, que não têm acordo coletivo de trabalho e não utilizam mão de obra nacional. Quando contratam nossos trabalhadores, os submetem a sub-empregos mal remunerados.

↓ Desafiando a lei

A insistência das Barcas S.A. no uso indiscriminado de funcionários de cooperativas na atividade fim da empresa que é o transporte de passageiros, é uma afronta e um desafio à organização do trabalho. Ao adotar esta postura, a empresa zomba do poder constituído representado pelo Ministério Público e pela fiscalização do trabalho no Rio de Janeiro.

↓ Convivendo com o perigo

Para a Transpetro/Fronape, que compensa a redução da tripulação, embarcando cooperativas de trabalho, a exemplo da Contramery, assumindo os riscos advindos da presença a bordo de elementos sem a necessária vivência marinha. Tal procedimento pode provocar em conseqüências trágicas, como a que culminou com a explosão do N/T Candiota.

Qualidade

"Tenho recebido normalmente a revista do Sindicato. Estou achando a publicação muito bem feita, organizada, com textos e fotos excelentes. Tive a oportunidade de levar um exemplar da Revista ao Clube Naval, em Niterói. Através do Comandante Luiz Carlos, mostrei a revista a vários oficiais, que também elogiaram a qualidade. Parabéns ao Sindicato e a todos que colaboram para a revista. Lamentavelmente, minha saúde não me permite visitá-los."

Comte. Alfredo M. Cerqueira

P-34

"Gostaria de parabenizar o Sindmar pela reportagem a respeito do incidente com a P-34. O trabalho do Oficial de Náutica na plataforma é muito peculiar, pois ele, na condição de COEMB, é responsável por fazer o plano de carga. Porém quem executa este plano é o computador, que recebe informação (...) e define a hora de trocar o tanque ou carregar um mais que o outro para acertar a embarcação. Para isso, ele executa a operação de abertura e fechamento de válvulas automaticamente. Quem supervisiona esse serviço são os operadores de produto. Interessante isso, pois seria impossível para o Oficial de Náutica (COEMB), que trabalha sozinho, receber carga, já que não há contra-mestre de movimentação de cargas. Da mesma forma, este mesmo oficial não poderá cuidar da salvatagem e aplicar o briefing para as pessoas que embarcam, porque não há mestre de cabotagem.

José Carlos A. Castro

Conteúdo

"Foi com muita satisfação que recebi o último exemplar da Unificar. Uma revista com conteúdo e apresentação gráfica de ótimo padrão. Parabéns! Minha turma da EFOMM completou 25 anos de formada no dia 11 de dezembro. Celebramos uma missa aqui em São José dos Campos, em homenagem a todos aqueles (cerca de 350), que em 1977, saíram pelos oceanos à fora. Muitos desistiram ou trocaram de profissão, como eu, que virei médico. (...) Fiquei sabendo pela Unificar que um ex-colega da turma, Chefe de Máquinas, OSM Jorge Fernandes, se aposentou devido a problemas renais. Lembro-me muito bem dele. Um companheiro exemplar. (...) Não poderia deixar de cumprimentar o Sindmar pelo ótimo artigo 'Mantendo a forma a bordo'. De 1977 a 1988, período em que atuei como Oficial de Náutica, sempre procurei fazer caminhadas ou pedalar para manter a forma. (...) No mais, parabéns a todos por mais um ano de trabalho dedicado à categoria.

Saudações Marinheiras"

João Manuel F.S. de Carvalho

Clínica Maio

Contato

"Fico muito feliz por ver o Sindicato hoje. (...) Parabéns a toda equipe! (...) Espero que vocês continuem a fazer este trabalho sério que começou sem credibilidade e agora desponta como um dos Sindicatos mais atuantes do Brasil. Parabéns novamente..."

Luiz Eduardo Improta

Festa de fim de ano

"Agradecemos e parabenizamos toda a equipe do Sindmar pelo maravilhoso e inédito evento de Confraternização de final de ano. Iniciativas de sucesso como esta só podem unir e valorizar cada vez mais o nosso sindicato e toda a comunidade marítima. Na oportunidade, desejamos a todos os funcionários e associados do Sindmar um ano novo com muita paz e saúde.

Saudações"

Comte. Roberto José Silva e família

Previdência a Bordo

"Sobre a palestra proferida pela Assistente Social, Sra. Ana Lúcia de O. Nogueira Rosa, Assessora de Previdência Social do SINDMAR, sobre Aposentadoria, informo que a mesma foi de grande proveito para toda a Tripulação. Um grande número de dúvidas, ou quase todas, foram esclarecidas com muita habilidade e conhecimento por parte da Palestrante. Parabenzamos à Sede, que junto com o SINDMAR, tomou este tipo de iniciativa, que de maneira geral, chamou a atenção de todos para a importância que se deve dar a Aposentadoria. Também muitas dúvidas foram esclarecidas sobre a Aposentadoria Privada e todo um trabalho de informação e esclarecimento vem sendo desenvolvido junto aos mais jovens. Iniciativa como esta, com certeza fará com que nós trabalhadores comecemos a pensar e a planejar um futuro mais tranquilo e seguro.

Saudações"

Comte. Valério

Você faz a UNIFICAR.

Critique, opine, sugira!

O SINDMAR está abrindo um novo espaço para que você, leitor, colabore na elaboração da nossa próxima edição. Envie sugestões sobre as matérias que você gostaria de ver publicadas na revista. Essa saudável interação garante a credibilidade de nossa publicação, possibilitando que você, como associado, conte com um veículo cada vez mais conceituado e voltado fundamentalmente para seus interesses.

As sugestões devem ser mandadas para o e-mail imprensa@sindmar.org.br.



“Previdência a bordo” faz sucesso entre os marítimos

Dando continuidade ao bem-sucedido Projeto “Previdência Social a bordo”, a Assessora de Previdência do SINDMAR, Ana Rosa, visitou de 11 a 21 de março, os navios Castillo de Souto Maior, Castillo de Arévalo e Castillo de Montalbán, da Elcano, atracados no Porto de Vila do Conde, em Belém do Pará. Durante a viagem, foram ministradas palestras com temas referentes a aposentadoria dos marítimos, e esclarecidas dúvidas sobre os direitos e deveres do segurado junto ao Sistema do Regime Geral da Previdência.

Segundo a Assessora, todos os membros da tripulação mostraram-se satis-

Ao tomar conhecimento das regras que regem a Previdência, os marítimos tendem a sentir mais seguros para programarem suas aposentadorias

feitos com o trabalho realizado, tal como ocorreu nos navios da Aliança Navegação, visitados a partir de abril do ano passado. “A receptividade dos tripulantes foi excelente. Após as palestras, fizemos uma avaliação junto aos aquaviários que estavam a bordo e concluímos que os temas abordados atenderam diretamente a seus interesses pessoais”, afirmou Ana Rosa, lembrando que a categoria normalmente, não dispõe de tempo para tratar de um assunto dessa natureza. Para ela, ao tomar conhecimento das regras que regem a Previdência, os marítimos tendem a sentir mais seguros para programarem suas aposentadorias.

A assessora salientou ainda que a maioria dos trabalhadores a bordo sugeriu que encontros deste tipo ocorressem com uma frequência maior, devido a rotatividade no meio aquaviário. “É muito gratificante perceber o alto grau de interesse dos marítimos pelo assunto. E acho importante que eles se sintam merecedores de um trabalho que afeta diretamente a sua vida privada”, destaca. 🌐

Comandante do CIABA elogia instalações do SINDMAR

No dia 29 de janeiro, o Comandante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA-, Gilceu Marques Saliba, visitou a sede do SINDMAR no Centro do Rio de Janeiro, a convite da diretoria da entidade. Na ocasião, o comandante foi apresentado a todos os diretores e conheceu as dependências do sindicato. Durante o encontro, Saliba enalteceu a iniciativa do SINDMAR de inaugurar as instalações provisórias de uma delegacia da entidade, em Belém (PA). A diretoria do Sindicato pretende com isto oferecer maior suporte aos seus representados naquele Estado, além de interagir efetivamente com diretores, professores e alunos deste importante Centro de Formação profissional.

O Comandante Saliba, que assumiu o cargo em janeiro de 2002, elogiou ainda o grau de comprometimento e o trabalho realizado pela equipe de funcionários do SINDMAR.



O segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, (à esquerda) e o Diretor Secretário da entidade, Odilon Braga (à direita) recebem o Comandante do CIABA

Navio Castillo de Arévalo, da Elcano

Panorama do mercado de trabalho é tema de aula inaugural no CIAGA

A discussão em torno da significativa queda da participação de navios brasileiros no comércio exterior marcou a aula inaugural para os 417 alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, ocorrida no dia 21 de fevereiro no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), na Zona Norte do Rio de Janeiro. A solenidade contou com as presenças do presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, (SINDMAR), Severino Almeida, do diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), José Guimarães Barreiros, e do vice-presidente do Syndarma, Carlos Roberto Fernandes Decourt, além de ex-comandantes do CIAGA e autoridades civis e militares. O vice-almirante e ex-comandante do Centro de Instrução, Armando Amorim Ferreira Vidigal, atuou como moderador do debate que visava traçar um panorama da Marinha Mercante brasileira.

Os palestrantes foram unânimes em apontar a necessidade do Brasil construir

novas embarcações para aumentar o volume de exportações por vias marítimas, gerando divisas e novos postos de trabalho no país. Para o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, o Congresso Nacional precisa rever em breve a legislação que não garante que as companhias de navegação utilizem 2/3 de tripulação composta por brasileiros em embarcações do Registro Especial Brasileiro (REB). "A pressão dos estrangeiros sobre o nosso mercado pode ser, a médio prazo, insuportável. A própria Organização Mundial do Comércio (OMC) tem incentivado a abertura do mercado nacional, muito especialmente no setor aquaviário", alerta. Severino ressalta ainda que países com mão de obra barata, mas não necessariamente bem qualificada, buscam ocupar todos os mercados em que não houvesse proteção laboral. "Alguns armadores, inclusive, dão preferência a este tipo de mão de obra utilizando navios sem condições de navegabilidade", atesta. De acordo com ele, somente a China terá no mercado até o final da década 1 milhão de marítimos certificados, que somados aos 440 mil

filipinos já existentes, aos 180 mil indianos e a pelo menos mais outros 200 mil trabalhadores das diversas nações fornecedoras de mão de obra marítima resultaria em um quadro perverso para os tripulantes de qualquer país não comprometido com a defesa dos seus nacionais.

O presidente da CONTTMAF pregou também a implementação de medidas de defesa do subsídio e de afretamento que priorize as empresas com maior tonelagem própria de navios. "Durante muito tempo, pronunciar a palavra 'subsídio' era quase proibido. Mas trata-se de algo indispensável para promoção do fomento da indústria marítima e que é praticado internacionalmente", alega.

Já o vice-presidente do Syndarma, Carlos Roberto Decourt lembrou aos presentes que os navios de bandeira brasileira respondiam no final da década de 70 por 30 % do comércio exterior do país. Em 2001, o volume era de apenas 3 %. Precisamos investir na renovação e aumento da frota nacional", afirma. Vale ressaltar que o Brasil perde somente em despesas com frete cerca de US\$ 6 bilhões por ano, valor que pode aumentar com a guerra no Iraque. "Para um país com mais de oito mil quilômetros de costa e grandes rios navegáveis, é fundamental ter uma boa marinha mercante", alerta. Decourt destacou ainda que o transporte por hidrovias polui menos o meio ambiente e é mais econômico que o transporte rodoviário.

Representando a ANTAQ no evento, o diretor José Guimarães Barreiros, defendeu também, durante sua explanação, a adoção de normas de afretamento que impeçam que as empresas brasileiras de navegação atuem quase integralmente com navios de bandeira estrangeira. De acordo com ele, o país precisa contar com uma frota moderna, além de criar medidas de incentivo às exportações.



No auditório do Ciaga, Severino Almeida discursa para a platéia formada por alunos do CIAGA. A seu lado, da esquerda para a direita: Carlos Roberto Decourt, vice-presidente do Syndarma; Armando Amorim Ferreira Vidigal, ex-comandante do CIAGA; e José Guimarães Barreiros, diretor da ANTAQ.

Conquistas no âmbito trabalhistas são exaltadas durante encontro



O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, participa da cerimônia de entrega das primeiras platinas aos novos alunos do 1º ano da EFOMM.

Ao falar para a platéia composta de alunos da EFOMM, o presidente do SINDMAR, Severino Almeida, destacou a atuação sindical da categoria, salientando que os trabalhadores conquistaram benefícios e venceram lutas históricas ao longo da última década. "Fechamos acordos coletivos de trabalho que garantiram reajuste médio de 12,7% nos salários dos marítimos

só no ano passado. Este fato merece, inclusive comemoração já que aconteceu em uma fase de grande turbulência e de queda no rendimento do trabalhador. Pelo IBGE, a renda do trabalhador brasileiro caiu 5,4% no ano passado, ou seja, tivemos um ganho real médio de 18,1%", argumenta. Severino lembra ainda que há 3 anos, o SINDMAR conseguiu juntamente com os sindicatos co-irmãos coordenados pela CONTTMAF barrar uma tentativa do governo passado de terceirizar as tripulações dos navios da Petrobrás/ Transpetro. "Observei, ainda, que nos últimos 3 anos, muitos formandos preferiram deixar de embarcar por questões salariais. Mas a situação não vai melhorar se eles ficarem parados nos cais e terminais, olhando de longe os navios mercantes brasileiros. A única coisa que obterão com essa atitude é assistir estrangeiros ocupando os seus lugares. O lugar do oficial de Marinha Mercante é a bordo do navio. Para reivindicar melhores condições de trabalho, eles devem proceder, enquanto embarcados, a ações sindicais coletivas debatidas e aprovadas no sindicato", afirma. Ao finalizar seu discurso, o presidente do SINDMAR enviou um recado aos alunos do Ciaga. "O perfil do oficial mercante mudou. O mercado exige um nível de especialização cada vez maior. É dever do armador prover as condições necessárias para a segurança do navio, da tripulação e da carga. E é nossa obrigação nos aperfeiçoarmos para garantirmos a eficiente realização de nossas atribuições", conclui. 🌟

Comunidade Marítima chora perda de um companheiro



A Marinha Mercante perdeu no dia 11 de fevereiro um grande companheiro. Morreu, aos 81 anos, de causas naturais, o Capitão de Longo Curso aposentado Milton Pimentel.

Ex-combatente da Segunda Guerra Mundial, Pimentel foi professor de navegação do CIAGA, lecionou matemática no Instituto Militar de Engenharia (IME), e foi Comandante da extinta Companhia Nacional de Navegação Costeira na década de 60.

A diretoria do SINDMAR, em nome de todos os seus associados e funcionários, envia as suas condolências aos familiares e amigos do Comandante, que nos últimos tempos, vinha lutando contra o Mal de Alzheimer. No dia 13 de março, a entidade celebrou uma missa pelos 30 dias de falecimento do capitão na Igreja Nossa Senhora da Conceição e Boa Morte, no Centro do Rio. Durante a cerimônia religiosa, alunos do CIAGA e associados do Centro de Capitães enaltecem a inteligência e a dedicação de Pimentel a Marinha Mercante e a Escola de Formação de Oficiais.

Milton Pimentel deixou esposa, Dona Ely Vicente Pimentel, com quem viveu nos últimos 10 anos, além de dois filhos de seu primeiro casamento, Maurício Guimarães e Célia Maria Pimentel, e 4 netos. 🌟

Hermasa assina primeiro ACT com o SINDMAR

O SINDMAR e a Hermasa Navegação da Amazônia S/A celebraram no dia 30 de janeiro, na sede da entidade, a assinatura do Acordo Coletivo 2002/2003 para os trabalhadores aquaviários da empresa. O acerto representou uma conquista para os trabalhadores da empresa, que, pela primeira vez, encontram-se sob proteção laboral.

As negociações foram conduzidas pelo Segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, e o Assessor para Acordos Trabalhistas, Fábio Fernando. Representando a Hermasa, compareceram ao encontro o Diretor Superintendente Ozair Fabris, Gerente da Frota, Raimundo Eurádio, e o Gerente Geral do Projeto Netunus, José Rui Florêncio.

A Hermasa, associação entre o grupo Maggi e o governo do Amazonas, investirá R\$ 22 milhões na construção de seis balsas e um empurrador, com capacidade para transportar um comboio de 30 mil toneladas de grãos. O objetivo é aumentar as exportações de soja. Pioneira no escoamento de grãos pela Hidrovia Madeira-Amazonas, a companhia espera embarcar para o exterior um milhão de toneladas de soja e dobrar a importação de fertilizantes. Atualmente, a Hermasa possui frota de 33 balsas e seis empurradores, com capacidade para transportar 210 mil toneladas de grãos por mês.

O ACT é retroativo a 1º de maio do ano passado e vigora até 30 de abril deste ano. 



Diretores do SINDMAR e da Hermasa assinam acordo coletivo de trabalho.

Sindmar e Abeam assinam renovação de ACT

O SINDMAR e a Abeam (Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo) renovaram no dia 21 de fevereiro, na sede do Syndarma, no Centro do Rio, o acordo coletivo de trabalho dos funcionários de nove empresas filiadas ao grupo. São elas Astromarítima Navegação S/A, Brasflex Tubo Flexíveis Ltda., Companhia Brasileira de Offshore (CBO), Delba Marítima Navegação S/A, DSNB Consub S/A, Marítima Petróleo E Engenharia S/A, Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos S/A, Stolt Offshore S/A, e Trico Serviços Marítimos Ltda. Estiveram presentes a reunião final, o Segundo Diretor Financeiro, Jailson Bispo, e o Assessor para Acordos Coletivos, Fábio Fernando, além do Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTTA), Ricardo Ponzi, do Presidente da Abeam, Ronaldo Lima, e representantes das entidades sindicais e das companhias envolvidas.

Durante o encontro, o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, destacou que as negociações para a assinatura do ACT, com vigência no período de 1º de fevereiro deste ano a 31 de janeiro de 2004, transcorreram em clima de tranquilidade e em curto espaço de tempo. "Isso demonstra o poder de mobilização do trabalhador e sua disposição em lutar por melhores condições laborais", diz. De acordo com ele, os valores acordados foram considerados razoáveis pelos representados do SINDMAR. 



Representantes da organização sindical e da Abeam assinam novo ACT no Syndarma

Sindmar e BOS renovam acordo coletivo dos marítimos



Da esquerda para a direita: Aristido Reichert, Tobias Cepelowicz, Odilon Braga, Jailson Bispo, José Válido, e Fábio Fernando

O SINDMAR e a BOS Navegação Ltda. (*Brazil Offshore Services*) renovaram no último dia 24 de março o acordo coletivo de trabalho com o SINDMAR, beneficiando os marítimos da Companhia. A assinatura do documento ocorreu na sede da empresa, com as presenças do Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, do Segundo Diretor da entidade, Jailson Bispo, do Diretor Secretário, Odilon Braga, e do Assessor para Acordos trabalhistas, Fábio Fernando. Representando a BOS, participou do encontro o diretor Tobias Cepelowicz e o Consultor administrati-

vo e financeiro, Aristide Reichert. O ACT é retroativo a 1º de fevereiro deste ano, com validade até 31 de janeiro de 2004.

Instalada atualmente em Macaé, no Estado do Rio de Janeiro, a BOS Navegação Ltda. surgiu há três anos de uma associação entre a empresa brasileira Petroserv S.A. e a norueguesa Farstad Shipping. Contando com uma estrutura de alta qualidade, a companhia atua com embarcações de apoio marítimo, principalmente as de propriedade da Farstad. Mantém também um escritório no município do Rio, onde é executado todo o suporte técnico e comercial. Sua estrutu-

ra administrativa é pequena, com 14 funcionários em Macaé e 194 tripulantes, dos quais 30% são oficiais mercantes.

Apesar da parceria estrangeira, a BOS investe maciçamente no treinamento de oficiais brasileiros antes e durante o período de embarcação, o que permite a manutenção de uma estrutura de pessoal em terra enxuta, com ênfase na contratação de trabalhadores para atuação no mar. A preparação inclui viagens a Noruega, onde os oficiais estudam a legislação do país e participam de estágios embarcados. Além disso, a empresa tem um contrato com a Petrobras para entrega até 2006 de três embarcações de grande porte tipo AHTS para manuseio de âncoras e reboque de suprimentos. Atualmente, a BOS gerencia toda a operação e tripulação no Brasil de 14 navios, todos de bandeira estrangeira e de médio-grande porte, de propriedade da Farstad e do armador inglês Sealion.

Em busca do aperfeiçoamento constante de suas operações, a BOS vem solicitando ao SINDMAR indicações de oficiais com capacidade para ingressar em seu quadro de tripulantes. Vale ressaltar ainda que a empresa pratica ainda uma das melhores tabelas salariais do setor de offshore, mantendo uma relação cordial com os sindicatos marítimos com os quais vem renovando a cada ano seus acordos coletivos de trabalho. 🇺🇦



Os **aposentados** também têm muitos interesses a defender.

Em que regime de aposentadoria você se encontra?
Em que data você se aposentou?

Mantenha seu cadastro atualizado no SINDMAR.

Flumar renova Acordo Coletivo com o SINDMAR



Representantes do Sindicatos marítimos e da Flumar reunidos na sede da FNTTA

A Flumar – Transportes Químicos e Gases Ltda. celebrou no último dia 19 de março, na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins – FNTTA - a renovação do Acordo Coletivo de Trabalho 2003-2004 com o SINDMAR. O encontro reuniu representantes de várias entidades sindicais marítimas, entre elas, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, o diretor procurador da entidade Enilson Pires, o Assessor para Acordos Trabalhistas, Fábio Fernando, além do presidente da FNTTA, Ricardo Ponzi. Pela Flumar, estiveram presentes o então Diretor-Superintendente, Bruno Lima Rocha, que deixou o cargo no fim do mês, o Diretor Comercial, Roberto Ferreira, o Diretor-Corporativo, Knut Ovrebø, e o Gerente de Operações, João Raimundo Souza de Barros.

De acordo com o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, o novo ACT, com vigência no período de 1º de fevereiro deste ano a 31 de janeiro de 2004, contemplou grande parte das reivindicações dos empregados da companhia e foi aprovado pelas tripulações dos navios. Já, o Diretor Comercial da empresa, Roberto Ferreira, que assumiu o comando da com-

panhia, lembrou que a Flumar vem se destacando por cumprir as normas de segurança nacionais e internacionais, assegurando a proteção adequada ao trabalhador marítimo e ao meio ambiente.

Fundada em 1974, a Flumar especializou-se ao longo dos anos no transporte de cabotagem e de longo curso de vários tipos de produtos químicos. A frota atual é composta por 4 navios para produtos líquidos, todos com tanques centrais de aço inoxidável, e uma embarcação com capacidade para armazenar 4100 m³ em produtos gasosos empregados regularmente na cabotagem. Além disso, a companhia também opera com um navio para transporte de longo curso de produtos gasosos, com capacidade para 8.200 m³. Os tanques de carga possuem revestimentos diferentes para que possam atender às necessidades e características específicas de cada produto embarcado. Cada tanque é servido por uma bomba com rede independente de aço inoxidável, evitando assim o risco de qualquer contaminação.

A Flumar emprega atualmente um total de 165 funcionários, sendo 155 marítimos. Com a estrutura atual, transportou 1,6 milhões de toneladas em 2002. 🌐

EMF firma ACT com SINDMAR

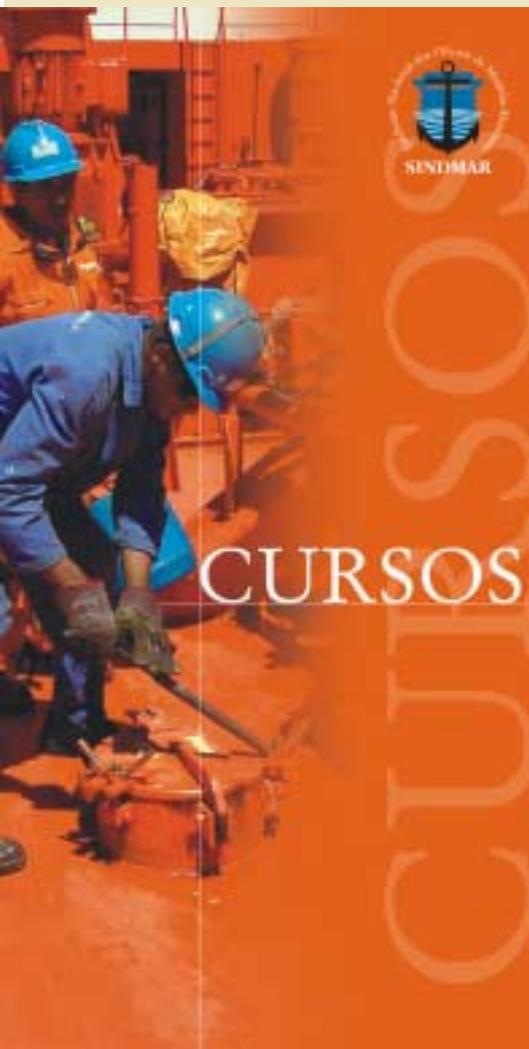
O SINDMAR e a EMF Empresa de Apoio aos Serviços Portuários Ltda, representando as companhias Edison Chouest Offshore, PSG Investigação petrolífera Ltda., e Veritas Geophysical Integrity assinaram no dia 19 de fevereiro, em Vitória, no Espírito Santo acordo coletivo de trabalho, garantindo a proteção laboral dos funcionários das três empresas. A celebração do acerto contou com as presenças do Segundo Diretor financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, e do Assessor para Assuntos Trabalhistas, Fábio Fernando. Pela EMF, compareceu o Diretor-Presidente, João Bella Rosa. Os efeitos do acordo retroagem ao dia 1º de fevereiro deste ano e a vigência termina no dia 31 de janeiro de 2004.

Para Jailson Bispo, o ACT trará benefícios para a produtividade das companhias envolvidas. "A mobilização dos trabalhadores foi de suma importância para a conquista deste acordo. Isso mostra a força que tem o trabalhador quando se organiza em busca de seus direitos", ressalta o diretor, que intermediou as negociações, que duraram 2 meses. 🌐



Jailson Bispo (à direita) e João Bella Rosa assinam Acordo coletivo de trabalho

SINDMAR abre cursos para recolocação de Oficiais no mercado de trabalho



O Sindmar vem se esforçando pela adoção de mecanismos viáveis para recolocar no mercado de trabalho Oficiais Mercantes afastados há mais de 5 anos da atividade aquaviária. Para tanto, o Diretor de Educação e Formação Profissional da entidade, José Serra, anunciou a criação seqüencial de cursos de atualização para Oficial de Máquinas (ATMA) e para Oficial de Náutica (ATNA), no PREPOM-2003. "Estamos cumprindo rigorosamente os regulamentos contidos no STCW 78/95, resolvendo o problema de forma segura e rápida.", afirma.

Serra lembra que os cursos de atualização instituídos pelas Normas para o Ensino Profissional Marítimo (NEPM) e voltados para oficiais que deixaram de embarcar por mais de 5 anos foram extintos este ano, fato que impediu o reaproveitamento desses trabalhadores em sua plenitude. "Felizmente, contamos com a determinação da Autoridade Marítima, que usando de uma alternativa legal, permitiu ao SINDMAR, realizar os cursos seqüenciais que terão início em junho deste ano", diz. Desta forma, acredita o diretor, o tempo gasto por esses Oficiais para retornar ao mercado, que era de apro-

ximadamente quase 1 (um) e meio será reduzido. "As habilitações necessárias para obtenção das certificações para embarque demoravam a ser emitidas. O marítimo que está desempregado não pode esperar tanto tempo. Estamos, inclusive, estudando novas datas para atender a demanda de oficiais nesta situação", revela.

O diretor da entidade aguarda, agora, que o Departamento de Portos e Costas – DPC - oficialize os referidos cursos. Serra observa que a falta de estímulo dos oficiais é decorrente das normas aplicadas para a categoria que obrigam o marítimo a refazer sua trajetória acadêmica. É o caso do Capitão de Longo Curso, Edson Tadeli da Silva, que deixou a atividade aquaviária em junho de 1996 e, desde então, não conseguiu voltar a labuta. "Já freqüentei todos os cursos requeridos para o exercício da profissão. Essa situação é frustrante, já que meu objetivo é embarcar imediatamente", declara.

Os associados que se encontram nesta situação e que tenham interesse em voltar a exercer a profissão devem comparecer com urgência ao SINDMAR e fazer sua inscrição para as próximas turmas. 📄

SINDMAR convoca!

CURSOS

O SINDMAR estará recebendo até o dia 05 de maio inscrições de oficiais afastados por mais de 5 anos da atividade aquaviária para os Cursos de Atualização para Oficiais de Máquinas (ATMA) e Náuticas (ATNA), de Segurança Pessoal e Responsabilidade Social, os dois últimos não incluídos no PREPOM 2003.

Período de aulas: 15/05 a 24/06 (ATMA)
25/05 a 25/06 (ATNA)

Obs.: Dependendo da demanda, o SINDMAR poderá abrir novas turmas nos meses subseqüentes. Fique atento a chamada!



SINDMAR divulga calendário 2003 do PREPOM

Confira as opções e faça sua escolha

PROGRAMAÇÃO DOS CURSOS – PARTE I

RELAÇÃO	LOCAL	PERÍODO DE INSCRIÇÃO	PERÍODO DO CURSO	VAGAS
EARP	BELÉM (CIABA)	ASD*	ASD	12
		07/04/03 a 07/05/03	02/06/03 a 13/06/03	18
		16/04/03 a 16/05/03	16/06/03 a 02/07/03	18
		05/05/03 a 05/06/03	07/07/03 a 21/07/03	18
		25/05/03 a 30/06/03	28/07/03 a 08/08/03	09
		22/09/03 a 22/10/03	21/11/03 a 02/12/03	09
		10/10/03 a 10/11/03	08/12/03 a 17/12/03	09
EBIN	BELÉM (CIABA)	22/07/03 a 22/08/03	15/09/03 a 26/09/03	25
	RJ (CIAGA)	15/07/03 a 15/08/03	15/09/03 a 26/09/03	24
ECIA	BELÉM (CIABA)	24/03/03 a 22/04/03	12/05/03 a 21/05/03	25
		ASD	ASD	25
		22/07/03 a 22/08/03	15/09/03 a 24/09/03	25
	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	25
		06/01/03 a 24/01/03	04/02/03 a 14/02/03	30
		06/01/03 a 24/01/03	04/02/03 a 14/02/03	30
		06/01/03 a 24/01/03	04/02/03 a 14/02/03	30
		06/01/03 a 24/01/03	06/02/03 a 19/02/03	30
		06/01/03 a 31/01/03	14/02/03 a 26/02/03	30
		13/01/03 a 13/02/03	07/03/03 a 19/03/03	30
		17/01/03 a 17/02/03	11/03/03 a 21/03/03	30
		24/01/03 a 24/02/03	21/03/03 a 02/04/03	30
		10/02/03 a 10/03/03	01/04/03 a 11/04/03	30
		10/03/03 a 10/04/03	02/05/03 a 14/05/03	30
		18/06/03 a 18/07/03	15/08/03 a 27/08/03	30
		18/06/03 a 18/07/03	15/08/03 a 27/08/03	30
		29/08/03 a 29/09/03	27/10/03 a 07/11/03	30
		10/09/03 a 10/10/03	06/11/03 a 19/11/03	30
	SALVADOR	ASD	ASD	30
	ARACAJU	ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
	BELÉM (CIABA)	17/02/03 a 14/03/03	07/04/03 a 11/04/03	25
		ASD	ASD	25
		15/04/03 a 15/05/03	09/06/03 a 13/06/03	25
		ASD	ASD	25
		23/06/03 a 23/07/03	18/08/03 a 22/08/03	25
		ASD	ASD	25
		12/08/03 a 12/09/03	06/10/03 a 10/10/03	25
	17/09/03 a 17/10/03	10/11/03 a 14/11/03	25	
	BRASÍLIA	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	20
	CABO FRIO	ASD	ASD	25
ASD		ASD	25	
ECIN	CORUMBÁ	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	30
	FORTALEZA	ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
	JOÃO PESSOA	ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
	MACAÉ	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
	NATAL	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
PORTO ALEGRE	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	

* ASD= a ser definido

RELAÇÃO	LOCAL	PERÍODO DE INSCRIÇÃO	PERÍODO DO CURSO	VAGAS
ECIN (Cont.)	RECIFE	ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
	RJ (CIAGA)	24/02/03 a 24/03/03	22/04/03 a 29/04/03	30
		24/03/03 a 24/04/03	16/05/03 a 23/05/03	30
		25/03/03 a 25/04/03	23/05/03 a 30/05/03	30
		07/04/03 a 07/05/03	30/05/03 a 06/06/03	30
		08/04/03 a 09/05/03	06/06/03 a 13/06/03	30
		23/04/03 a 23/05/03	20/06/03 a 27/06/03	30
		29/04/03 a 29/05/03	27/06/03 a 04/07/03	30
		09/05/03 a 09/06/03	03/07/03 a 11/07/03	30
		27/05/03 a 27/06/03	24/07/03 a 01/08/03	30
		03/06/03 a 03/07/03	01/08/03 a 08/08/03	30
		10/06/03 a 10/07/03	08/08/03 a 15/08/03	30
		10/06/03 a 10/07/03	08/08/03 a 15/08/03	30
		10/06/03 a 10/07/03	08/08/03 a 15/08/03	30
		10/06/03 a 10/07/03	08/08/03 a 15/08/03	30
		01/07/03 a 01/08/03	29/08/03 a 05/09/03	30
		08/07/03 a 08/08/03	05/09/03 a 12/09/03	30
		15/07/03 a 15/08/03	12/09/03 a 19/09/03	30
		15/07/03 a 15/08/03	12/09/03 a 19/09/03	30
	22/07/03 a 22/08/03	19/09/03 a 26/09/03	30	
	29/07/03 a 29/08/03	25/09/03 a 03/10/03	30	
	05/08/03 a 05/09/03	02/10/03 a 10/10/03	30	
	12/08/03 a 12/09/03	10/10/03 a 17/10/03	30	
	19/08/03 a 19/09/03	17/10/03 a 24/10/03	30	
	24/09/03 a 24/10/03	21/11/03 a 28/11/03	30	
30/09/03 a 30/10/03	28/11/03 a 05/12/03	30		
RIOGRANDE	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
SALVADOR	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
SANTOS	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
	ASD	ASD	20	
SÃO LUÍS	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
	ASD	ASD	30	
VITÓRIA	ASD	ASD	25	
	ASD	ASD	25	
ECO	BELÉM (CIABA)	11/03/03 a 11/04/03	05/05/03	12
		ASD	ASD	12
	BRASÍLIA	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
	CORUMBÁ	ASD	ASD	20
EFVT	BELÉM (CIABA)	24/02/03 a 21/03/03	14/04/03 a 30/04/03	25
		ASD	ASD	25
		20/05/03 a 20/06/03	14/07/03 a 28/07/03	25
		ASD	ASD	25
		24/09/03 a 24/10/03	17/11/03 a 01/12/03	25
	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	30
		10/03/03 a 10/04/03	02/05/03 a 19/05/03	30
		04/04/03 a 05/05/03	02/06/03 a 17/06/03	30
		05/05/03 a 05/06/03	08/07/03 a 23/07/03	30
		ASD	30	

RELAÇÃO	LOCAL	PERÍODO DE INSCRIÇÃO	PERÍODO DO CURSO	VAGAS
EFNT (Cont.)	RJ (CIAGA)	01/07/03 A 01/08/03	29/08/03 A 16/09/03	30
		18/07/03 A 18/08/03	17/09/03 A 07/10/03	30
		ASD	ASD	30
	RIO GRANDE	17/09/03 A 17/10/03	14/11/03 A 02/12/03	30
		ASD	ASD	20
	SALVADOR	ASD	ASD	20
		ASD	ASD	25
	S. FCO. DO SUL	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	20
	VITÓRIA	ASD	ASD	25
ASD		ASD	25	
EGPO	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	08
		18/06/03 A 18/07/03	15/08/03 A 27/08/03	08
		01/07/03 A 01/08/03	24/08/03 A 11/09/03	08
		02/09/03 A 02/10/03	31/10/03 A 14/11/03	08
EIAM	RJ (CIAGA)	24/06/03 A 24/07/03	25/08/03 A 05/09/03	24
EFO	CORUMBÁ	ASD	ASD	20
		ASD	ASD	12
	BELÉM (CIABA)	ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
	RJ (CIAGA)	-	05/05/03 A 09/05/03	24
	EFO	RJ (CIAGA)	-	07/07/03 A 11/07/03
-			15/09/03 A 19/09/03	24
-			17/11/03 A 21/11/03	24
ASD			ASD	20
EPOL I	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	30
EPOL II	RJ (CIAGA)	28/04/03 A 28/05/03	23/06/03 A 30/06/03	30
EPOR	BELÉM (CIABA)	ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	12
	RJ (CIAGA)	-	12/05/03 A 16/05/03	24
		-	14/07/03 A 18/07/03	24
		-	22/09/03 A 26/09/03	24
		-	24/11/03 A 28/11/03	24
EROG	BELÉM (CIABA)	ASD	ASD	12
		16/04/03 A 16/05/03	09/06/03 A 25/06/03	12
		ASD	ASD	12
	RJ (CIAGA)	29/07/03 A 29/08/03	22/09/03 A 07/10/03	12
		ASD	ASD	12
		24/02/03 A 24/03/03	22/04/03 A 20/05/03	24
		14/03/03 A 14/04/03	12/05/03 A 05/06/03	24
		28/03/03 A 28/04/03	28/05/03 A 26/06/03	24
		23/04/03 A 23/05/03	20/06/03 A 17/07/03	24
		09/05/03 A 09/06/03	09/07/03 A 07/08/03	16
02/09/03 A 02/10/03	31/10/03 A 28/11/03	24		
22/09/03 A 22/10/03	20/11/03 A 11/12/03	16		
ESCM	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	24
		18/06/03 A 18/07/03	15/08/03 A 29/08/03	24
		ASD	ASD	24
ESGR	BELÉM (CIABA)	ASD	ASD	25
ESIM	RJ (CIAGA)	23/06/03 A 23/07/03	22/08/03 A 29/08/03	04
		ASD	ASD	04
		15/08/03 A 15/09/03	17/10/03 A 24/10/03	04
		ASD	ASD	04
ESOG	BELÉM (CIABA)	01/08/03 A 22/09/03	21/10/03 A 10/11/03	25
	RJ (CIAGA)	08/07/03 A 08/08/03	09/09/03 A 30/09/03	30
ESOM	RJ (CIAGA)	10/03/03 A 10/04/03	05/05/03 A 09/05/03	08
		ASD	ASD	08
		11/06/03 A 11/07/03	11/08/03 A 15/08/03	08
		12/08/03 A 12/09/03	13/10/03 A 17/10/03	08
		24/09/03 A 24/10/03	24/11/03 A 28/11/03	08

RELAÇÃO	LOCAL	PERÍODO DE INSCRIÇÃO	PERÍODO DO CURSO	VAGAS
ESOP	BELÉM (CIABA)	ASD	ASD	25
		06/05/03 A 06/06/03	29/07/03 A 19/08/03	25
		05/08/03 A 05/09/03	30/09/03 A 20/10/03	25
ESOP	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	30
		ASD	ASD	30
ESQ	BELÉM (CIABA)	21/08/03 A 20/09/03	11/11/03 A 01/12/03	25
	RJ (CIAGA)	04/04/03 A 05/05/03	02/06/03 A 25/06/03	30
ESOR	BELÉM (CIABA)	ASD	ASD	08
		12/08/03 A 12/09/03	06/10/03 A 17/10/03	08
		28/02/03 A 28/03/03	28/04/03 A 16/05/03	18
		14/03/03 A 14/04/03	14/05/03 A 30/05/03	18
		30/04/03 A 30/05/03	30/06/03 A 24/07/03	09
ESOR	RJ (CIAGA)	22/08/03 A 22/09/03	24/10/03 A 06/11/03	09
		10/09/03 A 10/10/03	10/11/03 A 19/11/03	09
		ASD	ASD	16
ESPE	BELÉM (CIABA)	02/04/03 A 02/05/03	26/05/03 A 29/05/03	16
		ASD	ASD	16
		25/06/03 A 25/07/03	18/08/03 A 21/08/03	16
		ASD	ASD	16
		02/09/03 A 02/10/03	27/10/03 A 31/10/03	16
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
ASD	ASD	25		
ESPM	BELÉM (CIABA)	10/02/03 A 10/03/03	04/04/03 A 11/04/03	32
		17/02/03 A 17/03/03	17/04/03 A 25/04/03	32
		10/03/03 A 10/04/03	16/05/03 A 23/05/03	32
		10/03/03 A 10/04/03	23/05/03 A 30/05/03	32
		16/04/03 A 16/05/03	18/06/03 A 27/06/03	32
		03/05/03 A 05/06/03	03/07/03 A 11/07/03	32
		28/07/03 A 28/08/03	26/09/03 A 03/10/03	32
		24/08/03 A 24/09/03	27/10/03 A 04/11/03	32
		22/09/03 A 22/10/03	21/11/03 A 28/11/03	32
		ESPM	RJ (CIAGA)	02/04/03 A 02/05/03
ASD	ASD			16
17/02/03 A 17/03/03	14/04/03 A 06/05/03			24
ASD	ASD			24
13/05/03 A 13/06/03	14/07/03 A 01/08/03			24
ASD	ASD			24
GPS	BELÉM (CIABA)	07/10/03 A 06/11/03	01/12/03 A 18/12/03	24
		11/03/03 A 11/04/03	06/05/03	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	20
GPS	BRASÍLIA	ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
RAD	BELÉM (CIABA)	11/03/03 A 11/04/03	07/05/03	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
		ASD	ASD	20
RSON	RJ (CIAGA)	24/02/03 A 24/03/03	01/09/03 A 19/12/03	10
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
VHF	PALMAS	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
	BELÉM (CIABA)	11/03/03 A 11/04/03	08/05/03	12
		ASD	ASD	12
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
	BRASÍLIA	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
ASD		ASD	25	
ILHÉUS	RJ (CIAGA)	ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
		ASD	ASD	25
VHF	PARNAIBA	ASD	ASD	15
		ASD	ASD	15

Continuação calendário 2003 PREPOM

RELAÇÃO DOS CURSOS ESPECIAIS:

1. Avançado De Combate A Incêndio (Ecia)
2. Básico De Combate A Incêndio (Ecin)
3. Cuidados Médicos (Escm)
4. Familiarização Em Navios-tanque (Efnt)
5. Gerenciamento De Passadiço Para Oficiais (Egpo)
6. Marpol 73/78 – Anexo I (Epol I)
7. Marpol 73/78 – Anexo II (Epol II)
8. Operador Arpa (Earp)
9. Operador Radar (EsoR)
10. Operador Radiotelefonista Testrito (Eofo)
11. Proficiência Em Embarcações De Sobrevivência E Resgate No Mar (Espm)
12. Radioperador Geral (Erog)
13. Segurança Em Operações De Carga Em Navios-tanque Para Gás Liquefeito (Esog)
14. Segurança Em Operações De Carga Em Navios Graneleiros (Esgr)
15. Segurança Em Operações De Carga Em Navios-tanque Para Produtos Químicos (Esog)
16. Segurança Em Operações De Carga Em Navios Petroleiros (Esop)
17. Simulador De Praça De Máquinas (Esim)
18. Sobrevivência Pessoal (Espe)
19. Treinamento Em Operações Comerciais Marítimas Em Simulador (Esom)
20. Prático De Radar (Rad)
21. Prático De Vhf (Vhf)
22. Básico De Inspeção Em Navios (Ebin)

Mais informações sobre o programa de ensino profissional marítimo (PREPOM) podem ser obtidas com a Diretoria de Educação e Formação Profissional do SINDMAR através do telefone (21) 25182164 ou pelo e-mail: joseserra@sindmar.org.br.

Se você ainda não possui os seguintes certificados:

- STCW 78/95
- Especial de Sobrevivência Pessoal (ESPE)
- Proficiência em embarcações de sobrevivência e resgate no mar (ESPM)
- Segurança Pessoal e Responsabilidade Social
- Especial de Cuidados Médicos (ESCM)
- Especial de combate a incêndio avançado (ECIA)
- Operador Arpa (EARP)
- Operador Radar (ESOR)
- Familiarização em Navios-Tanque (EFNT)
- Radio Operador Geral (EROG)
- Segurança em operações de carga em navios petroleiros (ESOP)

atualize seu
cadastro

Procure com urgência o SINDMAR e mantenha seu cadastro atualizado!

SINDMAR reabre Delegacia do Pará

Após dois meses de negociação, o Sindmar concluiu no último dia 5 de fevereiro a compra de três salas do prédio do Centro Empresarial Bolonha, em Belém (PA) que abrigará a Delegacia da entidade. A nova unidade, de 300 metros quadrados, fica na Avenida Governador Maucher, próxima a Praça da República, no Centro da cidade, e deverá ser entregue no segundo semestre de 2005. Até lá, os oficiais mercantes lotados no Estado serão atendidos em uma instalação provisória, a ser alugada também no Centro da capital paraense.

De acordo com o Segundo Diretor Financeiro do Sindmar, Jailson Bispo, que conduziu as negociações, a reabertura da delegacia de Belém permitirá o fortalecimento da categoria. "O atendimento aos associados será padronizado", disse o diretor, acrescentando que os representados terão acesso a Internet e a TV a cabo, e poderão participar das promoções oferecidas pelo Sindicato. Jailson lembra que o Estado do Pará congrega o segundo maior número de oficiais mercantes do Brasil.

Já o Presidente do Sindmar, Severino Almeida, ressaltou que a manifestação de apoio dos oficiais ao empreendimento im-



pressionou a diretoria da entidade, que decidiu unanimemente pela compra. Ele acredita que o número reduzido de convênios na região se deve a falta de uma delegacia. "O Rio de Janeiro mantém um volume de convênios superior ao dos outros estados. Isso precisa ser corrigido o mais rápido possível", diz. O presidente garante que o objetivo do Sindicato, a longo prazo, é manter uma rede de representação que abranja todo o país. 📍



Da esquerda para direita: o diretor de comunicação do SINDMAR, Félix de Castro, o Segundo diretor financeiro Jailson Bispo, o diretor suplente Ricardo Cerdeira, e os engenheiros responsáveis pela obra João Vianna e Carlos Alberto Guerreiro. Negociações concluídas em Belém

SINDMAR quer levar a Belém cursos de aperfeiçoamento para Oficiais

O SINDMAR vem pleiteando junto a Diretoria de Portos e Costas (DPC) a abertura de turmas do curso de Aperfeiçoamento para oficiais de Máquinas (APMA) e de Náutica (APNT), no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) para atender a grande demanda dos Oficiais da região, que congrega o segundo maior número de representados da entidade. "Atualmente, os alunos formados que residem no norte do país, e interessados em fazer esse curso são obrigados a se deslocarem para o Rio de Janeiro, o que implica em grandes cus-

tos, por vezes, insuportáveis, para eles", afirmou o Diretor de Educação e Formação Profissional da entidade, José Serra. De acordo com ele, há significativa procura por profissionais formados nos cursos do STCW 78/95 que estejam habilitados para o exercício do trabalho a bordo. O SINDMAR pretende, com isso, garantir que os marítimos, ao saírem das escolas de formação, disponham das condições necessárias para o aprimoramento profissional, sem que para isto tenham que necessariamente seguir para o Rio de Janeiro.

O projeto prevê a criação de duas turmas com 30 vagas cada uma, destinadas a Segundos Oficiais, Náutica e Máquinas, respectivamente, com mais de 4 anos de atuação na atividade. O ofício no qual o SINDMAR reivindica a criação dos cursos já foi encaminhado ao CIABA e a Autoridade Marítima para que seja feita a apreciação "Acredito que nossa proposta contribui para oferecer ao mercado de trabalho, mais Primeiros Oficiais, que de outra forma, teriam dificuldades para seu aperfeiçoamento" disse Serra. 📍



SINDMAR completa três anos com balanço positivo

Severino Almeida Filho

Por Felipe Ferraz de Faria

No período em que o SINDMAR, completa três anos de existência, o seu primeiro presidente, em longa entrevista concedida num sábado calmo de início de outono, relaciona diversas conquistas trazidas pela unificação entre os antigos Sindináutica e Sindimáquinas, expõe os principais problemas enfrentados pelo Sindicato, narra suas perspectivas e registra as ações prioritárias da ação sindical em execução pela Diretoria.

S em dúvida, a vivência do mundo sindical e sua proximidade com a política de partidos, indispensáveis no desempenho de seus cargos em Entidades Superiores, lhe possibilitam uma visão ampla da indústria marítima, e como nela se insere os Oficiais Mercantes. Sua leitura atenta é uma rara oportunidade de conhecer o que pensa a Diretoria do Sindicato sobre as mais inquietantes questões que se abate sobre a organização sindical marítima. Destacando a unidade de ação sindical no movimento sindical marítimo, sua entrevista é sem dúvida um estímulo para o aumento de confiança em nosso futuro e no orgulho de ser marinheiro.

Confira a seguir, os principais trechos:

Qual o balanço destes três anos do SINDMAR?

Extraordinariamente positivo. Conseguimos ampliar o mercado de trabalho para o nosso representado, tivemos uma reposição salarial média praticamente duas vezes maior do que a inflação acumulada no período, quase que triplicamos nossa receita, por conta do aumento do número de associados e redução de custos possibilitados pela unificação e, por conta disto, nos foi possível fazer investimentos a tão curto prazo, impensáveis há tão pouco tempo, como por exemplo, a compra de nossa delegacia em Belém, a edição da revista informativa no nível que hoje possuímos, e no âmbito administra-

tivo, a contratação de assessorias qualificadas, para ampliação de nossa ação sindical. Em relação à rotina administrativa do Sindicato, houve um notável aperfeiçoamento no nosso controle de cadastros, arquivos e programas.

A unificação trouxe maior participação do associado nas questões do Sindicato?

Sem dúvida. Hoje, há muita maior participação dos associados, que se por um lado fez crescer o sentimento do valor do Sindicato na nossa base, cresceu também, o número de problemas que nos são trazidos. Com os problemas chegam também, as dificuldades para o atendimento dos nossos associados, haja vista que a procura não se dá apenas no contato pessoal, mas também por e-mail, fax, telefones e cartas. Diríamos até que, estas formas de comunicação cresceram muito mais do que a procura pessoal. É compreensível, considerando-se a natureza de nosso trabalho. Elas também, necessitam de dedicação e de tempo para seu equacionamento e retorno. Muitas questões trazidas, pessoalmente ou por outros meios, precisam ser resolvidas fora do Sindicato o que implica que nem sempre se pode estar disponível, para o atendimento pessoal do associado, no instante em que ele escolheu ou desejava ser atendido. É natural, que isto nos traga satisfação pela movimentação e frequência em nossa sede. Mas, também traz preocupação. Satisfação, porque

19,78%

foi o reajuste médio da categoria em 2002.

9,52%

foi o ganho médio real da categoria sobre a inflação medida pelo INPC, em 2002.

12,03%

foi o ganho médio real da categoria sobre a inflação medida pelo ICV-DIEESE, em 2002.

ninguém procura um Sindicato, quando não se acredita em sua capacidade de solucionar problemas. Preocupação por que, a espera pelo atendimento gera uma natural insatisfação. Encaramos isto, como uma resultante do nosso crescimento. Cedo ou tarde, nossos companheiros vão compreender que, para sermos produtivos e podermos atender a todos, com a maior dedicação possível, deve ser exigida do Sindicato, organização, que por sua vez, deve também ser incorporada no comportamento e ação dos nossos associados. Encontrar o equilíbrio entre as exigências da organização e a satisfação de nossos companheiros por ocasião do atendimento, é que é o desafio.

E os salários como vão?

Embora os Acordos Coletivos nestes três últimos anos tenham possibilitado uma efetiva melhoria na renda do nosso representado, ainda não alcançamos o nível que a nossa categoria merece. Também, a diferença, entre os melhores e maiores salários continua acentuada.

E por que ainda não alcançamos o nível que a categoria merece?

Os motivos são vários. Tivemos na década passada, no nosso setor, momentos muito difíceis, bem como políticas salariais oficiais que promoveram o achatamento salarial. Como em todo o mundo, sofremos também, com o processo de filipinização da Marinha Mercante e quase desaparecemos enquanto categoria nacional organizada. Os salários refletiram esta realidade. Recuperá-los é um processo que não se dá com um passe de uma mágica.

E como vai esta recuperação?

Muito bem obrigado. Neste último ano tivemos reajuste médio na categoria de 19,78%, enquanto que a inflação acumulada, medida pelo INPC foi de 10,26% e pelo ICV-DIEESE foi de 7,75%. Quando comparamos, vemos que obtivemos um ganho de 9,52% e 12,03%, respectivamente. Se você for buscar o acumulado dos últimos três anos, vai verificar que tivemos a média de reajustes de 48,70% e uma inflação acumulada medida pelo INPC de 26,59%. Portanto, tivemos um ganho de 22,11%.

Em termos de salários, no cenário nacional, como ficou o SINDMAR?

Desconheço categoria profissional organizada que tenha obtido números de repositição salarial que em média, tenha sido melhor do que a nossa. Para que tenhamos uma idéia da realidade nacional, o IBGE divulgou que a média nacional no ano de 2001 foi negativa em 5,4% e levantamento feito pelo DIEESE, mostra que 45,29% das negociações salariais em 2002 resultaram em perdas para os trabalhadores. 2002 foi o pior ano para os salários desde 1999, quando o real foi desvalorizado e metade das categorias obteve reajuste inferior à inflação.

Quais as razões para a conquista destes percentuais?

A primeira sem dúvida alguma é a unidade na ação sindical que existe em nosso meio. Não me refiro somente à diretoria do SINDMAR. A nossa organização de representação como um todo tem unidade na ação sindical. O desempenho de nossa Federação, coordenando seus sindicatos filiados que são os nossos sindicatos co-irmãos, a disciplina na busca do cumprimento de nossas decisões, a eficiência de nossos negociadores, o alto índice de sindicalização reinante no SINDMAR e o papel de referência que a nossa Confederação desempenha no cenário nacional, tudo isto contribui para o nosso sucesso. E, é claro, o crescente apoio que o SINDMAR tem recebido de seus associados, nos legitimam e fortalecem a nossa representação.

E como estão os índices de sindicalização?

Este é um ponto que nos dá uma grande satisfação e motivo de orgulho para todos nós. Desconheço quem possua números melhores. Não somente aqui, no Brasil, mas, também em qualquer lugar do mundo onde exista a liberdade de ser, ou não, sindicalizado. Entre os Oficiais de Náutica, antes de unificarmos já tínhamos um percentual elevado: 88%. Depois da unificação aumentou. Agora, temos 94%. Entre os Oficiais de Máquinas, nos sentimos ainda mais entusiasmados. Iniciamos a unificação com menos de 50% e já ultrapassamos os 80%.



SINDMAR assina ACT 2002-2003 com a Global

Claro que estes números não nos satisfazem. Aliás o único que nos satisfaria seria 100% da categoria sindicalizada. Certamente, muito difícil de ser alcançado, mas, não impossível.

Porque é tão difícil, chegar aos 100%?

O que a natureza humana, tem de rica, tem de difícil. Por mais que façamos, às vezes torna-se quase impossível fazer algumas pessoas enxergarem o óbvio, que na unidade há força. Às vezes também, algumas pessoas teimam em se comportar como se o mundo já tenha nascido pronto para satisfazê-las, e quando não, a correção deve ser feita de imediato, sendo esta correção tarefa dos outros, num processo em que elas estão isentas de contribuição. Existem também aquelas, que não puderam ser educadas para perceberem o que realmente está a sua volta e se julgam possuidoras de um passe especial que lhes garantem passagem segura e confortável por esta vida. Enfim, existem muitos e muitos motivos. Existem até aquelas, que não conseguem perceber o papel do sindicato em suas vidas e acreditam piamente que não precisam do Sindicato... como se mercado de trabalho e relações trabalhistas se auto-regulassem. Como eu disse a natureza humana é rica e difícil. Não me cabe julgar pessoas pelo fato de não estarem sindicalizadas. Cabe-me convencê-las de que estão equivocadas.

Quais são as empresas que mais têm favorecido seus tripulantes através dos Acordos Coletivos conquistados e as que menos têm favorecido?

Eu prefiro falar na que mais me preocupa: a Petrobrás e sua subsidiária Transpetro. Falo propositalmente no singular, por que me recuso a vê-las em separado. A Petrobrás/Transpetro, ainda é uma referência forte em nosso setor e esperamos que continue assim. Contudo, em relação a salários está perdendo a referência em que se manteve por mais de 40 anos. Veja por exemplo o último Acordo assinado. Nem sequer ficou próximo, à média obtida, no setor. Analise isto nos últimos três anos e o problema se agrava. Os salários na Petrobrás/Transpetro, cujo comando por parte da empresa seguiu as orientações do governo federal, não chegaram sequer à metade da média obtida. Claro que se você comparar o nosso Acordo com o pessoal de terra, você vai verificar que nosso reajuste não foi menor, pelo contrário. Mas, quando você compara o que o setor oferece para o Oficial Mercante, percebe que mais dia, menos dia, a Petrobrás/Transpetro, não terá Oficiais para embarque. Devido ao peso do sistema Petrobrás, em nosso setor, baixos salários naquela estatal, podem nos trazer um efeito dominó, que devemos, a todo custo evitar.

Não seria melhor para o sindicato, a falta de Oficiais no mercado? Desta forma, não se poderia obter melhores salários?

Não. Não é. Hoje, muito mais do que ontem, por força do forte processo de globalização da indústria marítima, é condição para se obter melhoria não apenas salarial, mas também, melhores condições sociais, bem como melhores condições de vida e de trabalho a bordo, o navio estar tripulado. Que fique em greve, por prazo indeterminado, mas, tripulado. Você não pode é desejar resolver este problema com o navio sem tripulação. O máximo que você vai conseguir é que outros navios, ou outras tripulações, não brasileiras, venham a substituir os navios ou suas tripulações.

Encontrar o equilíbrio entre as exigências da organização e a satisfação de nossos companheiros por ocasião do atendimento é que é o desafio.

Número de empresas com acordo coletivo com o SINDMAR:

1999*	13
2000	19
2001	21
2002	30

* Total de ACTs firmados pelos Sindináutica e Sindimáquinas.

Voltando ao Acordo com a Petrobrás/Transpetro... então o senhor achou que o último Acordo, não foi um bom Acordo Coletivo?

Foi um bom Acordo para dentro do sistema Petrobrás, mas, um Acordo, repito, em termos exclusivamente salariais, um Acordo abaixo da média. A Petrobrás/Transpetro, precisa acordar para isto. No entanto, é preciso reconhecer, que por força da nossa ação sindical no processo negocial, obtivemos ganhos sociais importantes, principalmente os incorporados aos que têm vínculo direto com a Petrobrás. Nem tampouco devemos desprezar os índices de reposição obtidos, especialmente entre os marítimos da Transpetro, que em diversos casos obtiveram reajustes superiores a 20%. Também, valorizar a redução da permanência embarcado, em um mês, muito embora a proporcionalidade tenha sido mantida a mesma. Aquele Acordo, foi um grande Acordo, se você olhar com a perspectiva direcionada para o interior da Petrobrás.

E a perspectiva, no conjunto do setor, é de continuar neste nível de crescimento salarial?

Precisamos continuar e, não somente na questão salarial, mas, também, na de repouso. Hoje, está muito mais difícil trabalhar a bordo. Houve muita redução de tripulantes no Cartão de Lotação. Em diversos casos, muito mais do que o suportável ou recomendável. O volume das atribuições - as burocráticas em especial - cresceram geometricamente, por conta do processo de transferência de responsabilidades que rondam a atividade, cobrada cada vez mais, por conta dos acidentes com navios de bandeiras que não são nossas. Um volume absurdo de atribuições, termina na mesa dos Comandantes. Isto traz graves conseqüências na rotina da tripulação, como um todo, mas, em especial, para a rotina dos Chefes de Seções e Oficiais de Quarto, já que a eles cabe organizar a burocracia de bordo. Precisamos resolver esta complexa questão, que envolve além das empresas, o Poder Público e as Organizações Internacionais relacionadas com o setor. Enquanto isto, os salários precisavam subir e subir, para que atue de duas

Num cenário como o atual, do longo curso, uma empresa com poucos navios não se sustenta diante das mega-carries. Só uma forte determinação política no sentido do Estado voltar a navegar, sem estar inicialmente voltado ao lucro, através de empresa estatal para o transporte da carga geral, containerizada e de granéis sólidos(...) pode fazer o Brasil participar significativamente do transporte de mercadorias no comércio exterior.

maneiras: primeiro estimulem o pessoal a bordo a suportar a rotina de bordo, enquanto o setor não oferecer melhores condições de vida e trabalho. Segundo, estimule as empresas a mudarem suas atitudes em relação a esta questão. Passarem de uma postura de cobrança ilimitada a bordo - ao mesmo tempo, que exigem da autoridade marítima que mantenham os navios com reduzida tripulação - para uma postura pró-ativa de contribuição para a mudança da realidade atual. Isto não apenas em nível nacional, mas, que atuem também no cenário e órgãos internacionais.

O senhor é contra tais exigências?

Em absoluto, desde que toque para todos os navios por igual, independente da bandeira, e o Cartão de Lotação seja compatível com tais exigências. Veja por exemplo, as alterações na convenção SOLAS, em seu capítulo XI. As novas atribuições relativas à segurança, correm o risco de serem impostas a bordo, sem compensação no número de tripulantes, quando hoje, sem nada mais a acrescentar, a rotina já é intolerável.

Quais são as perspectivas para a indústria marítima internacional, e sua relação com a realidade brasileira?

As perspectivas são ainda de manutenção de um processo de concentração da atividade de transporte marítimo em poucas e gigantescas companhias de navegação. Esta característica elimina a nossa possibilidade de voltarmos a navegar no longo curso, sem uma forte decisão política de fazer o Estado navegar. Num cenário como o atual, do longo curso, uma empresa com poucos navios, não se sustenta diante das mega-carries. Só uma forte determinação política no sentido do Estado voltar a navegar, sem estar inicialmente voltado ao lucro, através de empresa estatal para o transporte da carga geral, containerizada e de granéis sólidos pode fazer o Brasil participar significativamente do transporte de mercadorias no comércio exterior. O forte estímulo para isto, já temos, há algum tempo: pagamos pelos serviços dos navios estrangeiros, cerca de seis bilhões de dólares em fretes, no comércio exterior. A construção de navios, deverá ainda ficar concentrada nos poucos países, que entendem estratégico este setor e o mantém com fortes subsídios. Em relação à cabotagem, à navegação interior e ao off-shore, continuará a perseguição da Organização Mundial do Comércio pela abertura do nosso mercado. A nossa luta nesses tráfegos será intensificada, até porque, aí reside hoje o nosso grande mercado de trabalho, com boas perspectivas de crescimento. Quanto às Bandeiras de Conveniências, as nações ainda sofrerão muito com elas, até se darem conta do preço que pagam por tal descaso, permitindo em suas águas, tais bandeiras. Muito embora o mundo esteja despertando para o grau de perigo que pode ser transportado nos tanques de seus navios - especialmente após o que aconteceu com o World Trade Center, em 11 de setembro de 2001 - será ainda um aprendizado, na base de drásticos acidentes, até chegarmos ao banimento de tais bandeiras ou estabelecimento e cumprimento de regras mais rígidas. Isto certamente virá acompanhado do sentimento de arrependimento, pela demora.



SINDMAR firma pacto Bilateral de Solidariedade em defesa dos marítimos da Trico Marine

“Como o Estado navegaria?”

Inicialmente, garantindo ressarcimento às empresas brasileiras de navegação, que contribuem para o Fundo de Marinha Mercante, aos pagamentos realizados por conta dos encargos trabalhistas dos marítimos brasileiros, que tripulam seus navios, inscritos no REB e que estejam no tráfego de longo curso e cabotagem. Junto a esta medida, deveria ser implementada uma nova política de afretamento de embarcações estrangeiras, com base na tonelagem própria de cada empresa de navegação. Este princípio, contribui para concentrar a atividade, em poucas, mais, grandes empresas. De outra forma, elas não sobreviveriam no mercado. Estas duas iniciativas, não implicam em aumento do custo de frete, nem oneraria o usuário do transporte, com novas taxas. Defendo também que o Estado, deva participar com empresa própria nesta atividade, com fortes investimentos, voltados ao atendimento de um novo Plano de Construção Naval.”

Por que o senhor tem se envolvido nos fóruns internacionais, como a ITF, IMO, e a OIT?

Não sou eu que me envolvo. É a nossa organização que se envolve, através da minha participação, em relação aos assuntos marítimos. Da mesma forma que nos assuntos de navegação interior é Ricardo Ponzi, nos assuntos portuários, através de Mayo Uruguaio e nos assuntos da pesca, Luís Penteadado. Pensar ação sindical na mais globalizada das profissões, sem disputar e conquistar interlocução nos organismos internacionais, a quem cabe regular a nossa atividade, é buscar se aperfeiçoar no combate ao fogo sem dedicar-se a conhecer sua origem e como evitá-lo. É ingenuidade esperar que outros países possam defender os nossos interesses, dentro do nosso campo de visão e entendimento. Na IMO, em Londres, mantemos uma representação, o companheiro Darlei Pinheiro. Para os assuntos relacionados a IMO, junto à DPC, está o companheiro Nilson José Lima, Oficial Superior de Máquinas, que recentemente passou a integrar o nosso time.

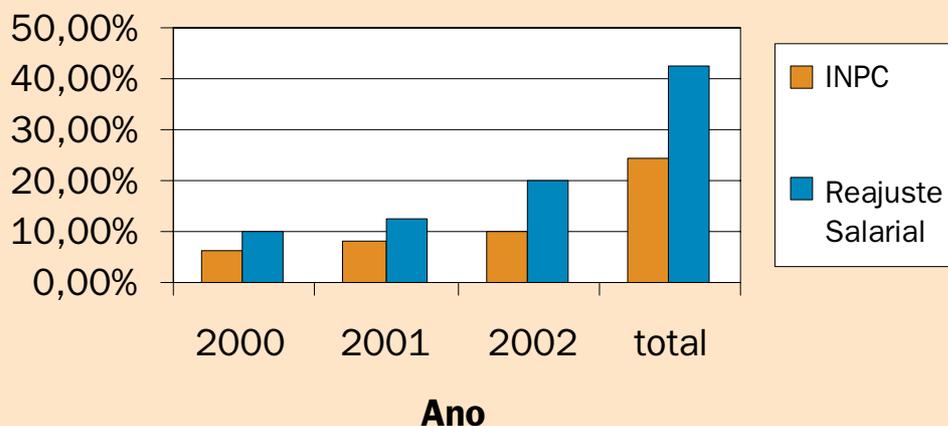
Quais são as prioridades do SINDMAR?

Hoje a prioridade número um do nosso sindicato é o investimento na educação sindical, de seus associados. Hoje o nosso estágio, está muito abaixo do aceitável. Não é culpa da direção sindical. Educação custa caro. Também não é culpa do associado. Se ele não recebeu educação sindical, neste quesito nada lhe pode ser imputado. Ocorre que em tempos de crise como a que atravessamos, decisões objetivando a sobrevivência da estrutura que, nos possibilitava e continua possibilitando, a luta institucional, tiveram que ser tomadas. E neste momento a educação não pode ser priorizada. Desde a primeira revisão constitucional, da década passada, iniciada em 1993, não nos deram tréguas para o melhor preparo de nossa base. Poucos recursos e poucos quadros nos fizeram decidir pelo investimento na luta institucional. Tudo teria sido mais fácil se nossa categoria tivesse sido educada nos tempos das vacas gordas. Se isto tivesse ocorrido não teríamos associados pensando que a única coisa que o Sindicato têm a fazer é negociar Acordos Coletivos. Pior, pen-

“O SINDMAR não é um balcão para negociar e vender direitos”

sar que nossos problemas são resolvidos através de Acordos Coletivos. Acordos são conseqüências, não são as causas das dificuldades de uma categoria. Para existirem, precisa antes haver um mercado de trabalho. Para o aprimoramento dos Acordos Coletivos, não se depende apenas da vontade e disposição de luta do sindicato e associados. Depende, também, das condições reinantes no setor. O sindicato participa, também, do esforço de promoção do seu setor, defendendo políticas públicas que o viabilize e o soerga. Um setor forte e em expansão é o caldo de cultura indispensável para, ano após ano, obter-se Acordos mais aprimorados, favorecen-

Relação entre o INPC e o Reajuste médio da Categoria



INPC Total = 26,59%
 Reajuste acumulado = 48,70%



SINDMAR visita navio rebocador Andre Maggi, da Hermasa"

do os representados. Dizemos, Acordos favoráveis, por que Acordos ou Convenções de Trabalho, que entregam a alma do associado ao diabo, são coisas fáceis de serem feitas, mas estes, nunca nos interessaram. O SINDMAR não é um balcão, para negociar e vender direitos. Para se entender isto e muitas outras coisas no universo sindical é, e eu repito, necessário, investimento em educação. Educar é um processo que além de recursos, exige tempo, às vezes, muito tempo. Para se ter idéia do nosso despreparo, para a nossa unificação emergir, obrigamo-nos a lutar com discursos do nível de "água e óleo não se misturam". Levamos doze anos e meio - de outubro de 1987, ocasião em que o movimento foi lançado, a março de 2000 - lutando com todas as forças para criarmos as condições mínimas e necessárias para este momento histórico de nossas categorias, que foi o 15 de março de 2000, acontecesse. Pouquíssimas pessoas além dos companheiros de Diretoria, podem hoje avaliar o esforço que foi convencer corações e mentes para a unificação. Agora, chegou a vez de investirmos na educa-

ção sindical. Na verdade já começamos em diversos tópicos. Já oferecemos aos nossos companheiros, revista com o nível da UNIFICAR e o nosso site na Internet. É pouco, muito pouco. Até meados do próximo ano, estamos convencidos de que temos condições de prover a nossa colônia de férias, em Miguel Pereira, de condições de atratividade, segurança e conforto, para que possamos oferecer e receber interessados nos cursos relâmpagos que vamos oferecer. Uma idéia e compromisso que entusiasma a nossa Diretoria, é a construção de nosso Museu, em lugar próprio em nossa Colônia, contando em textos e áudio-visual a bela história de nossa Marinha Mercante, passando pelo papel dos Oficiais Mercantes, nos grandes movimentos sindicais da história do Brasil e em particular na defesa de nossa atividade e dignas condições de trabalho, sem esquecer da origem da própria Colônia resultado do denodo dos Oficiais de Máquinas mais antigos. A diretoria está certa de que com educação sindical, ao nosso Sindicato não lhe será imputado cobranças por procedimentos impossíveis de serem atendidos, mesmo que no seu comando, esteja uma diretoria com o nível de compromissos, atri-

Somos a despeito de vivermos num país de fortes contradições, desemprego em alta e constante perda de direitos trabalhistas, uma das poucas categorias que pode dizer com orgulho que não negociamos nossos direitos e somos capazes não apenas de manter nossos empregos, mas também de ampliar nosso mercado de trabalho e poder aquisitivo, além de preservar nossas cláusulas sociais.

buições e desafios como a nossa. A prioridade número dois é, prover os nossos associados, em outros Estados, do mesmo nível de facilidades e vantagens oferecidas na sede. A aquisição de imóvel em Belém e reabertura de nossa delegacia é um passo importante neste sentido. Muito em breve teremos uma delegacia em Cabedelo para atendimento e visitação aos navios surtos nos portos de Suape, Recife, Cabedelo e Natal. Abriremos também uma unidade em Macaé. A prioridade número três é de provermos ainda mais eficiência, o atendimento aos nossos associados, que até agora está restrito à sede do Rio de Janeiro, mas, que tendo em vista o surgimento das Delegacias, nos obrigamos a superar deficiências que ainda persistem.

O senhor consideraria o SINDMAR um sindicato forte?

Considero o movimento sindical marítimo brasileiro forte. O SINDMAR é apenas um dos seus instrumentos. Um instrumento poderoso que, lado a lado, com os nossos Sindicatos co-irmãos, fortalecem a nossa Federação, a FNTTAA, que por sua vez contribui, juntamente com outras Federações co-irmãs para fazer da CONTTMAF, uma das mais atuantes e respeitadas Confederações nacionais. Posso lhe dar inúmeros dados, que comprovam isto. Somos, abaixo do rio Mississipi, juntamente com Cuba - que tem uma Marinha Mercante totalmente ligada ao Estado, uma realidade diferente da nossa - o único país que pode dizer, sem receio algum, que possui uma Marinha Mercante com importante frota de bandeira nacional e tripulada por nacionais. Somos também a única categoria profissional que sofreu, enfrentou e venceu um processo de terceirização, em empresa estatal. A Petrobrás continua mantendo vínculo e gerenciando a relação de trabalho com seus marítimos, diretamente ou através da Subsidiária Transpetro. Somos a despeito de vivermos num país de fortes contradições, desemprego em alta e constante perda de direitos trabalhistas, uma das poucas categorias que pode dizer com orgulho que não negociamos nossos direitos e somos capazes não apenas de manter nossos empregos, mas também, de ampliar nosso mercado de trabalho e poder aquisitivo, além de, preservar nossas cláusulas sociais. Não é pouco, para este Brasil e mundo atuais. Não reconhecer isto, não é só tolice, É um demonstração de ignorância em fatos e dados. É também, pura injustiça. Não identificar o nosso sindicato como ator importante neste processo, mais do que ingenuidade, é má-fé.

SINDMAR no Fórum Social Mundial



Quais são suas perspectivas para o Governo Lula? Será mais fácil, fazer sindicalismo?

Não estou convencido que será mais fácil. Estou convencido que será diferente. Antes do Lula Presidente, tínhamos como certo o apoio de seu partido, o PT, em nossas lutas. Era necessário para o PT, reafirmar-se como partido de oposição. O próprio Lula, necessitava de reafirmação constante, no seu papel de opositor ao regime reinante. Agora é governo. O PT também. Quando não concordarmos com eles, nas políticas públicas e decisões pontuais de governo, a construção da pressão política para convencimento sobre as nossas posições, nos exigirá uma engenharia de política partidária e sindical muito diferente e não necessariamente mais fácil de ser conduzida. Hoje é muito comum, como nos governos conservadores, que governos de centro esquerda dêem continuidade ao "toma lá dá cá" no movimento sindical, na expectativa do Estado financiar os sindicatos cumpridores, mesmo que disfarçadamente, dos desejos do Governo. Autênticos sindicatos, serão vendidos à opinião pública, pela mídia, que continua sendo um instrumento para a manutenção do status quo reinante, como sindicatos radicais e não haverá isenção no mérito da questão levantada pelo sindicato. Isto ocorrerá no movimento sindical, independente de filiação à Central Sindical. Não será fácil. Tentarão, com grandes chances de sucesso a troca, da manutenção financeira da organização sindical, hoje lastrada compulsoriamente pelo trabalhador, pelo custeio provido pelo Estado. Desta forma será mais fácil controlar os sindicatos que estiverem em dicotomia com o pensamento do Governo. Retornará com força, a tentativa de acabar com a unicidade sindical. A unicidade sindical torna-se muito inconveniente, para qualquer um que

A diretoria do SINDMAR está convencida de que manejou o leme para rumarmos na direção e sentido da Marinha Mercante que o Brasil precisa, e nós merecemos



Festa de Fim de ano do SINDMAR

não deseje a construção de interlocutores fortes. Pulverizar o movimento sindical, vendendo o discurso de liberdade e autonomia sindical, tem sido o meio encontrado para enfrentar com meias verdades a realidade de hoje. Ocorre, que hoje temos liberdade e autonomia. Só que com regras. Esquecem que liberdade sem regras leva a supremacia do mais forte, sobre o mais fraco. O que protege os mais fracos são justamente, as regras. Não entender isto é o mesmo que colocar um tigre e um gatinho numa arena e esperar que vença o melhor. A regra deve começar regulando como se dá a disputa, ou mesmo se ela haverá. Por outro lado, estou convencido também que, teremos mais oportunidade de diálogo e apesar de, ao meu ver, já ter havido, alguns equívocos, como a manutenção até aqui, da política econômica e, a reforma da Previdência com o conteúdo já divulgado. Temos a comemorar, acertos tais como, as posições defendidas pelo Governo em sua política exterior, especialmente contra a invasão do Iraque, e no âmbito interno, com a criação da Secretaria de Pesca.

Voltando à questão da unificação. Há algum aspecto negativo trazido pela unificação?

Não. Ao contrário. Temos mais é que lamentar não ter ocorrido enquanto tivemos monopólio constitucional em nossa atividade. Hoje já estaríamos muito mais for-

tes e preparados para o enfrentamento de nossa rotina de defesa dos interesses de nossos representados. Muitos esquecem que já tivemos garantias constitucionais, tanto em relação à bandeira de nossos navios, quanto à tripulação. Estamos no pior dos mundos, mas, lutando e vencendo. Todos deveríamos ter orgulho disto. Orgulho por termos uma organização sindical que sempre lutou. Orgulho por termos lutado com todas as nossas forças. Lutado acompanhando a legislação e interferindo em sua formatação. Lutado para inserirmo-nos, em fóruns internacionais e ocuparmos o nosso espaço. Lutado por respeito e dignidade. Pena que demoramos uma geração inteira de Oficiais Mercantes para acordar, lutar e vencer, um brutal processo de mudanças na indústria marítima no Brasil e no mundo. Processo este que desempregou e precarizou nossas relações de trabalho em todo o mundo. Não podemos exigir de nós mesmos, que venhamos a resolver tantos problemas acumulados por gerações, e também aqueles decorrentes das mudanças do setor em tão pouco tempo. Mas, com muito orgulho e sem vaidade, a diretoria do SINDMAR está convencida de que manejou o leme para rumarmos na direção e sentido da Marinha Mercante que o Brasil precisa, e nós merecemos. Será o nosso legado para as novas gerações. Nós passamos, mas o navegar continuará preciso e necessário.

Uma apologia à paz e à democracia

Ativistas pregam justiça social durante Fórum Social Mundial

Milhares de pessoas de todas as partes do mundo encontraram-se em Porto Alegre (RS) em janeiro para realizar uma grande reflexão e debate democrático de idéias, troca de experiências, formulação de propostas, articulações de ações eficazes, oposição e contraposição ao pensamento neoliberal e ao domínio do mundo pelo capital ou outra forma de imperialismo. A terceira edição do Fórum Social Mundial reuniu estudantes, políticos, sindicalistas, entidades civis, partidos políticos, todos engajados na construção de um mundo solidário que respeite os direitos humanos universais a serviço da justiça social, igualdade e soberania dos povos.

CONTTMAF levou sua solidariedade

Como de costume, a CONTTMAF – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos - e suas afiliadas levaram sua solidariedade, propondo uma globalização que respeite os direitos humanos universais, bem como os de todos os cidadãos em todas as nações, apoiadas em instituições internacionais democráticas como a ITF-Federação Internacional dos Trabalhadores - da qual a CONTTMAF é filiada. A entidade participou tanto da grande marcha de abertura do Mercado Popular ao Anfiteatro Pôr-do-Sol que durou mais de cinco horas, como da Marcha de encerramento, do Ginásio Gigantinho ao Gasômetro. O objetivo do evento foi traçar o ideário de diferentes culturas, pensamentos e visões de mundo que se contrapõem ao pensamento único.

No momento da grande marcha de abertura, a Avenida Borges de Medeiros transformou-se em um belíssimo mosaico multicolorido, com suas bandeiras representativas, faixas, credos, culturas e pensamentos, tornando-se, enfim, um monumento à variedade, consolidada e irmanada no encerramento.

O começo

O planejamento do evento começou a ser discutido em 1998, após a tentativa de promulgação pelos países desenvolvidos de um Acordo Multilateral de Investimentos, que liberaria a livre movimentação financeira, principalmente no Terceiro Mundo, impondo-lhe toda sorte de absurdos. O movimento social de protesto levou a França a se retirar das negociações, impedindo a ratificação do tratado. Naquele ano, o empresário brasileiro Oded Grajew, presidente da Fundação Abrinq pelos direitos da criança e diretor-presidente do Instituto Ethos, propôs, então a realização de um fórum que reunisse e debatesse as principais idéias de oposição ao modelo globalizante vigente. Grajew sugeriu ainda que um país de Terceiro Mundo sediasse o evento, considerando-se o efeito simbólico do ato.

O país e a cidade escolhidos por Bernard Cassen, presidente da ATTAC - Associação pela Taxação das Transações financeiras para a Ajuda dos Cidadãos - diretor do jornal francês Le Monde Diplomatique e notório crítico do modelo neoliberal foram, respectivamente, o Brasil e Porto Alegre, por reunirem as condições propícias e experiências democráticas de administração popular, que época se faziam necessárias para conter o avanço da política do Fórum Econômico Mundial em Davos na Suíça.

Para o povo brasileiro, o FSM representa a concretização de iniciativas desenvolvidas graças ao amplo clima de liberdade que se solidificou no país após a Constituição de 1988.

Evolução do FSM

A primeira edição do Fórum Social Mundial ocorreu em 2001, com a presença de 20 mil pessoas. No ano passado, mais de 50 mil participantes, entre eles, delegados de 123 países e 4.909 organizações de 87 países, além de 3.356 jornalistas, sendo 1.866 brasileiros e 1.490 estrangeiros. Na ocasião, os temas mais discutidos foram Economia solidária, dívida externa dos países do terceiro mundo, sustentabilidade ambiental, a auto determinação dos povos indígenas e novos modelos de democracia.

Em sua terceira edição consecutiva em Porto Alegre, onde compareceram mais de 100.000 pessoas de todos os continentes, o Fórum sinalizou a busca de novos caminhos para a sociedade humana, contrapondo a 33ª edição do Fórum de Davos. Para o povo brasileiro, o FSM representa a concretização de iniciativas desenvolvidas graças ao amplo clima de liberdade e democracia que se solidificou no país após a promulgação da Constituição de 1988. Sem esse cenário, Porto Alegre dificilmente teria condições de se tornar uma alternativa a Davos.

Cabe ressaltar, no entanto, a mudança notável no tom do discurso do FSM de Porto Alegre que tornou-se mais moderado. Da mesma maneira, é inegável o espaço aberto em Davos para as manifesta-



ções de organizações não-governamentais que contrapõem as políticas do consenso de Washington. Nesse quesito, a presença do presidente brasileiro nos dois eventos, simbolizou a necessidade de se construir uma ponte entre os dois mundos. Nos dois casos, foi proposta uma redefinição nas relações globais entre economia e sociedade. Davos privilegia justamente a necessidade de restabelecimento da confiança, que para nós não passa de uma nova armadilha, com o objetivo de contornar as crises provocadas pelos grandes escândalos contábeis em grandes corporações do Tio Sam, os atentados terroristas e a ameaça de guerra por conta do controle das reservas energéticas do Iraque.

O FSM e a mídia

O fato é que o Fórum Social de Porto Alegre correu a capital gaúcha, do Cais do Porto à PUC, passando pela Usina do Gasômetro, Acampamento da Juventude, Anfiteatro Pôr-do-Sol onde o Presidente Lula fez seu pronunciamento para mais de 120.000 pessoas, e o Gigantinho, locais em que ocorreram centenas de oficinas, debates, conferências, que mereceram em muitos casos atenção especial dada a envergadura intelectual e política dos muitos participantes.

Por outro lado, também encontramos no meio do caminho críticas, muitas válidas, mas outras tantas injustas, incluindo as da imprensa conservadora que reagiu com sarcasmo e ironia, acusando o FSM de não ser nada mais do que seis dias de festas e discursos vazios. A CONTTMAF contesta essas críticas, pois, nos parece que elas foram fruto da pura ignorância em relação às propostas ali expostas e da má-fé condicionada pelo pensamento neoliberal de boa parte dos articulistas da grande imprensa brasileira.

Alguns meses após o fim do encontro em Porto Alegre, ratificamos que o tempo como julgador das grandes verdades e mentiras, dizimou qualquer tipo de resquício maldoso, ou seja, os discursos caíram no vazio do esquecimento. ❄️



Inspetor naval: profissional de combate a embarcações *substandard*

Propiciar uma navegação segura, garantindo a salvaguarda da vida humana e a proteção ambiental no setor aquaviário. A isso se propõe o inspetor naval, um profissional que surgiu da necessidade da Autoridade Marítima adotar medidas que impedissem a circulação de embarcações substandard.

A atividade começou a ser exercida no início da década de 80 em navios de bandeira estrangeiras que aportavam em terminais de países desenvolvidos. Na época, os governos destas nações alegavam que a verificação tinha caráter preventivo. "Os países temiam, até com certa razão, que navios sem condições de navegabilidade passassem em suas águas. Em um primeiro momento, isso causou constrangimento na Comunidade Marítima, já que a embarcação era revestida de soberania, como se fosse a extensão do território a qual pertence", afirma o Gerente de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas do DPC, Almirante Jorge Lopes. Por outro lado, as nações do primeiro mundo argumentavam que a Autoridade Marítima não conseguia controlar o navio em seu próprio território, o que motivou o aparecimento de embarcações

em estado precário, que colocavam em risco a segurança da tripulação e provocavam danos ao meio ambiente.

Assim, no começo dos anos 90, a IMO (Organização Internacional do Trabalho) elaborou uma resolução, oficializando o *Port State Control* (Controle do Estado do Porto). No documento, os países signatários se comprometiam a permitir que seus navios fossem inspecionados a qualquer momento nos portos espalhados pelo mundo. A mesma resolução determinava que as embarcações também seriam verificadas no seu país de origem.

No Brasil, o trabalho de inspeção pelo *Port State Control* foi instituído pela Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), de 1997, que criou também a figura do vistoriador. No entanto, para atuar como inspetor naval, o oficial deve participar de um curso específico para a atividade. A Empresa Gerencial de Projetos Navais – Emgepron – companhia pública de direito privado, foi, então contratada pela Autoridade Marítima para realizar concurso para a seleção de oficiais que ingressariam no curso que tem duração de 3 meses. "O candidato precisa ter nível de graduação superior, experiência em navegação, domínio do inglês, bons antecedentes e exame de saúde. Além disso, o inspetor deve ser oficial da Marinha Mercante ou de Guerra e um profundo conhecedor das legislações nacional e internacional sobre o assunto", lembra o Almirante Jorge Lopes. Entre as leis diretamente relacionadas ao trabalho, estão a de ordenamento do tráfego

O Almirante Jorge Lopes acredita em mudança de cultura no meio aquaviário.



aquaviário e a chamada lei do óleo. No âmbito continental, o Brasil também segue as normas fixadas pelo Acordo de Viña Del Mar que engloba os países da América do Sul, além do México, Panamá e Cuba.

Durante a inspeção, o profissional deve seguir três convenções básicas estabelecidas pela IMO: a Solas (Safety of life at sea), que trata da segurança da vida humana no mar; a STCW, que verifica as qualificações requeridas para a atividade marítima; e a Marpol, que especifica os requisitos a serem cumpridos pelo navio para evitar a poluição. O regulamento da Lesta define os tipos de infração e as penalidades que podem ser aplicadas em caso de desrespeito a essas convenções. O código 17, por exemplo, determina que a embarcação seja apreendida até que o armador repare uma falha ou defeito detectado durante a inspeção. Já o código 30 permite a detenção do navio. Neste caso, o comandante se vê obrigado a comunicar o problema à IMO e a autoridade marítima do país de origem da embarcação, que perde pontos e posições na tabela de classificação de risco, passando a pagar taxas mais caras. "É importante ressaltar que somente o inspetor naval tem autorização para punir os responsáveis pelo navio. O vistoriador apenas emite certificados estruturais, de embarcação e estabilidade, e analisa planos. Geralmente, ele é um engenheiro ou um técnico no assunto", diz. Lopes acrescenta que, apesar de ter outro tipo de formação, o vistoriador deve possuir o nível de conhecimento sobre a legislação marítima exigido dos inspetores. "Os dois são peritos, mas o inspetor atua de forma aleatória. Ele não precisa agendar a visita com antecedência. O comandante, por sua vez, não pode impedir que o trabalho seja

realizado", afirma. Ao final do serviço, o inspetor entrega um Atestado de Inscrição Temporária (AIT), que libera a embarcação para o tráfego.

Inspeções estimulam mudança de cultura no meio aquaviário

A regularização do trabalho do inspetor naval no Brasil ocorreu somente em meados do ano passado pelo Tribunal de Contas da União, mas já é possível observar sensíveis modificações no cenário aquaviário. O Almirante Jorge Lopes acredita na formação de uma nova cultura no ramo. "Noto que existe uma demanda muito grande por inspetores navais. E nós não somos o único a procurar por esse profissional. Os armadores também estão efetuando contratações para prevenir qualquer tipo de problema. Há uma franca reação positiva na comunidade marítima", revela, acrescentando que, atualmente, existem 54 inspetores distribuídos em 8 distritos navais do país, 12 deles no Estado do Rio de Janeiro.

Lopes destaca ainda que o curso ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) alcançou repercussão internacional. "No ano passado, 10 estrangeiros participaram das aulas. Isso mostra que a Autoridade Marítima brasileira vem conquistando respeito e reconhecimento por sua competência na preparação de seus inspetores. Não conheço outro curso do gênero no mundo que propor-

cione uma formação tão completa para o profissional. Isso aumenta a repercussão de nossa bandeira no exterior e beneficia a Comunidade como um todo", atesta.

O almirante conta que a Diretoria de Portos e Costas firmou um convênio com a Agência Nacional do Petróleo, no qual obtém parte dos recursos para implementar o programa de formação de inspetores. Pelo acordo, a DPC se compromete a realizar perícias em plataformas e em navios que transportam petróleo e seus derivados. O objetivo, segundo Lopes, é verificar se as embarcações estão em conformidade com a regulamentação da ANP.



O Diretor de Educação e Formação Profissional, José Serra, (2º da direita para a esquerda) com a equipe de inspetores navais, no Espaço Cultural da Marinha



O Oficial Mercante não é procurado apenas para o trabalho embarcado.
Quais são suas qualificações e certificações atuais?
O seu sindicato quer saber. O mercado de trabalho também!
Atualize seu cadastro na secretaria do SINDMAR.

Família Marítima em clima de festa

O dia 15 de dezembro marcou o grande encontro dos Oficiais Mercantes e da comunidade marítima no Sítio de Fátima, em Vargem Pequena, Jacarepaguá. O evento, organizado pelo SINDMAR, foi prestigiado por mais de 800 pessoas, entre familiares dos marítimos e amigos.



Durante a festa, houve sorteio de prêmios, música ao vivo, torneios esportivos, churrasco, recreação para as crianças e diversas outras atrações, que fizeram a alegria dos presentes em mais de 5 horas de confraternização.

A diretoria do SINDMAR acredita que a festa refletiu o clima de união e amizade que envolve a categoria e agradece a participação de todos que compareceram a confraternização, contribuindo para o sucesso do encontro.



Mulheres quebram mais um tabu na Marinha Mercante

BOS contrata a primeira oficial de máquinas para operar navios offshore

Aos 22 anos de idade, a niteroiense Aline Aquino tornou-se a primeira oficial de máquinas da Marinha Mercante a tripular um navio no segmento *offshore*. Contratada pela BOS Navegação Ltda., ela vai atuar em embarcações de apoio a plataformas de produção e exploração de petróleo. "Adorava ficar mexendo na eletricidade da minha casa, lembro-me que sempre ajudei meu pai a consertar aparelhos. Por outro lado, sinto muita vontade de viajar, conhecer novas culturas e aprender vários idiomas. Ingressar na Marinha Mercante foi uma forma de unir o útil ao agradável", conta Aline. Formada pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA – , na turma de 2002, a oficial fala inglês e espanhol com fluência, e ainda está aprendendo o alemão.

A trajetória de Aline inclui um estágio de 6 meses na Aliança Navegação e Logística, período em que permaneceu embarcada no Aliança Brasil. "Foi uma experiência muito enriquecedora. Vivenciei todo o trabalho a bordo e ainda visitei vários países da Europa, como França, Alemanha, Holanda, Bélgica e Inglaterra", diz. Antes disso, porém, a oficial já havia embarcado no navio-tanque Angelin, de propriedade da Flumar. Ela admite, contudo, ter sofrido preconceito ao ingressar na Escola de Formação. "Lembro-me que no primeiro ano muitos veteranos diziam que eu deveria desistir da carreira, que o trabalho seria muito pesado para mim", afirma. Contrariando as opiniões masculinas, a oficial conquistou seu espaço e, na BOS, cumprirá turnos de 42 dias embarcado

por 42 de descanso. Aline, contudo, salientou que foi muito bem tratada por seus colegas no período de estágio. "Notei que eles tentaram se adaptar a presença de uma mulher. No início, existia um certo incômodo, mas, com o passar do tempo, todos se acostumaram e ninguém fazia mais qualquer distinção", afirma.

O crescimento da participação feminina na Marinha Mercante pode ser comprovado em números. Em 2002, havia 28 mulheres entre os 88 formandos do Ciaga,. Já no Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA), 25 mulheres concluíram o curso em um universo de 83 alunos. Este ano, 33 estão matriculadas no quarto ano do curso de formação no CIABA. "Acredito que as mulheres são mais cuidadosas, detalhistas, além de mais preocupadas com a questão da segurança do que os homens", destaca Aline, consciente de que seu desempenho a bordo poderá abrir caminho para o surgimento de outras mulheres oficiais de máquinas.

A oficial também elogiou o SINDMAR, que segundo ela, exerce papel fundamental na orientação dos novos profissionais, oferecendo visitas a navios atracados, promovendo cursos de aperfeiçoamento para o oficial e indicando trabalhadores para empresas. "Estou realmente impressionada com a forma com que o SINDMAR atua. Tenho aconselhado amigos da escola a se associarem", ressalta Aline, acrescentando que, graças ao sindicato, conseguiu emprego na BOS. "Não poderia deixar de agradecer ao OSM José Luiz Moore Lustosa, OSM



Paulino de Azevedo Soares Neto, CMG José Leonardo de Carvalho e aos meus pais Nilza e Álvaro de Aquino, que apoiaram todas as minhas decisões", declarou Aline, cuja meta agora é se tornar chefe de máquinas. 🇧🇷

SINDMAR conquista liminar beneficiando participantes do Fundo de pensão da Petrobras

Os trabalhadores da ativa e aposentados da Petrobrás obtiveram mais uma vitória na batalha judicial contra as mudanças promovidas pela estatal no plano de pensão dos seus funcionários. No dia 17 de janeiro, foi publicada no Diário Oficial da União a íntegra da decisão da Juíza Federal Salete Maccáloz, titular da sétima Vara Cível do Rio de Janeiro que concedeu liminar favorável ao SINDMAR, impedindo a migração dos participantes do Plano de Previdência complementar Petros para o Petrobrás Vida e, a conseqüente, extinção do primeiro.

De acordo com o advogado Paulo Henrique Fagundes, que ajuizou a ação principal do SINDMAR, a estatal não levou em conta, ao propor a migração, os conceitos de solidariedade e mutualismo na renda que caracterizam o fundo da Petros. "Os recursos do Plano não são específicos de determinada pessoa, mas sim de um fundo indivisível. O Petrobrás Vida modifica por completo essa estrutura ao determinar que essa reserva migre para uma conta individual. Além de ser inconstitucional, essa alteração foi feita de forma arbitrária sem que houvesse um debate em torno das propostas", afirma Paulo Henrique, acrescentando que o novo plano também retira da companhia a responsabilidade pela construção de reservas técnicas para cobrir eventuais déficits na gestão do fundo.

Vale ressaltar ainda que o Petros adota o plano de benefício definido, ou seja, ao se aposentar, o trabalhador recebe até 90 por cento de seu salário na ativa, independente dos resultados apurados pelos gestores do fundo. Já o novo modelo



Advogado Paulo Henrique, na sede do SINDMAR

prevê que a contribuição será definida, mas não garante ao trabalhador o direito de receber o benefício integral. "Caso os investimentos feitos com recursos do fundo pelos patrocinadores resultem em prejuízo, o participante terá que arcar sozinho com as perdas. O risco de um problema deste tipo ocorrer é grande em um país com economia volátil", alerta.

Para tentar conquistar os aposentados, a Petrobrás alegou que o patrimônio do plano estava ameaçado devido ao aumento da expectativa de vida dos beneficiários. Decidiu ainda antecipar o pagamento de dois meses do benefício ao participante que migrasse de plano

Além disso, a diretoria da estatal advertiu que a aprovação da Emenda constitucional número 20, em 1998, inviabilizava a manutenção do plano nos moldes em que foi criado. A lei determinava que os aportes feitos pela patrocinadora não poderiam superar os dos funcionários. "A Petrobrás sustentou a idéia de que os participantes perderiam suas garantias com essa alteração constitucional. No entanto, a emenda não pode se confrontar com os direitos adquiridos dos funcionários. Se fosse constatado que o déficit ocorreu em gestões passadas, a patrocinadora seria obrigada a injetar recursos. Muito dinheiro foi gasto em campanhas publicitárias e na contratação uma equipe de propagadores, que semearam uma série de inverdades com o objetivo de convencer os participantes a migrarem", diz Paulo Henrique, lembrando que a transferência dos recursos só poderia ser feita mediante a concordância de todos os 93 mil beneficiários, já que a estrutura do plano Petros está fundamentada na solidariedade.

A adesão ao Petrobrás Vida seria compulsória para o participante novo até que houvesse o encerramento definitivo do Petros. No entanto, segundo o advogado Paulo Henrique, a extinção de um plano deve vir antecedida pela realização de estudos atuariais, que apurassem o número de participantes e de beneficiários dependentes dos mesmos. "Esse estudo, no entanto, não foi feito. A migração foi autorizada pelo SPC e, em nenhum momento, o governo agiu no sentido de fiscalizar o destino desses recursos, que foram transferidos em desacordo com os interesses dos trabalhadores", diz Paulo Henrique. 🇧🇷

Trechos da decisão da Juíza Federal Salete Maccalóz, titular da 7ª Vara Cível do RJ



Juíza Salete Maccalóz em seminário sobre Previdência ocorrido no auditório do CREA

“É claro e evidente que não está escrita a obrigatoriedade de cada associado optar pelo Plano Petrobras Vida, mas é pública e notória a guerra psicológica desencadeada, valendo-se da crise financeira do país e de todos os temores que os cidadãos possuem em relação ao seu futuro e de suas instituições.”

“O aspecto relevante deste tema é a contratualidade. Para alterar, mesmo no princípio da autorregulação, os termos do contrato, não basta a presença de curadores ou de minoria representativa dos empregados na gestão do fundo.”

“Por significar a vida pregressa de pessoas físicas que trabalharam e pagaram por esta complementação, qualquer processo de mudança em previdência deve ser antecedido por um amplo debate, assembléias e, ao final, um plebiscito decisório.”

“... os recursos patrimoniais devem permanecer íntegros, em sistema de gestão sério, onde as especulações financeiras e investimentos temerários devem ser evitados, lembrando sempre as responsabilidades específicas e pessoais dos gestores.” 

Foto: Edson Luiz dos Anjos



Nilton Freitas

Saúde e desenvolvimento sustentável

No Dia Mundial da Saúde (07 de abril), a preocupação com a saúde dos trabalhadores deve ser colocada em destaque. Afinal, estima-se que R\$ 26 bilhões são perdidos anualmente com acidentes e doenças relacionados ao trabalho – algo em torno de 2,2% do PIB nacional. Esse montante seria suficiente para erradicar a fome e viabilizar os investimentos necessários para a retomada do crescimento econômico.

Mas não é só no Brasil que os acidentes e as doenças do trabalho são obstáculos reais para o crescimento econômico e o desenvolvimento social. Segundo a Organização Internacional do Trabalho - OIT, entre 1,9 e 2,3 milhões de trabalhadores morrem todos os anos em atividades relacionadas ao trabalho. Desses, cerca de 1,6 milhão são vítimas de doenças adquiridas em razão do trabalho. As causas mais comuns são: o câncer (610 mil), as doenças circulatórias (449 mil), doenças comunicáveis (320 mil), doenças respiratórias crônicas (145 mil, sendo 36 mil casos de silicose), doenças do sistema digestivo (21 mil), desajustes do sistema nervoso (20 mil) e doenças genético-urinárias (9 mil).

No Brasil, as estatísticas são inconsistentes e incompletas, refletindo apenas o universo dos contratados sob o regime da CLT. Ainda assim, em 2001, registraram-se 2.557 mortes; 11.746 casos de invalidez permanente; e 17.470 casos de doenças do trabalho. Por outro lado, o baixo número de doenças registradas reflete - além do subregistro e da não notificação de trabalhadores rurais, servidores públicos e informais -, nossa incapacidade de re-

alizar diagnósticos ou de associá-los à atividade profissional do paciente, impedindo a adoção de medidas de proteção indicadas.

Desenvolver indicadores precoces de exposição a agentes nocivos à saúde – capazes de subsidiar ações de prevenção aos acidentes e doenças -, é uma tarefa imediata. Melhorar nossa capacidade de diagnóstico, também. Protelar medidas dessa natureza é contribuir para o agravamento da situação, tornando mais onerosos e abrangentes os impactos negativos das formas insustentáveis de produção. Complementarmente, é necessário que se realizem estudos e pesquisas sobre as reais condições de trabalho em nosso país, explicitando de que adoecem e morrem os nossos trabalhadores.

Ao mesmo tempo, torna-se urgente a adoção de políticas públicas que promovam o trabalho decente e a responsabilidade corporativa. Essa medida tem como objetivo erradicar todas as formas de trabalho socialmente inaceitáveis – como o trabalho escravo, o trabalho infantil, o trabalho perigoso, insalubre e degradante. Protegendo a saúde dos trabalhadores, estaremos protegendo a saúde pública - especialmente a de consumidores e de moradores vizinhos às instalações industriais – e o meio ambiente.

Estaremos também construindo um processo de desenvolvimento mais sólido e menos passível de interrupções e paralisações – às vezes definitivas -, com empresas mais competitivas e empregos melhores e mais duradouros. Estaremos, pois, em vias de alcançar o tão almejado processo de desenvolvimento sustentável, com trabalho decente, seguro e saudável.

* Nilton Freitas, engenheiro de segurança no trabalho e mestre em saúde pública é presidente da Fundacentro e atuou como consultor da ONU, OIT e OCDE.



Filiado a



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS

SINDMAR
Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante

Índice Cursos Embarcações Legislação Recomendados Util

CLIPPING

D4 Coluna Rio marítimo, por Sérgio Barreto Motta
D3 1. BNDES financia dois navios
D3 1. Coluna Rio Marítimo, por Sérgio Barreto Motta
D3 1. Cuba oferece área de exploração a Petrobras no Golfo do México

SINDMAR recebe homenagem da Diretoria de Portos e Costas

Representantes da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), dos armadores, dos sindicatos e da Autoridade Marítima estiveram reunidos no dia 10 de março na sede do SINDMAR para discutir...

Filiado a

ACOMPANHE

Negociação coletiva de trabalho

ACORDE

Flunar renova Acordo Coletivo com o SINDMAR



UN
Sindicato Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins

Petro
Have

Desde 2011, nossa...

SINDMAR



3 anos em defesa do Oficial Mercante Brasileiro

Investindo em pessoas



Investimento ou exploração

Mega-Armador americano quer conquistar mercado de turismo marítimo do Brasil

O próximo passo do Mega-Armador, Micky Arison - dono de uma frota de 45 navios de cruzeiro - é a expansão de suas atividades para o Brasil. Ele comprou a empresa Costa Cruzeiros e já encomendou dois navios no valor de US\$ 1 bilhão.

A Costa Brasileira constitui um amplo campo de riqueza e de belezas naturais. Mas, apesar de estar permanentemente aberto a navegação em função das condições climáticas favoráveis, o litoral do Brasil ainda é pouco explorado pelo mercado de turismo. A situação se agravou ainda na década 70 com a venda dos navios Loyds. Na época, o Brasil passou a se dedicar ao transporte de cargas, abandonando a chamada "cultura dos transatlânticos". A partir de então, o que se viu foi a proliferação de embarcações de bandeira estrangeira em águas brasileiras, que pouco contribuíram para a economia do nosso país.

A "invasão estrangeira", no entanto, não foi suficiente para o desenvolvimento do mercado turístico brasileiro, que revela-se incipiente se comparado ao americano. No ano passado, apenas 90 mil pessoas participaram de cruzeiros marítimos por aqui, enquanto nos Estados Unidos, o setor movimentou US\$ 20 bilhões e foi responsável pelo transporte de 7,6 milhões de passageiros. O grande volume de recursos no negócio é consequência da atuação do Mega-Armador, Micky Arison, de 53 anos, dono de uma frota de 45 navios de cruzeiro e da 46ª maior fortuna do país. Em sua lista de propriedades, constam a empresa *Carnival Corporation*, o time de basquete Miami Heat, a rede de hotéis West Mark e uma companhia de ônibus com 300 veículos de luxo. O lucro de todas as suas empresas juntas chega a US\$ 1,02 bilhão.

O próximo passo do armador é a expansão de suas atividades para o Brasil. Ele comprou em 2000 a empresa Costa Cruzeiros, que atua no litoral brasileiro, e já encomendou dois navios no valor de US\$ 1 bilhão com o objetivo de reforçar a frota a partir de dezembro. Para este ano, a previsão é de que haja um crescimento de 25 por cento no mercado nacional, que alcançaria 120 mil pessoas. "Estamos com dois navios nessa tem-

porada e criamos novos roteiros", afirmou René Hermann, presidente da Costa no Brasil.

As viagens de cruzeiros marítimos encontram-se em pleno crescimento, no mundo, estimuladas pelo aumento de demanda por lazer dos últimos anos e pela alta lucratividade que proporciona às empresas de navegação do setor. A maior parte dos cruzeiros são realizados no Caribe e na costa norte-americana. O Brasil possui um elevado potencial para o fomento desse segmento, já que dispõe de vantagens comparativas tais como praias, cachoeiras e montanhas. O que se discute agora é se todo esse investimento acarretará em benefícios ao país. Para o presidente do SINDMAR E DA CONTTMAF, Severino Almeida Filho, o incremento do turismo marítimo só resultará na geração de empregos se for acompanhado de uma política voltada para a contratação de profissionais brasileiros em volume proporcional ao tempo de permanência em águas jurisdicionais do país. "Se um navio permanece por mais de trinta dias em águas nacionais, ele deveria ser obrigado a ter pelo menos um 1/3 de sua equipe composta de brasileiros. Após 60 dias, metade e, após 90 dias, dois terços de brasileiros", argumenta. A entidade acredita que a medida resultaria na criação de pelo menos 8 mil postos de tra-

balho por estação. Severino defende ainda a adoção de uma política que estimule o surgimento e crescimento de empresas brasileiras de navegação dedicadas à indústria do turismo, com suporte financeiro para financiamentos, advindos em parte das arrecadações com adicionais sobre operações de embarcações estrangeiras de cruzeiros marítimos. "O perfil deste tipo de turista de cruzeiros é diferente. Ele, por si só, não traz maiores benefícios a economia do país, pois sabemos que não vai se hospedar em hotéis e pouco vai gastar em restaurantes e compras", diz.

A CONTTMAF propõe também a elaboração de medidas de fiscalização sanitária e de proteção ao meio ambiente, que incluam punição financeira compatíveis com o volume de recursos captados pela embarcação. "Os portos brasileiros precisam ser adaptados para este tipo de atividade, já que os navios turísticos

despejam dejetos e poluentes", alerta Severino. Nesse sentido, foi encaminhado ao governo federal um projeto de lei que prevê a construção de terminais para transatlânticos. A proposta, se aprovada, representará um avanço em termos de segurança e preservação ambiental, mas pouco acrescenta para o fomento do turismo marítimo. 🇺🇸

"Estamos com dois navios nessa temporada e criamos novos roteiros", afirmou René Hermann, presidente da Costa no Brasil.

Transatlântico Mercury, da Celebrity Cruises



O acidente com o Navio Prestige, chamou mais uma vez a atenção no mundo sobre as conseqüências para o meio ambiente marinho e regiões costeiras. As nações parecem despertar para uma necessidade de se promover maiores responsabilidades para o país da bandeira que o navio arvora. O aparente despertar da deficiência da regulamentação neste aspecto, na atividade do transporte marítimo, provocou a decisão de se discutir esta matéria na próxima sessão consultiva da Organização das Nações Unidas que debaterá a chamada lei dos oceanos - UNCLOS - United Nations Convention on the Law of the Sea. A reunião ocorrerá na sede da ONU, em Nova York, de 2 a 6 de junho deste ano. Na ocasião, se discutirá a implementação da resolução A/RES/57/141 definida na última Assembléia Geral daquela Organização Internacional.

PRESTIGE:

A ONU cobra maior compromisso dos Estados de Bandeira

O documento expõe que:

"Na raiz de muitos destes problemas, está a falta de vontade de certos Estados (especialmente aqueles Estados que cedem suas bandeiras para esta atividade), para cumprir suas obrigações legais internacionais. Em particular o acidente envolvendo o navio tanque Prestige, tem seu foco na absoluta necessidade de reforçar o controle do Estado que cede sua bandeira para navios. Realmente, agora deveria ser o momento para o engajamento na definição do crucial termo "genuine link" para assegurar que Estados não registrem quaisquer navios a menos que tenham uma verdadeira e efetiva forma de colocar a todos, sob os relevantes padrões e regras internacionais."

Histórico

No dia 19 de novembro do ano passado, o navio *Prestige*, procedente das Bahamas, afundou, após se partir em duas partes a 250 quilômetros da costa da Galícia, na Espanha, na maior tragédia ambiental já registrada no país. Seis dias antes, o petroleiro já havia sofrido um rombo no casco de 10 metros de diâmetro, derramando cerca de 6 mil toneladas de óleo. No total, mais de 20 mil toneladas de combustível vazaram da embarcação, causando danos irreparáveis à fauna marinha e a cerca de 6 mil pescadores e 800 marisqueiros. As causas do problema com o *Prestige* ainda são desconhecidas, mas autoridades estimam que os prejuízos chegaram a 1 bilhão de euros.

Entidades sindicais marítimas de todo o mundo, denunciaram as precárias condições laborais em que atuavam os 24 marinheiros a bordo do navio, que operava com bandeira de conveniência cedida pelas Bahamas. Todos os tripulantes do petroleiro, à exceção do capitão grego, Apóstolos Mangouras eram das Filipinas, país em que se encontra mão de obra mais barata para este tipo de atividade. Eles haviam assinado seus contra-

tos de trabalho em seu país de origem e não na Grécia, onde reside a família Coulouthros, proprietária da embarcação. A prática é habitual entre os armadores de petroleiros de bandeira de conveniência que visam baratear os custos. Em visita a Espanha no fim de janeiro para avaliar os efeitos da contaminação produzida pelo vazamento de óleo, a diretora da Agência de Proteção ao Meio Ambiente dos Estados Unidos, Christie Todd Whitman, salientou que os culpados pela tragédia seriam exemplarmente punidos.

O acidente gerou protestos de organizações e entidades, ligadas a preservação do meio ambiente em todo o mundo, reacendendo as discussões entre ambientalistas e autoridades em torno dos riscos do transporte de combustíveis fósseis pelos mares. É consenso entre os especialistas, a necessidade de se definir e punir os responsáveis pelos desastres. Para o professor de Direito Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Álvaro Danúbio Copetti, a questão envolve o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil. "Esses acidentes acontecem, na maioria das vezes, por im-

prudência das empresas de transporte de petróleo e por falta de fiscalização dos governos”, argumenta. Copetti afirma que a Organização das Nações Unidas precisa exercer seu papel que é obrigar todos os países a implantar normas de segurança para esse tipo de transporte e imputar punições mais rígidas do que as que são aplicadas atualmente para os que desobedecem às determinações. “O problema é que a ONU não tem mostrado atualmente força para intervir nos problemas ambientais, especialmente devido à pressão feita pelos EUA”, diz ele. E a fragilidade da ONU pôde ser comprovada no último dia 19 de março, quando o presidente dos Estados Unidos, George W. Bush, declarou guerra ao Iraque, sem qualquer respaldo do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Sobre isto, comentou o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida: “....resta-nos saber até que ponto a fragilizada ONU poderá efetivamente proceder alterações na Convenção sobre as Leis dos Mares, para trazer responsabilidades ao Estado da Bandeira, ou seja, para aqueles países que via de regra, cedem suas bandeiras para Armadores inescrupulosos, fugirem de suas responsabilidades....”. Severino declarou ainda que “não devemos esquecer que o princípio

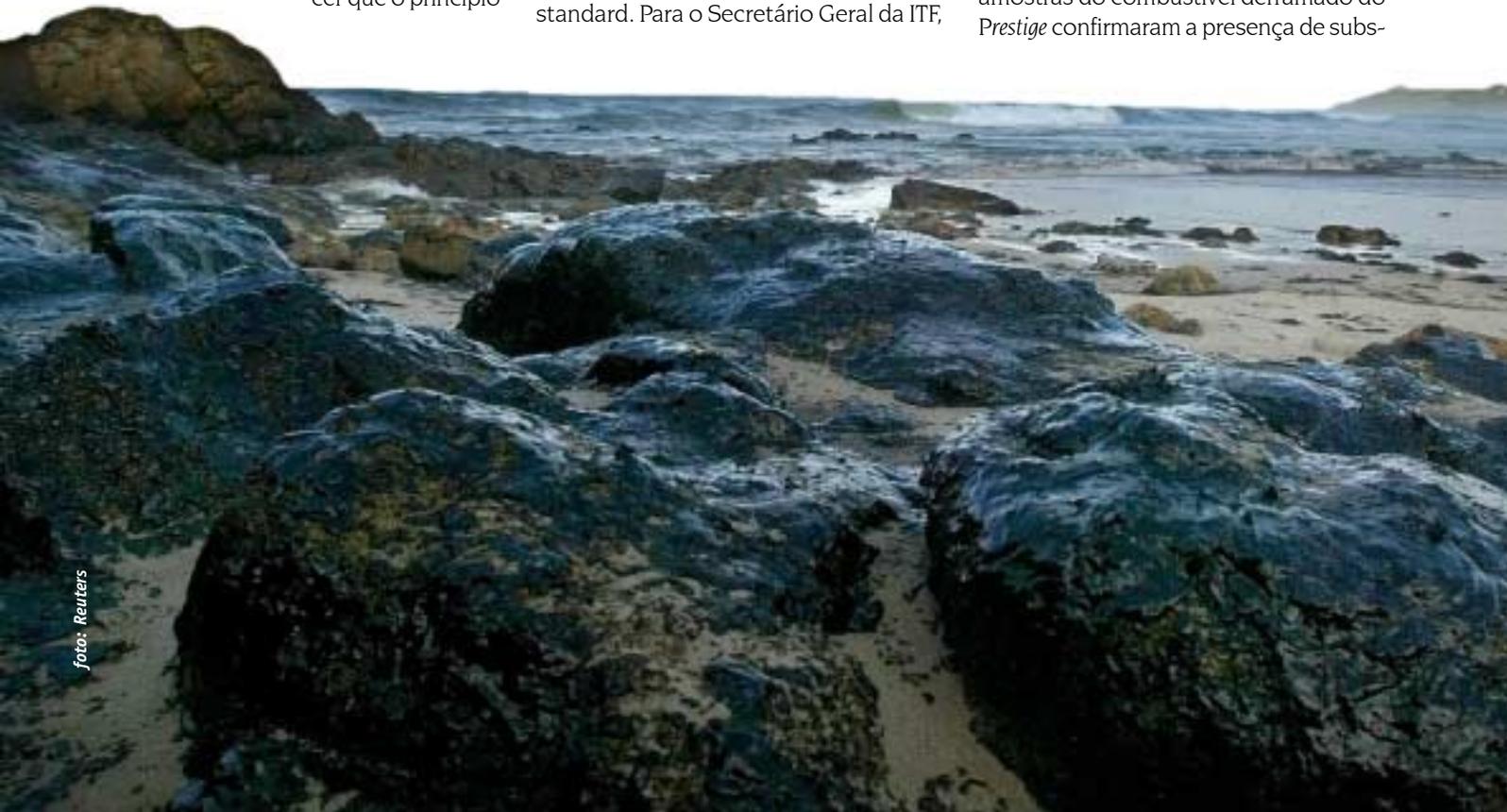
Esses acidentes acontecem, na maioria das vezes, por imprudência das empresas de transporte de petróleo e por falta de fiscalização dos governos

em que repousará a definição do chamado ‘elo genuíno’ implicará na imediata cobrança material, moral e ética, da comunidade internacional ao Estado que emprestou sua bandeira para o navio acidentado. Como na prática, serão impostas sanções, se os dois Estados que mais emprestam suas bandeiras, para navios arvorarem, são a Libéria e o Panamá? Sabe-se que a influência dos Estados Unidos, pelo menos neste assunto, nestes países, é total.”

Em carta enviada ao Secretário-Geral da ONU, Kofi Annan, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF -, sugeriu a criação de uma força-tarefa que assegure o cumprimento das regras marítimas por armadores e tripulantes. A organização propôs o planejamento de uma ação envolvendo toda a Comunidade Marítima no sentido de pôr fim ao tráfego de embarcações substandard. Para o Secretário Geral da ITF,

David Cockroft, o naufrágio expôs as falhas no atual sistema, que privilegia a política de corte nos custos em prejuízo da segurança da tripulação e da proteção ambiental. “Um navio como o Prestige com 26 anos de idade jamais poderia circular nas águas do Oceano Atlântico em pleno inverno. Esse acidente é apenas mais um indício de que muita coisa está errada no meio marítimo”, diz ele.

Já as entidades de proteção ao meio ambiente tratam o tema sob uma ótica mais ampla. O coordenador da campanha de substâncias tóxicas do Greenpeace-Brasil, o biólogo John Butcher, ressalta que a redução do número de desastres ambientais provocados por derramamento de combustíveis depende, necessariamente, da discussão e implementação em escala mundial de novas fontes de energia. “Os tanques destes navios são na realidade bombas. Por mais que se tenha fiscalização, manutenção, legislação ambiental, o risco continua ali. Enquanto continuarmos com a nossa base da energia na extração e produção de combustível fóssil, teremos uma seqüência de danos ambientais e à saúde humana”, atesta Butcher. O Greenpeace anunciou que análises feitas pelo Instituto de Investigações Químicas e Ambientais de Barcelona em amostras do combustível derramado do *Prestige* confirmaram a presença de subs-





tâncias tóxicas, incluindo hidrocarbonetos aromáticos policíclicos pesados (PAHs), potencialmente cancerígenos, como o benzopireno.

Para John Butcher, a solução é o investimento maciço em fontes de energias alternativas como a eólica, a solar e a gerada pelos movimentos das marés. "Outro ponto é a descentralização da nossa matriz energética. Atualmente, ela está centrada nas grandes hidrelétricas. A nossa proposta é que sejam implantados pequenos modelos de geração de energia alternativa de acordo com as potencialidades de cada região", diz.

No último dia 3 de dezembro, foi publicado pela Comissão da União Européia, um documento com a lista dos 66 navios, considerados perigosos para a navegação. Na ocasião, a EU decidiu proibir o transporte de combustíveis poluentes por petroleiros com casco simples, como o *Prestige*. Com isso, a comissão espera proteger a costa europeia e a sociedade de futuras catástrofes. "Palavras não são o suficiente. É necessário que normas de segurança marítima sejam aplicadas por completo. Segurança é responsabilidade de todos e a aplicação de todas as medidas é o único caminho para garantir que as embarcações inferiores aos padrões corretos de navegação não provoquem estragos como este", afirmou a Vice-Presidente da área de transporte e energia da Comissão Européia, Loyola de Palácio. "Precisamos ainda melhorar e corrigir as regras internacionais, em particular aquelas que lidam com as áreas financeira e criminal. Porém, somente com o apoio de todos os países membros, junto à Organização Marítima Internacional, nós conseguiremos ter uma força maior", acrescentou Loyola. O primeiro-ministro da Dinamarca, Anders Fogh Rasmussen, cujo país detém a presidência rotativa da União Européia, por sua vez, declarou que apóia "uma aplicação efetiva e acelerada da legislação europeia sobre segurança marítima".

As entidades sindicais marítimas brasileiras, capitaneadas pela CONTTMAF, enxergam, contudo, interesses comerciais na tentativa de se impor a obrigatoriedade do uso de navios de casco duplo. De acordo com o presidente da

CONTTMAF, Severino Almeida, a Marinha Mercante do país apóia a utilização deste tipo de embarcação, mas, de forma progressiva e com uma análise criteriosa das frotas comerciais, hoje no tráfego doméstico ou internacional. "Por exemplo seria injustificável se pretender eliminar a nossa frota petroleira, por sabê-la que não é composta integralmente de navios com casco duplo. A frota brasileira não está sub-standard e pode ser aproveitada ainda, por um longo período, e com o mesmo nível de segurança que já nos garantiu prêmios internacionais relativos aos menores níveis de poluição ao meio ambiente. Neste quesito há que se considerar também, a parte mais importante do sistema, que é a qualidade profissional de quem opera o navio", advertiu.

Resta-nos saber até que ponto a fragilizada ONU poderá efetivamente proceder alterações na Convenção sobre as Leis dos Mares para trazer responsabilidades ao Estado da Bandeira, ou seja, para aqueles países que via de regra, cedem suas bandeiras para Armadores inescrupulosos fugirem de suas responsabilidades

Comandante do *Prestige* é libertado sob fiança

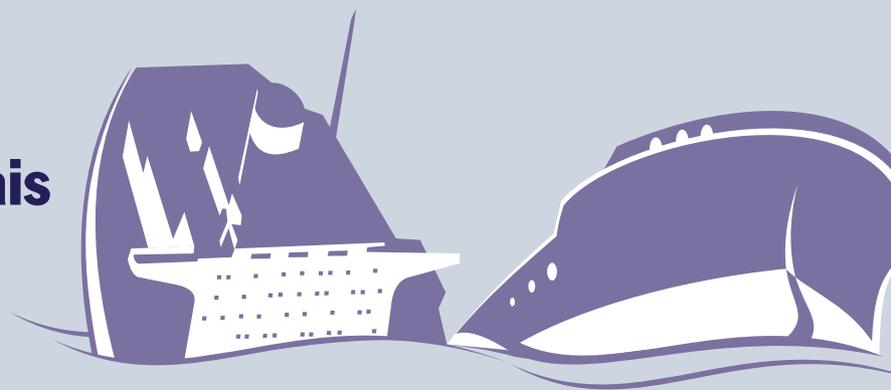
O comandante do *Prestige*, o capitão Apostolos Mangouras, de 68 anos, permaneceu preso por três meses, sendo solto no dia sete de fevereiro depois que a seguradora, *London Protection and Indemnity Club*, que cobria o navio pagou a fiança de US\$ 3 milhões 240 mil. Mangouras foi acusado de prejudicar as ações de resgate e desacatar as autoridades marítimas. Ele aguardará o julgamento em liberdade e caso seja considerado culpado pela justiça, poderá ser condenado a até 9 anos de reclusão. A seguradora decidiu pagar a fiança por conta própria, salientando que o capitão grego na verdade cumpriu um ato de heroísmo, arriscando sua própria vida para tentar salvar a embarcação, que transportava 77 toneladas de combustível.

Mangouras tem se apresentado a polícia diariamente e não poderá sair da Espanha até que ocorra o seu julgamento. Em declarações dadas a imprensa internacional, o comandante alegou ser inocente e agradeceu o apoio recebido da ITF e de suas organizações marítimas sindicais filiadas, que condenaram a precipitação com que foi conduzido o caso. "Precisa-

mos incluir em nossos acordos trabalhistas cláusulas que protejam melhor nossos representados em casos de acidentes com danos ambientais. O transtorno pelo qual vem passando o Cmt. Mangouras pode ocorrer com um representado nosso amanhã", salientou o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, que considerou arbitrária a prisão do comandante do *Prestige*, sem que houvesse julgamento e condenação. "Sua prisão não foi uma reparação ao dano causado, mas, uma atitude política irresponsável, injusta e arbitrária para esconder a falta de compromissos dos países em prover o mundo de uma legislação que efetivamente coíba a prática comercial possibilitada pelas tais bandeiras de conveniência", concluiu.

Mangouras, por sua vez, culpou ainda o governo espanhol por ter acelerado o desastre. Segundo ele, se a Espanha tivesse permitido que o *Prestige* atracasse em um porto seguro, o naufrágio poderia ter sido evitado. "Passei seis dias lutando contra as ondas e só abandonei o navio por determinação das autoridades espanholas", finalizou. 🇪🇺

Cronologia dos principais acidentes ambientais com embarcações



13 de Novembro de 2002

O petroleiro Prestige, seguindo das Bahamas para Gibraltar, começa a derramar óleo ao largo da costa da Galícia. Na manhã do dia 19, naufraga a cerca de 250 km do litoral da Espanha. 295 quilômetros de praias galegas são contaminadas por cerca de 20 mil toneladas de combustível e a pesca é proibida ao longo de cem quilômetros. Bandeira de Conveniência (Bahamas)

12 de Dezembro de 1999

O petroleiro Erika quebra-se em duas partes próximo a costa da Bretanha francesa, derramando 20 mil toneladas de óleo. 400 quilômetros de litoral francês foram afetados. Bandeira de Conveniência (Malta)

15 de Fevereiro de 1996

O petroleiro Sea Empress encalha na costa do País de Gales, derramando 70 mil toneladas de crude. Mais de 25 mil aves marinhas morreram no acidente. Bandeira de Conveniência (Libéria)

5 de Janeiro de 1993

O petroleiro "Braer" encalha nas rochas da região costeira das ilhas Shetland, na Grã-Bretanha, devido às más condições climáticas. A embarcação derramou 84 mil 500 toneladas de petróleo, estendendo-se a mancha negra ao longo de 40 quilômetros de costa. Bandeira de Conveniência (Libéria).

3 de Dezembro de 1992

O navio "Mar Egeu", transportando 79 mil 300 toneladas de crude, encalha em frente à Corunha, devido ao mau tempo. No acidente, são derramadas 70 mil toneladas de combustível que poluem 200 quilômetros de costa na Galícia. Bandeira (Grécia)

11 de Abril 1991

O petroleiro cipriota "Haven", contendo 140 mil toneladas de petróleo, explode no Mediterrâneo, na costa de Gênova, Itália. 30 mil toneladas de petróleo são derramados nas águas do Mediterrâneo em 48 horas. No dia 14 de Abril, afunda-se totalmente, sem se partir, evitando assim aquilo que poderia ser a mais séria catástrofe ecológica no Mediterrâneo. Bandeira de Conveniência (Chipre)

10 de Abril 1991

O petroleiro "Agip Abruzzo", transportando dezenas de milhares de toneladas de crude iraniano, choca-se com o "ferry-boat" "Moby Prince", ao largo de Livorno, em Itália. Há 142 mortos e o petroleiro incendeia-se. O derramamento de petróleo, porém, é relativamente modesto. Bandeira (Itália)

24 de Março de 1989

Pouco depois da meia-noite, o petroleiro "Exxon Valdez" encalha num recife, derramando 40 mil toneladas de crude no estreito Prince William, no Alasca. A embarcação havia acabado de sair do terminal do oleoduto do Alasca, em Valdez, com 220 mil toneladas de crude a bordo. 250 quilômetros quadrados de gelos árticos, de acesso muito difícil, foram afetados. Um ano depois, tinham sido recolhidos 34.400 cadáveres de aves, mil de lontras e 151 de águias-calvas. Bandeira (Estados Unidos)

5 e 6 Agosto de 1983

Incêndio do petroleiro "Castillo de Bellver" ao largo das costas do Cabo. O navio transportava 250 mil toneladas de crude. A parte traseira do navio afunda-se com cerca de cem mil toneladas e provoca uma imensa maré negra nas costas da África do Sul. Morrem três tripulantes. Bandeira (Espanha)

29 de Março 1981

O petroleiro "Cavo Cambanos", de origem grega, carregado com 20 mil 100 toneladas de petróleo, explode após um incêndio ao largo da Córsega, na França. São derramadas 18 mil toneladas de petróleo. Bandeira (Grécia)

7 de Março 1980

O petroleiro "Tanio", de origem malgaxe, carregado com 27 mil toneladas de crude, parte-se em dois, ao largo de Portsall, ao norte do cabo Finisterra. Oito marinheiros morrem. A parte da frente do barco afunda-se com 8 mil toneladas de petróleo ainda nos tanques. Bandeira de Conveniência (Madagascar)

24 de Fevereiro 1980

O petroleiro "Irenes Serenade", verte 102 mil toneladas de petróleo em águas gregas. Bandeira (Grécia)

31 de Dezembro de 1978

O petroleiro "Andros Patria", transportando 200 mil toneladas de crude entre o Irã e a Holanda é apanhado numa tempestade. Devido a um rombo no casco, perto da Corunha, o navio derrama cerca de 50 mil toneladas. No acidente morrem 37 membros da tripulação. Bandeira (Grécia)

16 de Março de 1978

O petroleiro "Amoco Cadiz" afunda-se perto das costas da Bretanha, derramando 230 mil toneladas de crude. A maré negra afetou 320 quilômetros de costas francesas ao largo de Finisterra. Bandeira de Conveniência (Libéria)

12 de Maio de 1976

O petroleiro "Urquiola", transportando cerca de 120 mil toneladas de petróleo bruto, explode, parte-se ao meio e incendeia-se na baía da Corunha. Mais de cem mil toneladas são derramadas para o mar. Bandeira (Espanha)

13 de Março 1976

O navio "Olympic Bravery", com 250 mil toneladas de combustível parte-se em dois em decorrência de uma tempestade. Foram necessários três meses para limpar a costa. Bandeira (França)

21 de Agosto 1972

O choque de dois petroleiros — "Texanita" e "Oswego Guardian" — provoca o lançamento de cem mil toneladas de petróleo ao largo da África do Sul. Bandeira de Conveniência (Libéria)

18 de Março de 1967

O navio "Torrey Canyon" encalha próximo à costa da Grã-Bretanha, perto das ilhas Scilly, e causa uma maré negra de 300 Km quadrados, ao derramar 123 mil toneladas de petróleo. 180 Km de praias francesas e inglesas são atingidos. Bandeira de Conveniência (Libéria)



Hoje é o Iraque, e amanhã?

Desmascarados diante do mundo, o governo dos Estados Unidos da América, ignorando todos os apelos, protestos e cobranças, invade o Iraque, na mais ignomínia campanha militar já praticada por aquele país. Ignorando todas as questões humanitárias, ignorando a maior e até agora, a mais eficiente organização-fórum que o mundo pôde construir, que foi a ONU – Organização das Nações Unidas, na tentativa de praticar o multi-lateralismo na solução pacífica dos grandes conflitos internacionais.

Com o seu comportamento os Estados Unidos da América, expõe ao mundo a fragilidade do sistema em que repousava o entendimento de que, afinal, vivíamos o respeito para com a soberania dos povos, unidos contra a barbárie e protegidos contra conflitos mundiais. Tínhamos a ONU.

O que se viu foi o ruir de um instrumento que sempre serviu aos interesses das grandes nações, e em especial aos dos Estados Unidos.

Legitimava-os.

Contrariados, mostraram o que realmente representava o Conselho de Segurança, cujo assento tão pateticamente buscamos no governo anterior.

Escancarando para o mundo sua vocação imperialista, os Estados Unidos da América impõe ao mundo, com a sua atitude unilateral, uma nova onda, com base em sua única e exclusiva vontade. O que será de qualquer um, que possua algo do seu interesse? O que será do país que se contrapor a sua vontade? O que será da Amazônia, que já é ensinada em algumas escolas americanas, como "território livre" e que não pode ficar sob o controle de nações incapazes até mesmo de evitarem queimadas, no pulmão do mundo.

Não nos serve de consolo, nem sequer o papel desempenhado por França e Alemanha. Interesses comerciais para variar. A França possui a maior participação na comercialização do petróleo iraquiano no mundo. Não podem ver com bons olhos, Tio Sam, ávido por petróleo, se apresentar em seus escritórios em Bagdá. A Alemanha preocupada com a hegemonia do Dólar americano e os previstos prejuízos para o Euro, não poderiam mesmo aplaudir tal atitude americana.

Restou aos americanos o auxílio de tropas de sua Majestade a Rainha, defendendo os interesses do Reino Unido, a fogo e a bala, no segundo maior produtor de petróleo do mundo, em cujas fronteiras, não lhes eram possibilitados uma participação significativa.

É verdade ainda, que restou aos americanos, alguns poucos apoios, certamente daqueles vocacionados para a submissão desde que, amigos do rei.

Enfim, não são os franceses tão fraternais assim, com todos que desejam a paz mundial, nem são os ingleses tão solidários assim, com seus primos americanos em sua luta do bem, contra o mal.

Está aberta a temporada de caça para os maniqueístas do novo mundo.

Imperialismo X Anti-americanismo

A decisão da Casa Branca em atacar o Iraque, gerou uma onda de protestos no mundo inteiro e contribuiu para o aumento do sentimento de rejeição aos EUA. Pode-se enumerar uma série de razões para a derrubada do regime de Saddam Hussein. Bush, no entanto, errou ao adotar um discurso maniqueísta, expondo as vísceras da arrogância e do imperialismo americanos. Apelou para o incontestável poderio bélico dos Estados Unidos, que poderia varrer o Iraque do mapa em poucos dias, sob o pretexto de que estaria conduzindo uma luta do bem contra o mal, da democracia contra a ditadura.

Para aqueles que condenam o belicismo americano, Washington se defende, afirmando que gasta com armas em

proporção a sua riqueza nacional menos do que outras nações, como a Rússia e o Japão. Atualmente, o orçamento de defesa americano é de 4% do PIB. Isso equivale, no entanto, a 50% (US\$ 400 bilhões) dos gastos de todas as demais 192 nações do planeta em armamento, o que por si só, faz com que os EUA sejam vistos como uma nação guerreira por uma grande parcela da população mundial. Atualmente, 15 milhões de americanos vivem em torno da economia bélica, número nada desprezível para um país que em sua política externa, prega a destruição dos arsenais como forma de garantir a paz e a segurança no mundo. Diante desse cenário, pode-se deduzir que o desejo dos americanos é impor ao mundo sua gigantesca superioridade bélica e cultural.

Além disso, o governo norte-americano vem sendo alimentado por uma forte visão fundamentalista, que se consolidou após os atentados terroristas em 11 de setembro de 2001. Ao invés de aproveitar a tragédia para liderar uma cruzada pacífica e buscar soluções para os conflitos no Oriente, Bush acirrou ainda mais o anti-americanismo e o islamismo radical ao dividir o mundo entre os países que apóiam a política agressiva dos Estados Unidos e aqueles que estão contrários a ela. É muito comum vê-lo citando Deus como estando do lado americano na disputa contra os iraquianos. Bush declara ainda que pretende usar a invasão do país para instalar ali um regime democrático



que inspire outras nações da região. Ele esquece ou finge esquecer que se tentar instituir um governo democrático, utilizando da força, poderá provocar mais instabilidade no Oriente Médio.

Sob a ótica econômica, a invasão ao Iraque permitiria aos EUA obter maior controle sobre os vastos campos petrolíferos do Iraque. Algumas correntes acreditam que a Casa Branca estaria preocupada com a política econômica iraquiana, que estaria trocando o dólar pelo Euro nas transações comerciais com os países da União Européia. Coincidência ou não, a Grã-Bretanha, aliada dos Estados Unidos, não aderiu a moeda comum dos países da UE, que está valorizada frente ao dólar. Ao mesmo tempo, a França tradicional aliada dos americanos, articulou um bloco de países opositores ao conflito.

Por outro lado, é evidente que Saddam Hussein merece ser destituído, julgado e condenado pelos diversos crimes praticados contra a humanidade. Contudo, o que se discute nesse momento é a forma com que as potências aliadas – EUA e Grã Bretanha – expuseram seus motivos. Para destruir apenas um homem, o governo americano declarou guerra a uma nação inteira, jogando por terra os esforços da diplomacia, que queria dar mais tempo aos inspetores de armas enviados a Bagdá. Nos últimos dois anos, a Casa Branca também vinha advertindo que Saddam Hussein produzia e estocava armas químicas e biológicas e que o Iraque teria planejado junto com o saudita Osama bin Laden os ataques terroristas a Nova York e Washington. Nada foi provado e, até o início de março, a equipe de inspeção das Nações Unidas ainda vasculhava o território iraquiano em busca das supostas armas de destruição em massa. Não custa lembrar que, durante a guerra Irã-Iraque, nos anos 80, os americanos haviam fornecido a Saddam Hussein toda a tecnologia e material necessários para o desenvolvimento dessas armas, usadas para matar cerca de 5 mil curdos na cidade iraquiana de Halabja, em 1988.

Ranking dos países com as maiores reservas petrolíferas

Posição	País	Reservas (% sobre o total)
1º	Arábia Saudita	25,4%
2º	Iraque	10,9%
3º	Emirados Árabes Unidos	9,5%
4º	Kuwait	9,3%
5º	Irã	8,7%
6º	Venezuela	7,5%
7º	Rússia	4,7%
12º	EUA	2,13%

Fonte: O Globo

Guerra vai gerar desemprego

Dados preliminares da Organização Internacional do Trabalho (OIT) revelam que de 22 milhões a 24 milhões de pessoas em todo mundo ficarão desempregadas ou subempregadas devido a guerra no Iraque. Segundo representantes da entidade, ligada a ONU, a situação será mais grave nos países industrializados, que aguardavam a abertura de 2 milhões de postos de trabalho em 2003, mas que podem perder 300 mil deles por causa do conflito. Entre as nações mais afetadas, estão Egito, Sudão, Índia, Bangladesh e Filipinas. O cálculo da ONU é baseado em informações fornecidas pelo Fundo Monetário Internacional e outras instituições. No relatório semestral do Fundo "Perspectivas econômicas mundiais", foi revista a previsão de crescimento da economia global, que deverá cair de 3,3% para 3%.

Acidente com o Candiota:

entidades sindicais pregam restrições ao embarque de trabalhadores não tripulantes

Após os acidentes com as plataformas P-36, que deixou 11 mortos, e a P-34, na Bacia de Campos, a Petrobrás se vê novamente envolvida com problemas técnicos em suas embarcações. Desta vez, a luz vermelha acendeu em sua subsidiária, a Transpetro, que cuida da frota da companhia. No dia 14 de janeiro, o navio Candiota sofreu uma explosão no tanque de carga central número 4, que deixou o convés parcialmente deformado. O incidente aconteceu em Lagoa Parda, no litoral norte do Espírito Santo, perto do Terminal de Regência, onde a embarcação receberia 11 mil metros cúbicos de petróleo que seriam transportados para o Terminal de São Sebastião. O Candiota chegou a adernar levemente, mas ninguém ficou ferido nem houve vazamento de óleo para o mar.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, esteve na sede da Transpetro assim que soube do incidente para obter maiores esclarecimentos sobre o caso. Naquela oportunidade, ele foi recebido pelo Superintendente da empresa, Eng. Celso, acompanhado do gerente do GETRAM III, Eng. Cordeiro e pelo GERAD, Eng. Orlando Orlandi. De acordo com a Transpetro, o problema foi causado pela súbita elevação da pressão no tanque. A companhia informou ainda que alguns tanques de lastro também foram impactados. Construído em 1990, o Candiota é um navio de médio porte e tem capacidade para transportar até 18 mil toneladas.

O incidente tirou o navio de circulação para que pudesse ser providenciado o devido reparo. Soube-se, à posteriori, que, no momento da explosão, estavam sendo realizados serviços de solda à bordo pela Conramerj, empresa contratada



Explosão de Tanque de carga central número 4 do Candiota não deixa feridos

pela Transpetro para a feitura de serviços de manutenção de sua frota. "É importante salientar que esta firma não vinha fazendo intervenções eventuais e, sim viagens com os navios, chegando ao cúmulo de estabelecer períodos de repouso para estes trabalhadores, com intervalos menores do que os das tripulações", afirma o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido. De acordo com ele, tais fatos comprovam a tese de que a redução drástica e mal planejada do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) propiciou a fixação à bordo de profissionais não tripulantes que não têm a exigida vivência marinheira em tela de navios especiais (petroleiros), nos quais um tripulante para estar habilitado ao embarque, necessita de inúmeros certificados de cursos e longa experiência.

"A política de continuidade deste modelo deve ser repensada por armadores, autoridades marítimas, e trabalhadores de forma conjunta para que possamos entrar em consonância com o slogan tão alardeado pela Petrobras e pela Transpetro de que 'Segurança é investimento'", ates-

ta Válido, que formulou algumas propostas para prevenir novos acidentes.

- Revisão no sentido de aumentar o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);
- Proibição do trabalho constante à bordo de profissionais de firmas não tripulantes;
- Reponsabilização (civil, criminal, e ambiental) dos administradores que determinam a utilização deste tipo de mão de obra;
- Atendimento às necessidades básicas dos marítimos tais como, salário justo, horário de trabalho, com período mínimo de descanso de 10 horas, das quais pelo menos 6 horas seguidas, e respeito profissional.

José Válido destacou, no entanto, que o caso Candiota representou um marco para o início de uma grande mobilização de resistência tanto da base trabalhadora quanto dos sindicatos dos marítimos, da FNTTAA e da CONTTMAF. E alertou: "Se as embarcações que são feitas de aço não resistem aos efeitos destrutivos de um acidente, imagine as conseqüências sobre os seres humanos e o meio ambiente". 🚨

RPB-IMO: Brasil aumenta influência no cenário marítimo internacional

Fotos Janos Valery Gyuricza, da CNBE

Almirante-de-esquadra Mauro César passa o Comando da Representação Permanente Brasileira junto a IMO

Aconteceu no último dia 28 de março em Londres, na Inglaterra, a solenidade de transmissão de cargo de Representante Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (IMO). Na ocasião, o Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles assumiu o cargo em substituição ao também almirante-de-esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira.

Em seu discurso de despedida, Mauro César, destacou a coesão, honestidade, independência e engajamento da missão formada para fazer valer os interesses brasileiros junto a IMO. "Da retaguarda, no Brasil, insistimos pela mudança de atitudes, saindo do quase puro acompanhamento das propostas alheias, com opiniões favoráveis ou contrárias, como se o peso de nossas idéias fosse tomado a sério nas discussões plenárias, o que ra-



ramente era verdade", ressaltou Mauro César. Ele acrescentou ainda que a criação da RPB permitiu o enfrentamento da preconceituosa classificação do Brasil como nação sem competência e capacidade, passando o país a também formular propostas sólidas para o setor marítimo no âmbito internacional.

Segue na próxima página um trecho da alocação do Alnte. Mauro César por ocasião da passagem de comando:

Da esquerda para a direita: Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, Embaixador do Brasil em Londres, José Maurício Bustani, Almirante de Esquadra Sérgio Chagasteles, Ministra Gladys Ann Garry Facó, Almirante de Esquadra Mauro Cesar, e Representante da CONTTMAF na RPB-IMO, CLC Darlei Santos Pinheiro



Navegue conosco!

www.sindmar.org.br

Navegue com quem está sempre conectado a você.



(...) Criada pela Marinha e ativada em novembro de 2000, a Representação Permanente do Brasil junto à IMO já exerce o papel dela desejado. Embora diminuta frente a seus encargos, dá sustentação firme ao cumprimento da Missão e, não posso omitir essa apreciação: constitui um time com crença e coesão, ao qual me afeiçoei com a amizade que nasce quando se sente a união pelo entendimento comum de um trabalho com nobreza. Dirigi-lo, constituiu um orgulho e uma satisfação.

A Missão se revelaria incompleta se estivesse limitada à sustentação de pontos de vista técnicos. Em foro internacional tão amplo, com assento de mais de cento e sessenta Nações, cabia mostrar com honestidade e altivez o valor de um Brasil de grandeza serena, que não pode viver encolhido sob capas de anonimato descolorado, que não procura sobressair-se pela vaidade e ostentação, que não desconhece suas fraquezas ainda não resolvidas, mas é consciente das grandes capacidades já dominadas, que não busca lideranças injustificadas, mas rejeita o papel de caudatário obrigatório dos mais poderosos, fala alto e com firmeza, no tom dos países confiantes e sensatos. Sem delírios de grandiosidade vazia, rejeitamos o rótulo comiserado de "em desenvolvimento", porém aceitamos reconhecer nosso estágio de em desenvolvimento, com modéstia e sem nos acovardarmos, quando temos o que dizer de igual a igual com os melhores. Tiramos o Brasil do grupo dos coadjuvantes inexpressivos e nunca ouvidos e o elevamos a um patamar de constante respeito. Não somos mais um voto que se manipula ou despreza, mas um ator de peso que é cortejado para o entendimento.

Essa postura de independência permite-nos pleitear o atendimento de nossos anseios em ambiente de interesses muito estruturados, defendidos com o poder de grupos fortes, muito atuantes e experientes no jogo internacional. Requer que assumamos papel de liderança natural, que atuemos no campo diplomático para angariar apoios e vozes, que nos dêem sustentação nos momentos de voto. Não se circunscreve ao ambiente da IMO, vai bem além a outros campos de atuação global e depende de muita coordenação das ações nacionais. Ainda não temos bem desenvolvido tal entrosamento; nem o trabalho na IMO usufrui de acertos em outros setores, nem estes se beneficiam dos ganhos políticos obtidos na IMO.

Devo recordar, nessa ocasião de reflexões, sobre o envolvimento dos vários segmentos ligados, por obrigação funcional ou genuínos interesses, ao ambiente marítimo e ao trato brasileiro das ações na IMO. Na área ministerial e das novas agências reguladoras há um crescimento nítido, embora ainda precise de incremento na participação e empenho de alguns. Há maior interesse do setor empresarial, ainda muito aquém do aceitável e quase nada do setor político de representação formal. As siglas MMA, ANVISA, ANTAQ e ANATEL e as navais IEAPM e CASNAV sobressaem por sua atuação eficaz, bem como os nomes sempre presentes da PETROBRAS e TRANSPETRO. Anota-se, em separado, o destaque trazido pela classe trabalhadora, através da perseverança da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), que propicia à Representação contar com a colaboração, em sua equipe, de um Capitão de Longo Curso, experiente Comandante de navios.

Chega o momento de encerrar esta quase prestação de contas, de fazer alguns registros e extravasar sentimentos.

Seria injusto, inicialmente, omitir referência ao trabalho a nós prestado pela Comissão Naval Brasileira na Europa, que por determinação regulamentar nos assegura a base administrativa, liberando nossos meios reduzidos para a atividade fim. Ainda que isso lhe sobrecarregue, não se permite fazer menos do que bem feito, enquanto nos acrescenta capacidade a baixo custo para o país.

Ao Almirante Sergio Chagasteles, a quem novamente tenho a honra de entregar um cargo de relevo, desejo todo o sucesso que sua experiência e dedicação certamente assegurarão.

Imediatos, Comandante Carvalho Rocha, Comandante Sousa Moreira e Comandante Marcos Augusto; Comandante Darlei e Comandante Cássia; Mission Officers Ellen, Marcia e Eliana; Gani e Antônio:

- Muito Bem! Bravo Zulu!

Posso logo esquecer de nossos esforços para superar-nos, do valor do trabalho que acumulamos, não importa o quanto importante possa ter sido. Jamais esquecerei, no entanto, de nenhum de vocês e terei muita saudade...

Representar integralmente os interesses nacionais perante a IMO'.

Espero ter entendido a Missão!

MAURO CESAR RODRIGUES PEREIRA

Almirante-de-Esquadra

Chefe da Representação





IMO

International Maritime Organization

Um pouco de sua história e atuação.



Sediada em Londres, Inglaterra, a Organização Marítima Internacional (IMO) foi instituída na metade do século XX como agência especializada da ONU de quem mantém total independência. Sua arrecadação é proveniente de seus Estados membros e é feita de acordo com a tonelagem da frota mercante destas nações. A IMO surgiu com o objetivo de criar normas globais para o setor marítimo, evitando a regulamentação intensiva e unilateral feita pelos governos, bem como manter a igualdade nos custos, o livre acesso aos mer-

cados e cuidar da segurança da navegação com enfoque nas pessoas e no meio ambiente.

A entidade foi inicialmente batizada como IMCO (International Maritime Consultive) e, a partir de 1982, adotou a estrutura atual que conta com um Secretário Geral aprovado pela Assembleia realizada entre os 162 Estados membros e um conselho consultivo com 40 integrantes retirados dos Estados membros. Este conselho indica, entre outras atribuições, o Secretário Geral para aprovação na Assembleia e os comitês e subcomitês que lhe dão sustentação. Além disso, a IMO conta com cerca de 63 ONGs com status consultiva e 40 organizações inter-governamentais com as quais celebra acordo de cooperação. Ao longo dos anos, a entidade angariou prestígio e tem a maioria de seus tratados cumpridos dentro do cenário mundial. Consta também em sua convenção, dispositivos que mantêm a igualdade política e econômica entre seus Estados membros, impedindo assim a supremacia de um sobre o outro e que organização fique refém dos mesmos. Mas, apesar de todos esses cuidados, a IMO não está imune a influência de grupos de interesse que atuam de maneira informal, entre eles, estão o GRULAC, a União Europeia, e os Estados Unidos.

O GRULAC (Grupo Latino e Caribenho), do qual o Brasil faz parte, tem sérias deficiências de atuação, devido ao pequeno poder de seus países e do contraste de suas frotas mercantes, notadamente Panamá e Bahamas, com os demais membros do grupo, o que faz com que esses países ajam com interesses diversos, dificultando a formação de um consenso em torno de um objetivo, deixando o grupo suscetível a influências externas, principalmente, dos países europeus (UE), que possuem um grupo organizado, coeso e articulado na defesa de seus interesses e, que, atualmente, são quem melhor utiliza os mecanismos da IMO. Já, os Estados Unidos, por ser uma nação economicamente poderosa, utiliza-se dos dois grupos de acordo com o objetivo que ele pretende alcançar.

O Brasil atua na IMO através da RPB-IMO, que conta com pessoal habilitado para defender os interesses nacionais, seja limitando o poder de influência de determinados grupos e se articulando com outros, ou impedindo ações que possam dificultar a criação de um consenso em torno dos nossos objetivos. Minha função é fornecer suporte técnico-político em conjunto com a CONTTMAF, combatendo medidas que prejudiquem ainda mais a nossa difícil vida à bordo ou que venham a concorrer para o desmantelamento de nossa Marinha Mercante.

É um trabalho árduo que requer permanente vigilância para que a nossa Organização Sindical, possa atuar de forma preventiva e eficaz na incessante luta pelos nossos interesses marítimos. 🇧🇷

* O CLC Darlei Santos Pinheiro é representante da CONTTMAF em Londres, junto a RPB-IMO.



Jandira Feghali*



Reforma da Previdência: Mitos e Verdades

Enfrentamos durante oito anos, argumentos, que precisam ser desnudados para que possamos superar nossos desafios. Precisamos inicialmente enfrentar alguns mitos e armadilhas, expondo dados e afirmando conceitos.

Cautela, informação e definição clara de objetivos, devem orientar o debate a cerca da propalada "Reforma da Previdência". Sempre ouvindo, estudando e aprendendo, sinto-me no dever de contribuir com o presidente Luís Inácio Lula da Silva, que depois de muita luta ajudamos a eleger, na certeza de que seremos ouvidos. Enfrentamos durante oito anos, argumentos, que precisam ser desnudados para que possamos superar nossos desafios. Precisamos inicialmente enfrentar alguns mitos e armadilhas, expondo dados e afirmando conceitos.

O Sistema previdenciário brasileiro foi construído em muitas etapas, acúmulos

de conquistas e erros, mas atingiu no texto constitucional o claro objetivo de apontar a Seguridade Social como um sistema de proteção social solidário, direcionando o olhar da previdência social para atuais e futuras gerações. Estabelecendo que a aposentadoria deve ser um direito a ser usufruído com qualidade de vida e tranquilidade e não um breve prenúncio da interrupção da vida. A reforma que tem a cara da mudança não reside nas propostas em curso, mas sim na ampliação da cobertura para 57,7% da população economicamente ativa que encontra-se fora do sistema previdenciário e para os idosos urbanos, assim como da recuperação do valor do teto e do poder aquisitivo das aposentadorias. Numa análise da evolução do histórico dos benefícios pagos pelo INSS podemos observar que a relação teto/salário mínimo, que já alcançou o valor de 15,23 em 1988, equivale hoje tão somente a 7,23. Em 1988 o salário mínimo correspondia a Cz\$ 10.464,00 e o valor do teto dos benefícios era de Cz\$ 159.340,00. Hoje, com um salário mínimo de R\$ 200,00, o valor do teto é de apenas R\$ 1.561,56.

São quatro os argumentos que têm retirado da análise a devida transparência e verdade, nublando qualquer possibilidade de avançarmos no caminho correto. Primeiro, a urgência da reforma previdenciária, sem o que não podemos sair da crise econômico-financeira do país e nem alcançar a tão necessária redução da taxa de juros. Sabe a sociedade brasileira que as razões estruturais que nos levaram à atual situação nada tem a ver com as regras previdenciárias. A lógica que balizou a economia brasileira na última década vendeu ao povo brasileiro, inebriado pela inflação zero, a ilusão de investimentos produtivos do capital atraído de fora. Determinou falsa paridade cambial, elevou escandalosamente os juros, quebrou o parque produtivo, causando falências e concordatas. O dramático resultado já conhecemos e acabamos de rejeitá-lo nas urnas. A farra lucrativa de poucos grandes bancos choca a sociedade no contraponto de sua miserabilidade.

A previdência social tem sido um dos poucos sustentáculos da renda familiar brasileira nessa turbulenta fase da vida nacional. Tem sido um forte ins-



% PIB	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Servidores civis	3,98	3,64	3,59	3,56	3,77	3,73	3,66	3,74
Total ativos	2,33	2,13	2,12	2,01	2,16	2,20	2,22	2,27
Total aposentados	1,20	1,10	1,09	1,14	1,17	1,10	1,03	1,05
Total pensão	0,44	0,40	0,38	0,41	0,44	0,43	0,41	0,41
Militares	1,30	1,16	1,12	1,30	1,20	1,25	1,44	1,54
Total ativos	0,60	0,53	0,48	0,58	0,43	0,53	0,53	0,59
Total aposentados	0,40	0,38	0,35	0,41	0,43	0,40	0,53	0,55
Total pensão	0,30	0,26	0,29	0,32	0,34	0,32	0,37	0,40
Total	5,28	4,80	4,72	4,86	4,97	4,98	5,09	5,28
Transferências	0,40	0,26	0,24	0,23	0,23	0,24	0,23	0,27
Total geral	5,68	5,07	4,95	5,09	5,20	5,22	5,33	5,55

	Déficit (% PIB)
2003	0,99
2005	0,92
2010	0,75
2015	0,50
2020	0,43
2025	0,37
2030	0,35
2036	0,33

Fontes: CSPS/MPAS

“Em 1988 o salário mínimo correspondia a Cz\$ 10.464,00 e o valor do teto dos benefícios era de Cz\$ 159.340,00. Hoje, com um salário mínimo de R\$ 200,00, o valor do teto é de apenas R\$ 1.561,56”

trumento dos brasileiros contra a onda liberalizante da economia e dos direitos sociais. Ao contrário do que se afirma, a crise brasileira só será solucionada com a quebra da lógica macro-econômica, nada tendo a ver com a estrutura previdenciária, que se fosse totalmente alterada em nada melhoraria o país, ao contrário, traria resultados no sentido inverso. Tem sido a seguridade, a vítima dos pilares econômicos atuais, já herdados dos últimos dez anos, como fonte ilegal e ilegítima de constantes desvios promovidos oficialmente, para compor o chamado superávit fiscal. Em 2002, do total arrecadado em contribuições sociais, R\$ 35,7 bilhões foram desvinculados para composição do superávit fiscal. Para 2003 há uma expectativa de arrecadação da ordem de R\$ 179 bilhões; deste montante, R\$ 12 bilhões somam a parcela desvinculada. Assim, é dada a necessidade de gritar e impedir que o valor cada vez mais aviltado dos benefícios previdenciários,

seja suporte dos lucros financeiros. Assim está a urgência.

A segunda argumentação recai sobre a situação explosiva e de iminente falência da Previdência Social. Nova inverdade. De acordo com dados do SIAFI (tabelas 4 e 5), a seguridade social teve em 2002 um superávit de 31 bilhões de reais, apesar da voracidade do governo anterior em servir ao capital financeiro e não cumprir a sua parte do orçamento fiscal na composição do orçamento global da seguridade social. E continua superavitária mesmo que, hipoteticamente, aí computássemos todos os gastos com o regime dos servidores públicos. A análise dirigida da receita e despesa, no regime próprio dos servidores civis, aponta como tendência de curto prazo um crescimento mínimo de gastos com pessoal ativo e inativo e a redução do chamado déficit específico frente ao PIB. Mesmo nos entes federados, os estados e os municípios, qualquer análise de mudança requer muita calma, na medida em que as alterações até aqui aventa-

das ou claramente propostas como solução emergencial aumentarão brutalmente o desequilíbrio de seus caixas de previdência.

A terceira argumentação, que se transformou numa verdadeira armadilha é misturar e confundir direitos com privilégios. A história do Brasil é marcada pela concessão de privilégios gravíssimos que atingiram de forma grandiosa o papel do Estado brasileiro como um interventor a serviço de grupos econômicos privados nacionais e estrangeiros, fazendo dos impostos, tributos e estruturas públicas instrumentos de enriquecimento ilícito de grupos e indivíduos. Recentemente, até mesmo um vocabulário inovador nos meios de comunicação tratou de humanizar e aproximar um ente distante das grandes camadas populares, o tão famoso mercado, que chamado de ner-

O regime próprio dos servidores deve ser primeiramente tratado no âmbito conceitual, qual seja, a reconstrução do Estado Nacional. O servidor público não é um servidor dos governos, senão do povo através da sua vinculação ao Estado.

voso, ansioso ou calmo, tratou de se salvar na especulação com vultosos recursos arrecadados do povo brasileiro. Esses privilégios não foram engendrados pelas forças de esquerda, nem mesmo pela grande maioria dos servidores públicos. Até o degenerado comportamento dentro do universo das instituições públicas, que infelizmente uma parte dos servidores incorporou, teve como exemplo as mais altas autoridades da República, nos três poderes, isto para não remontar ao período imperial. Privilégios são indefensáveis e devem ser enfrentados com a força da decisão política e utilizando-se do arcabouço de leis já existentes e até mesmo com as alterações legais que se fizerem necessárias para balizar decisões judiciais e administrativas. Direitos, distantes das distorções, têm relação direta com a cidadania, com a valorização do trabalho e com o fruto social do exercício profissional, assentados no texto constitucional e leis infraconstitucionais.

Por último vem o argumento que consolida os regimes de capitalização como formadores de poupança nacional, principalmente quando os fundos de pensão limitam-se ao mercado privado. Os compromissos desses fundos, não são necessariamente com o Brasil, nem com o setor produtivo, nem com o futuro beneficiário, que já tem na tradição brasileira a marca das falências e fraudes que deixaram sem assistência seus con-



tribuintes. Importante é reconhecer que os fundos privados não permitem ao poder público o comando dos investimentos. O mundo está cheio de exemplos que demonstram a inexistência de relação entre os fundos privados e o crescimento econômico, sendo o contrário observado na América Latina e alguns países da Ásia que, em momentos de crise mostraram a verdadeira relação com a macroeconomia vigente, sofrendo prejuízos irreversíveis.

Queremos debater direitos, deveres e os ajustes que sejam necessários para viabilizar sistemas justos. No regime geral

de previdência social as mudanças devem ocorrer no sentido de incluir quem está fora (40 milhões de brasileiros), a começar pela geração de empregos formais, ou seja fazer crescer a economia e estabelecer critérios mais acessíveis à população de baixa renda. Definir o índice de ajuste das aposentadorias, que vem perdendo seu poder aquisitivo e repensar o teto de contribuição e benefícios. Este deve ser aumentado e referenciado em número de salários mínimos; ampliaríamos assim a receita pública e diminuiríamos os riscos desses direitos, se jogados no mercado.

Tabela 3:
Evolução da receita de contribuições para planos previdenciários de capitalização

R\$ milhões	
ANO	Receita
1994	670,4
1995	1.050,2
1996	1.397,9
1997	2.163,9
1998	3.185,2
1999	3.803,7
2000	5.971,7
2001	7.371,1
2002	9.797,3

Fonte: ANAPP – Associação Nacional Previdência Privada

Tabela 4
RECEITAS DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL - OGU 2002

	Receita Realizada
Receitas de Contribuições Sociais	
Contribuição previdenciária INSS	70.921,40
Confins	51.030,60
CPMF	20.264,70
PIS/PASEP	12.590,20
CSLL	12.457,80
Contribuições correção do FGTS	1.425,80
Outras contribuições Sociais	1.374,70
Receitas Próprias	
INSS	951,1
Ministério da Saúde	889,4
TOTAL DE RECEITAS EXCLUSIVAS DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL	171.906,0

Fonte: SIAFI

Tabela 5
DESPESAS DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL

	Lei e créditos	Liquidados	R\$ milhões Pagos
Benefícios Assistenciais (LOAS e RMV)	5.251,1	5.251,1	5.145,2
Benefícios previdenciários RGPS	86.569,2	86.000,7	86.000,6
Ações de saúde e saneamento (MS)	22.704,8	21.609,5	19.770,3
Ações de assistência social (MPAS)	560,4	498,5	319,6
Outras ações de seguridade (todos os outros órgãos)	4.651,4	3.887,0	3.311,1
Pessoal ativo e encargos (MS e MPAS e Assistência servidor todos os órgãos)	5.849,7	5.764,5	5.697,5
Ações do FAT (inclusive repasse BNDES)	12.366,2	12.080,8	11.951,6
Ações do Fundo da Pobreza	3.305,6	2.665,9	2.130,0
Encargos especiais (dívidas, inclusive correção do FGTS, precatórios)	3.101,8	3.000,5	2.751,2
Total Global	144.360,2	140.758,4	137.077,0
RESULTADO DO ORÇAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL – REGIME GERAL		31.147,6	

Fonte: SIAFI

Resultado primário obtido por meio do orçamento da Seguridade Social – R\$ 35.737,7

nização do Estado e não no capítulo da seguridade social. Além disso não há, em nenhum lugar do mundo, exemplos que comprovem que os regimes próprios são auto-sustentáveis. O Estado deve, em boa parte, responder financeiramente pelos seus servidores, uma vez que são instrumentos de efetivação das políticas públicas a serem revertidas para a coletividade.

As distorções do empreguismo feitas durante o período autoritário e a perda de compromisso de parte do funcionalismo com a população não podem servir de preconceito e trampolim punitivo em questões estruturais. Maus serviços ou maus funcionários devem ser tratados com o rigor que uma administração paga pela sociedade deve ter. O recente e amplo desmonte do Estado brasileiro precisava colocar no alvo a imagem do servidor, promover demissões e terceirizar a função pública. E isso foi feito para prejuízo geral. A reconstrução deve considerar a reestruturação de um quadro funcional próprio estimulado e valorizado, cumpridor de sua missão de bem atender a sociedade na ponta dos setores estratégicos como saúde e educação, quero dizer, vida e formação de cidadania. Isto resultará em aumento de receita para a sustentabilidade das aposentadorias e pensões. O pagamento dos atuais aposentados e pensionistas constitui um compromisso já firmado, o chamado passivo. A propositada redução do número de ativos, deslocada para contratos temporários, reduz receita e deve ser imediatamente revertida. A vergonhosa desor-

inexistência de direitos como FGTS, o teto salarial e seus ajustes ou congelamentos salariais definidos unilateralmente pelo governo. A

existência ou não de planos de cargos e salários de iniciativa exclusiva do executivo, como também a exigência de qualificação crescente e ingresso por concurso público, ou seja, ser servidor público é uma opção de vida, que precisa de estímulo e garantias para o percurso e final da carreira. Não é sem razão que a previdência do setor público está tratada no capítulo constitucional que discorre sobre orga-

O regime próprio dos servidores deve ser primeiramente tratado no âmbito conceitual, qual seja, a reconstrução do Estado Nacional. O servidor público não é um servidor dos governos, senão do povo através da sua vinculação ao Estado. A carreira pública enseja especificidades bastante diferenciadas do setor privado. A não cumulatividade de funções na grande maioria das carreiras, a exclusividade, a

Ajustes podem e devem ser feitos, averiguando novos e maiores prazos de carência, valor das contribuições, critérios e regras contidas no regime dos militares, que também tem suas especificidades

ganização administrativa, já atinge vinte e duas formas diferentes de contratação pelo poder público.

Com fontes diferentes de custeio e importantes diferenças na relação com o Estado, a unificação dos regimes público e privado carece de sustentação política, jurídica e atuarial. O direito à aposentadoria integral também obriga a contribuição dos servidores sobre o total dos vencimentos. Importante fonte de receita para o caixa público, na medida em que 60% dos servidores ganham abaixo do teto definido para o regime geral privado. Os que ganham acima, se limitados, além de nivelados em patamar inferior, deslocariam a sua contribuição, ou seja, receita para o mercado financeiro privado, retirando o aspecto solidário aos atuais inativos e pensionistas. Claro que os donos das instituições financeiras aguardam ansiosamente por esse público com razoável estabilidade de emprego e capazes de financiar, com responsabilidade e risco individuais, as gordas contas desses senhores. Sem contar que levariam aos entes públicos federal, estaduais, municipais e Distrito Federal a imposição, como empregadores, e aos bancos, como patrocinadores, de imediato desembolso de recursos e aumentariam o tão divulgado “déficit” dos regimes próprios, quebrando nessa feita, vários desses entes.

Não menos preocupante é a insistência na manutenção do PLP 09 como base da reforma. O projeto, que já foi aprovado na Câmara e aguarda a votação de 3 destaques para seguir para o Senado, só beneficia o mercado de capitais. Ele institui o regime de previdência complementar privado e, segundo dados apresentados pelo próprio Ministério da Previdência gerará um custo de 18 bilhões de reais até 2.032.

Preocupa-nos agudamente a repercussão dessas alterações no Regime Geral de Previdência Social, cujos recursos não serão preservados quando o Estado

tiver perdido receitas e com dificuldades de sustentar o passivo de aposentados e pensionistas do regime próprio, levando ao achatamento ainda maior do teto e do valor dos benefícios do regime geral. Ou seja, fecha-se o ciclo: desmonta-se os dois.

Dentre as várias alterações feitas em 98, recordo aqui duas que tiveram nosso voto favorável. O aumento de carências de tempo no serviço público e no cargo como condição para a aposentadoria integral e suspensão de pensões vitalícias para filhas de militares. Ajustes podem e devem ser feitos, averiguando novos e maiores prazos de carência, proporcionalidade das pensões (de acordo com critérios de dependência econômica e número de filhos menores), rever regras contidas no regime dos militares, que também tem suas especificidades.

Queremos debater direitos, deveres e os ajustes que sejam necessários para viabilizar sistemas justos. No regime geral de previdência social as mudanças devem ocorrer no sentido de incluir quem está fora (40 milhões de brasileiros), a começar pela geração de empregos formais, ou seja fazer crescer a economia e estabelecer critérios mais acessíveis à população de baixa renda. Definir o índice de ajuste das aposentadorias, que vem perdendo seu poder aquisitivo e repensar o teto de contribuição e benefícios.

Se queremos discutir poupança nacional via fundos de pensão, instituímos a previdência complementar pública para todos os cidadãos, com critérios democráticos, responsáveis e transparentes de gestão, o que já é objeto de uma proposta de emenda à Constituição que apresentei ao parlamento brasileiro.

Nenhuma reforma deve ser feita numa área tão sensível e complexa sem que interrompamos a lógica que determinou os discursos e ações dos governos anteriores, cujo objetivo principal foi reduzir o papel do Estado e deixar “calmo e feliz” o amigo mercado. O nosso presidente e o governo, cuja base parlamentar nos inclui, deve ter a cautela e a generosidade e acima de tudo sensibilidade e coragem necessárias para não permitir que os reformistas da atual oposição aprofundem, com falsos argumentos, o desmonte do Estado e a quebra de direitos. Faremos as mudanças necessárias desde que estejam sustentadas nos pilares de fortalecimento da Previdência pública, de inclusão dos que hoje estão fora da proteção social, e de reconstrução do Estado Nacional. 

CUSTOS DO REGIME COMPLEMENTAR APÓS APROVAÇÃO DO PLP 09

Valor Líquido (2003-2032)

R\$ 17,9 bilhões



PROPOSTAS

Sugestão de propostas de mudanças no regime geral de previdência social:

- assegurar a cobertura previdenciária de 60% da população economicamente ativa hoje sem filiação previdenciária, através da fixação de uma contribuição compatível com a capacidade econômica desse segmento e a cobertura do idoso urbano sem contrapartida contributiva;
- realização imediata de auditoria nas contas da previdência social;
- elevação do teto de benefícios tendo como referência o salário mínimo;
- fixar como índice de correção dos benefícios o INPC (mais apropriado porque está associado as despesas de uma família com renda até 10 salários mínimos), para impedir as perdas inflacionárias e ainda repassar aos aposentados os ganhos econômicos alcançados pela sociedade, materializados pelo crescimento real do PIB, por exemplo;
- recuperar o valor das aposentadorias já concedidas, aplicando correções acima da inflação, nos moldes como concedido ao salário mínimo;
- imediata interrupção de desvios dos recursos da seguridade social para composição de superávit fiscal (hoje via DRU – Desvinculação das Receitas da União);
- criar a previdência complementar pública, de acesso livre e facultativo;
- rediscutir as reformas introduzidas por Fernando Henrique que buscaram exclusivamente cortar direitos e dificultar o acesso aos benefícios, em especial, o fator previdenciário e as condições para acesso aos benefícios da aposentadoria especial (decorrentes de condições insalubres e de risco), e corrigir questões como perda da condição de segurado em situação de desemprego involuntário;
- diminuir os encargos sobre a folha de salários, para não penalizar o uso intensivo de mão de obra, transferindo em parte esses encargos e ainda outros que também incidem sobre a folha de salários, apontando a transferência desses tributos para outros fatos geradores;
- criar uma política de recuperação dos créditos do INSS e de combate à sonegação e a apropriação indébita das contribuições previdenciárias descontadas dos trabalhadores, por meio da ampliação da fiscalização, do trabalho da procuradoria do INSS, agilizando procedimentos nas esferas administrativa e judicial;
- retirar do papel o modelo democrático de gestão, restabelecendo os conselhos quadripartite nas esferas municipal e estadual (extintas pelo governo anterior) e ainda reformulando o conselho nacional de seguridade social ampliando-lhe o poder de deliberação, inclusive quanto a formulação e integração dos diversos programas no âmbito do Orçamento da Seguridade Social, conforme determina os arts. 165, 194 e 195 da CF;
 - revisão da atual política de isenções e incentivos fiscais.

Sugestão de propostas de mudanças nos regimes próprios de previdência:

Para efetuarmos mudanças na previdência do setor público, fora da agenda de interesses do setor financeiro, é necessário sair dos programas defendidos pelos governos Collor e Fernando Henrique Cardoso, que associam o servidor público aos males que assombram a sociedade brasileira. É preciso acabar com distorções, dentro de um contexto que compreende as diferenciações entre as relações que o trabalhador mantém com a empresa privada e as do servidor com o setor público. Defendemos:

- não votação do PLP 09;
- manutenção da integralidade e da paridade;
- elevação dos tempos de filiação para acesso à aposentadoria, inclusive o tempo mínimo de permanência no cargo;
- tomada de decisão política para a urgente aprovação do teto de remuneração) para servidores e membros dos Poderes, inclusive quanto à acumulação de vencimentos e proventos de inatividade, pois ele tem capacidade de enquadrar situações já existentes corrigindo os chamados "privilégios";
- estabelecer mecanismos de transição que respeitem o direito adquirido e as expectativas de direito, evitando aposentadorias precoces dos atuais servidores que podem levar a evasão de 26% da atual força de trabalho;
- rediscutir o plano de benefícios, em especial quanto às pensões, adotando como critério a dependência econômica e o número de filhos menores;
- vincular o debate dos regimes próprios com a discussão do serviço público, a necessidade de ampliar a qualidade dos serviços prestados e de valorizar o servidor, inclusive quanto a importância de seleção dos melhores quadros, as especificidades das diversas funções. 🇧🇷

* Jandira Feighali é deputada federal pelo PCdoB/RJ e membro titular da Comissão de Seguridade Social e Família e Comissão Especial da Reforma da Previdência.

Novo comandante da capitania dos portos quer ampliar inspeção de embarcações

O dia 27 de fevereiro foi marcado pela solenidade de transmissão de cargo de Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, ocorrida no Espaço Cultural da Marinha. Na ocasião, o Comandante Francisco Laranjeiras, que deixou o posto, destacou a criação durante sua gestão de uma gerência de Vistorias da Diretoria de Portos e Costas (DPC), responsável por inspeções em 68 % das embarcações que atracam no país.

Laranjeiras será substituído pelo Capitão de Mar e Guerra, Eduardo Leal Ferreira, que em seu discurso, assegurou que dará continuidade aos projetos de seu antecessor, incluindo a incorporação de sete novos inspetores, que, segundo ele, serão capazes de atuar em até 95 % dos navios que passam pelo Estado do Rio. O novo comandante,

contudo, não assumiu a presidência do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), como vinha acontecendo nos últimos 10 anos. Pela primeira vez, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq - indicou os nomes para presidir os CAPs em todas as Companhias Docas. 🇺🇵



À esquerda, o Diretor de Educação e Formação Profissional do SIDMAR, José Serra, com o novo Comandante da Capitania dos Portos, Eduardo Leal Ferreira, em solenidade no Espaço Cultural da Marinha



O Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida cumprimenta o novo Comandante do Ciaga, Francisco José Memória Hipólito

Solenidade marca transmissão de Comando no Ciaga

Foi realizada no dia 25 de fevereiro a cerimônia de passagem de Comando no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga). Após passar os últimos três anos à frente da entidade, o capitão de Guerra e Mar, Sérgio Antônio da Conceição Freitas transmitiu o cargo para o também capitão de Guerra e Mar, Francisco José Memória Hipólito. O evento contou com a presença de diversos representantes das entidades sindicais marítimas, além de autoridades civis e militares.

Em seu discurso de despedida, o capitão Sérgio Freitas destacou o nível de excelência dos cursos oferecidos pelo Ciaga, em especial, o da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Enalteceu ainda o trabalho de

toda equipe de oficiais e servidores civis que cuidam do patrimônio da entidade composto de 25 prédios, jardins, árvores, escritórios, laboratórios e instalações desportivas.

Já o novo comandante, o capitão Francisco Hipólito, enfatizou a dependência das vias marítimas pelo Comércio Exterior brasileiro. Ele lembra que por mar é transportada quase a totalidade das mercadorias do país, o que reforça, segundo Hipólito, a necessidade de o Brasil ter uma Marinha Mercante bem desenvolvida e atuante. O novo comandante salientou que para tripular navios cada vez mais modernos e em condições seguras, o Oficial Mercante necessita de formação profissional adequada, proporcionada pelo Ciaga. 🇺🇵

Fórum discute propostas de expansão do Transporte Aquaviário

Representantes da Organização Sindical, técnicos e autoridades municipais e estaduais em transportes participaram no último dia 13 de março do Fórum "Transporte Aquaviário do Estado do Rio", na sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, com o objetivo de propor políticas de desenvolvimento do setor na região. O evento foi aberto pelo presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, que ressaltou a importância do aproveitamento da Baía de Guanabara como solução para o transporte coletivo de massa, seletivo e, ainda, como opção de turismo e lazer. "Estamos convencidos de que a Baía está sendo subutilizada diante das condições geográficas extraordinárias que ela oferece", afirmou Ponzi. Os palestrantes salientaram ainda os aspectos relativos ao meio ambiente e a segurança, lembrando que o transporte por hidrovias é, sabidamente, menos poluente e mais seguro.

O encontro contou também com a participação do presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, do Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da Federação Nacional, José Válido, além dos representantes da Secretaria Nacional de Meio Ambiente, Dr. Sérgio Ricardo, da Secretaria de Urbanismo, Dr. Sérgio Belo e da Secretaria Estadual de Transportes, Dra. Eva Vider. Os palestrantes lamentaram o fato do Rio de Janeiro possuir uma grande lacuna no mercado de trabalho aquaviário, a

despeito de existir uma grande demanda por novas linhas de transporte, na Baía de Guanabara e no trajeto Barra da Tijuca-São Francisco-Niterói.

Durante o evento, os professores Milena Bodmer e Jorge Antônio Martins, catedráticos da UFRJ, expuseram um estudo de reestruturação do transporte aquaviário elaborado por membros da universidade. De acordo com eles, o custo para implantação do projeto no Estado seria da ordem de R\$ 300 milhões, valor modesto se comparado ao que seria gasto nas obras de ampliação do metrô até o município de São Gonçalo, que consumiriam R\$ 2,8 bilhões.

Também presente ao encontro, o ex-assessor da Secretaria de Transportes do Estado, Carlos Neves, informou que existe pronto um estudo de viabilidade para a implantação da linha aquaviária Praça XV – Barra da Tijuca. De acordo com ele, a tecnologia empregada na execução desse trabalho pode ser utilizada em outras linhas desde que sejam feitas algumas adaptações.

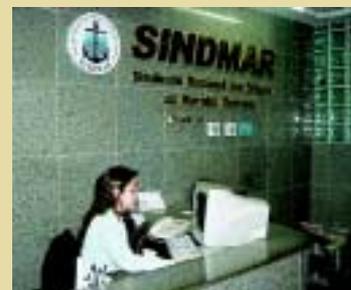
Ao final do fórum, o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida, sugeriu que o evento se tornasse permanente até que seus objetivos fossem concretizados. Pediu ainda que todas as propostas de expansão do transporte aquaviário no Rio fossem apresentadas nas reuniões subsequentes para aprovação e, posterior, envio às autoridades competentes.



O professor Jorge Martins, da UFRJ, apresenta um plano de ampliação das linhas de transporte aquaviário

Em razão de seus embarques ou do local de sua residência é difícil sua visita ao SINDMAR, para atualizar seu cadastro?

Não importa. Utilize o e-mail, fax, carta ou ainda se preferir, contate por **telefone** nosso companheiro Diretor-Secretário Odilon Braga.



**A cada ano, mais e mais navios estrangeiros transportam
nossas riquezas. Levam bilhões de dólares em fretes
e nos deixam dependência e desemprego.**

MARINHA MERCANTE BRASILEIRA
Desenvolvê-la é uma questão de soberania e interesse nacional.



FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES
EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS



Navegando sem precisão

A Delba Marítima Navegação tornou-se a primeira empresa nacional a atuar com embarcações do tipo AHTS no último dia 31 de março, em Angra dos Reis, no Estado do Rio, durante a solenidade de lançamento ao mar de um navio especializado no manuseio de âncoras e apoio marítimo para plataformas de produção de petróleo. Construída pelo Estaleiro Brasfels, subsidiário do grupo Fels Setal, a embarcação servirá de apoio à Petrobras e operará na Bacia de Campos. Cada AHTS atenderá de 10.000 BHP até 14.000 BHP e o valor total do contrato é de US\$ 95 milhões, incluindo a construção de outros dois navios do mesmo tipo.

As embarcações são dotadas de posicionamento dinâmico, entre outros equipamentos de alta tecnologia que, além do manuseio de espigas, permitem sua atuação também como rebocador e supridor. Ao ficarem prontos, entre 2004 e 2005, os três AHTS da Delba Marítima, associada ao Grupo Bourbon, da França, serão contratados pela Petrobras por oito anos.

A organização sindical marítima, contudo, vê com muita preocupação a iniciativa da Delba Marítima. Para o

SINDMAR, é inadmissível que a empresa queira operar com embarcações de grande porte, mantendo acordos coletivos de trabalho próprios para navios menores. A diretoria da entidade registra que a companhia vem tendo dificuldades para contratar oficiais mais qualificados e experientes para o tipo de embarcação que se pretende pôr em operação, devido aos baixos salários oferecidos. "Esses navios necessitam de profissionais mais capacitados e experimentados, pois suas manobras são de alto risco e um equívoco cometido pode resultar em perdas de vidas humanas e grandes danos às instalações marítimas. Operações inseguras também promovem a elevação do risco da atividade petrolífera em alto mar, no que se refere ao meio ambiente", alerta o Segundo Diretor financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo.

A CONTTMAF expressa também sua preocupação com a falta de visão e adequação ao mercado por parte da Delba e muito especialmente que possíveis acidentes com embarcações e tripulantes brasileiros, abalem a imagem das empresas brasileiras, que buscam retomar seu espaço no cenário nacio-

É inadmissível que a empresa queira operar com embarcações de grande porte, mantendo acordos coletivos de trabalho próprios para navios menores.

nal. "Isto traz reflexo imediatos ao nosso mercado de trabalho e representaria um retrocesso em nossas conquistas, bem como, no esforço de promovermos a autêntica Marinha Mercante Brasileira que, compõe-se ao nosso ver, de três elementos fundamentais e indissociáveis: tripulantes brasileiros, empresas brasileiras de navegação e embarcações construídas em estaleiros nacionais", ressaltou Severino Almeida, que preside a Confederação. "É inaceitável que no momento em que o país começa a despertar para a importância do nosso setor, persistam comportamentos equivocados de tamanha selvageria na busca do lucro, em detrimento da segurança e do respeito às relações de trabalho", concluiu. 🇧🇷



NR-30: um passo a frente na segurança do trabalhador aquaviário

No dia 9 de dezembro de 2002, foi publicada no Diário Oficial da União a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário (NR 30), anexa a portaria nº 34, da Secretaria de Inspeção do Trabalho. O documento criou ainda a Comissão Permanente Nacional do Setor Aquaviário – CPNA- com o objetivo de acompanhar a implementação da mesma norma e propor as adequações que se fizerem necessárias durante a sua aplicabilidade.

A NR-30 significou a ratificação pelo Brasil, da Convenção nº 147 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, que trata de Normas Mínimas para a Marinha Mercante. Ela será aplicada aos trabalhadores das embarcações comerciais de bandeira nacional, e no limite do estabelecido na Convenção da OIT, aos estrangeiros. Os parâmetros também serão empregados a navios que fazem transporte de mercadorias ou de passageiros, e aqueles que atuam na navegação marítima de longo curso, cabotagem, interior, apoio marítimo e portuário, bem como a plataformas marítimas e fluviais em deslocamento.

A norma instituiu ainda o Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo dos Navios Mercantes – GSSTB, que veio proporcionar a tripulação, um poder efetivo de deliberação quanto as questões de rotina de trabalho à bordo. Para garantir a máxima heterogeneidade do grupo, a NR-30 determina que a seleção de tripulantes aconteça nas mais diversas seções do navio. Neste quesito, estão incluídos o oficial encarregado da segurança, o chefe de máquinas, o Mestre de Cabotagem ou Contramestre, o tripulante responsável pela seção de saúde e o Marinheiro de Máquinas. Os temas discutidos pelo GSSTB são registrados em ata e enviados à empresa proprietária do navio para que sejam



Membros do grupo Tripartite discutem NR-30 no Syndarma.

tomadas providências não solucionadas com os recursos de bordo. A NR-30 preocupou-se, também, com a execução de serviços em espaços confinados. Estes devem ser realizados, somente após vistoria e emissão da respectiva Permissão de Trabalho pelo Comandante da embarcação ou seu preposto. Trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com as operações de carga e descarga, que ponham em risco a saúde e a integridade física dos trabalhadores também estão proibidos. Nos acidentes de trabalho a bordo, o GSSTB deve zelar pela emissão da CAT e a escrituração de termo de ocorrência no diário de bordo. Já o armador deverá informar previamente o Comandante e este a tripulação sobre o transporte de substâncias perigosas e as medidas de segurança que deverão ser tomadas, bem como disponibilizar aos representantes dos trabalhadores as estatísticas de acidentes e doenças relacionadas a atividade.

Apesar de ter sido construída consensualmente ao longo de quase uma década através de incontáveis reuniões do Grupo Tripartite, formado por

representantes do Ministério do Trabalho, da Diretoria de Portos e Costas (DPC), Petrobras e Transpetro, juntamente com Syndarma e CONTTMAF, o segmento sindical acredita que a NR-30 ainda está distante do ideal pretendido pela Marinha. "Uma negociação que envolve trabalhadores e empregadores expõe uma série interesses conflitantes. Foi necessário que as duas partes cedessem para que houvesse um entendimento", afirma o Secretário-Geral da CONTTMAF Odilon Braga. Para o presidente da entidade, Severino Almeida, o sucesso da norma está diretamente relacionado a uma forte presença do Estado, que deverá inspecionar e punir os responsáveis por atos ilícitos. "É preciso que haja um modelo que garanta o cumprimento das atribuições", adverte Severino. 

Os interessados em conhecer a íntegra desta norma poderão solicitá-la ao Diretor Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, através do e-mail odilonbraga@sindmar.org.br ou ainda, por meio do site: www.sindmar.org.br

Aquaviários marcam presença na posse do presidente da Petrobras

Tomou posse no dia 3 de janeiro na Presidência da Petrobras, o então senador José Eduardo Dutra, do PT (SE). O segmento sindical aquaviário foi representado na solenidade pelo Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido. Estiveram também presentes a cerimônia diversas autoridades e parlamentares.

Durante seu discurso, José Eduardo Dutra garantiu que a Petrobras trabalhará em sintonia com as diretrizes do governo Lula, contribuindo na promoção do desenvolvimento do Brasil e na preservação dos interesses nacionais. "Acompanhei com atenção as mudanças nos paradigmas legais que definem o perfil do setor de energia e petróleo. Tenho consciência dos novos cenários do setor, onde se destaca a internacionalização dos mercados e a revolução tecnológica, da qual a Petrobras é um dos destaques mundiais", disse.

O novo presidente também alertou para a necessidade de se reforçar a segurança das operações e proteger o meio ambiente. "Vamos trabalhar para que os acidentes sejam vistos como coisa do passado, do mesmo modo que não mediremos esforços para manter o sentimento de orgulho dos brasileiros pela nossa Petrobras. Sobre esse aspecto queremos que cada um dos nossos empregados seja um porta voz das qualidades de nossa empresa", atesta.

Em relação a política internacional da companhia, Dutra ressaltou que priorizará os mercados da América Latina, buscando ainda uma atuação mais forte na África,



O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, dá as boas vindas ao novo presidente da Petrobras, José Eduardo Dutra

"não só pela afinidade étnica e cultural entre nossos povos, mas também pela oportunidade de aplicação da tecnologia de produção em águas profundas, da qual a Petrobras é líder mundial." De acordo com o presidente, a gestão da nova diretoria ficará marcada pelo incremento da matriz tecnológica brasileira.

Ao se dirigir para os funcionários da estatal, José Eduardo Dutra assegurou que o preenchimento de cargos obedecerá sempre ao critério de competência. "Também procuraremos repor, de forma responsável,

o quadro de pessoal para assegurar a continuidade operacional e o seu desenvolvimento. Essa política visa, entre outros objetivos, superar a perigosa lacuna da transferência de conhecimento e de valores da cultura da empresa", adverte. Ele garantiu ainda que vai respeitar os direitos adquiridos dos beneficiários dos planos de aposentadoria, acrescentando que a política de recursos humanos da companhia será voltada para a valorização dos empregados e o diálogo permanente com as entidades representativas dos trabalhadores. 

O cadastro do SINDMAR é o mais completo e atualizado banco de dados com informações profissionais sobre o Oficial Mercante Brasileiro. Ele é valorizado pelas empresas na busca de profissionais.

Valorize seus dados, mantendo-os atualizados.



CONTTMAF recebe comunidade marítima no preparo da conferência da OIT

Representantes da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Federação Internacional dos trabalhadores em Transportes (ITF), dos armadores, dos sindicatos e da Autoridade Marítima estiveram reunidos no dia 10 de março com o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida na sede do SINDMAR para discutir os preparati-

vos para a Conferência Regional da OIT, a ser realizada entre os dias 28 e 30 de abril, no Othon Palace Hotel, em Copacabana, Rio de Janeiro. Na ocasião, Severino Almeida, que também preside o SINDMAR, recebeu uma placa do Diretor de Portos e Costas, vice-almirante Napoleão Bonaparte, em lembrança a sua visita àquela entidade.



Participaram ainda do encontro o presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação (Syndarma), Dr. Hugo Figueiredo, o vice presidente executivo, Dr. Carlos Roberto Decourt, o auditor fiscal de trabalho, Dr. Paulo Sergio, o Coordenador da Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário (EITPA), Dr. José Linhares, a representante do escritório da ITF no Rio de Janeiro, Dra. Filomena Garcia, e o representante do Escritório Central da OIT, em Genebra, CMT. Jean-Yves Legouas. 🇧🇷

Novo escândalo na emissão de licença para marítimos no Panamá



Novos casos de fraude na emissão de certificados no Panamá foram descobertos no último mês de março após a conclusão de uma auditoria interna realizada pela Autoridade Marítima daquele país (AMP). Unidades da polícia técnica judicial conseguiram prender três funcionários da organização envolvidos com o crime. Um quarto empregado da Autoridade Marítima está sendo procurado, acusado de ser o mentor intelectual da ação.

Os investigadores confirmaram ainda que um jovem mensageiro foi preso por roubar os 22 documentos provisórios da seção de valores da AMP. Ao ser interrogado, ele contou a polí-

cia que seu intuito era vendê-los para os três funcionários do órgão, que segundo ele, negociariam o material por um valor superior no mercado negro. Na mesma operação, os policiais conseguiram recuperar todos os formulários levados.

O escândalo é apenas mais um na série de fraudes ocorridas na emissão de licença para marinheiros panamenhos nos últimos anos. Mais de 20 funcionários da AMP já foram punidos por participação neste esquema. Os três últimos capturados deverão ser autuados por peculato e caso sejam considerados culpados, poderão cumprir pena de até oito anos de reclusão. 🇧🇷



SINDMAR: unificando os interesses do trabalhador aquaviário

A Revista Unificar vem se consolidando como um dos mais influentes meios de divulgação e defesa do trabalhador na atividade marítima. A ITF, Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, congratula o Sindicato Nacional dos Oficiais de Marinha Mercante — SINDMAR —, seu afiliado no Brasil, pela passagem do terceiro aniversário de sua criação e pelo estimulante exemplo dado ao movimento sindical através da unificação dos antigos Sindináutica e Sindimáquinas. São ainda dignos de nota nesta agremiação a seriedade, o compromisso com a ética e o desenvolvimento das relações laborais nos âmbitos nacional e internacional, a promoção da solidariedade entre os trabalhadores e o fomento à Marinha Mercante brasileira. A qualidade e o conteúdo da Revista Unificar simbolizam com maestria a busca incessante pela excelência no atendimento às necessidades e expectativas dos seus associados.

Parabéns, SINDMAR.

Antonio Fritz, Secretário Regional da ITF-Américas

TST apóia criação de Secretaria de combate à falsa cooperativa

O presidente do Tribunal Superior do Trabalho, ministro Francisco Fausto, avaliou o anúncio da criação da Secretaria de Economia Solidária, vinculada ao Ministério do Trabalho e Emprego, como valiosa decisão do governo na busca por melhorias nas relações de trabalho. De acordo com ele, uma das principais atribuições da nova Secretaria será o combate às falsas cooperativas de mão-de-obra, criadas principalmente para ferir os direitos trabalhistas. A pasta, que tem como titular o economista Paul Singer, também vai estimular a geração de emprego e renda. "O TST sempre combateu duramente essas cooperativas para se estancar esta prática de desrespeito aos direitos dos trabalhadores", disse o ministro.

Ele lembrou que a delegação do TST que participou da 90ª Conferência da Organização Internacional do Trabalho (OIT), em junho de 2002, em Genebra, apresentou moção propondo um cerco às cooperativas fraudulentas dentro do painel "Cooperativas de Trabalho". A proposta feita pelo ministro do TST Ives Gandra Martins Filho foi aprovada por unanimidade e acolhida pela OIT como recomendação aos países-membros do organismo.

Francisco Fausto ressaltou, ainda, que recentemente recebeu denúncia do diretor da OIT no Brasil, Armand Pereira, de que cooperativas falsas no Nordeste do País oferecem a locação de trabalhadores "cooperados" livres de direitos laborais. Elas asseguram que o tomador

da mão-de-obra não arcará com despesas que incluem licença-maternidade, aviso prévio, 13º salário, férias, recolhimento de encargos previdenciários, horas extras, indenizações trabalhistas, entre outras vantagens. Um panfleto oferecendo esse tipo de serviço, distribuído pela cooperativa Nortecooper, de Fortaleza, foi enviado ao presidente do TST pelo diretor da OIT. Fausto o repassou ao procurador-geral do Trabalho, Guilherme Mastrichi Basso, com a solicitação de estudar possível abertura de ação civil pú-

blica para punição dos responsáveis.

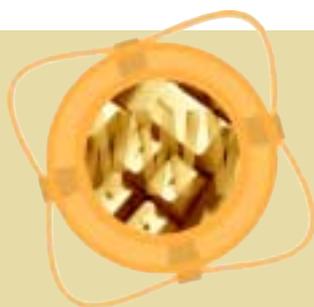
O presidente do TST advertiu que o procedimento do Tribunal, em ações envolvendo exploração de trabalhadores por falsas cooperativas, tem sido o de responsabilizar o tomador de serviços pelos direitos trabalhistas, inclusive pela relação de emprego ou vínculo empregatício, em geral sonegado pelas organizações fraudulentas. O ministro foi, por sinal, o primeiro relator de um caso dessa natureza que chegou ao TST. A Sucocítrico Cutrale foi condenada por ter requisitado serviços de uma falsa cooperativa, ficando responsável pela relação de emprego e suas conseqüências previstas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Para o ministro do Trabalho, Jacques Wagner a secretaria vai estimular a criação de autênticas cooperativas de serviço e de mão-de-obra. Wagner anunciou que vai propor ao Congresso Nacional a elaboração de projetos para reformulação da legislação do cooperativismo, visando a correção de distorções como as praticadas atualmente em prejuízo do trabalhador e denunciadas pelo presidente do TST. "Temos alguns maus empresários que, para fugir de determinadas contribuições sociais e de determinados impostos, montam uma empresa de terceirização de mão-de-obra com a fachada de cooperativa. Essas firmas não sobreviverão aos quatro anos de governo Lula", sentenciou o ministro ao anunciar a criação da Secretaria. 



Revista Unificar em espanhol

Leia as principais matérias desta edição no site do seu sindicato
www.sindmar.org.br





CURSOS DE IDIOMAS

Rio de Janeiro



CNA – Méier, Tijuca, Bonsucesso, Pilares e Nilópolis.



CCAA - Bangu, Campo grande, Ilha do Governador, São Cristóvão, Madureira, Del Castilho, Bento Ribeiro, Pavuna, Duque de Caxias, Ramos, Maracanã, Copacabana, Santa Cruz, Itaguaí, Niterói, Grajaú, Laranjeiras, Jacarepaguá, Tijuca, Ipanema, Fátima, Flamengo, Nilópolis, Belford Roxo, Bonsucesso, São João de Meriti e Queimados.



Wise Up – Todo Território Nacional



Wizard - Andaraí, Bangu, Bonsucesso, Botafogo, Campos, Centro, Copacabana, Caxias, Flamengo, Fonseca, Freguesia, Gávea, Ilha do Governador, Ipanema, Itaboraí, Leme, Madureira, Maracanã, Méier, São Gonçalo, Tijuca e Vila da Penha.



Fisk – Irajá e Penha



All – Tijuca



British and American – Tijuca, Botafogo e Centro



Plan Idiomas- Barra e Centro

Santos



CCBEU – Gonzaga



Wizard – Campo

Salvador



CNA – Barra



Fisk – Pituba

Belém



Yazigi - Bairro do Marco



CCAA - Tamandaré, Magalhães Barata e Doca Boulevard

Vila Velha



Fisk - Centro

CURSOS DE DESENHO

Rio de Janeiro



OBERG - Méier, Bonsucesso e Madureira

CURSOS DE INFORMÁTICA

Todo Território Nacional



S.O.S. Computadores – Todo território Nacional

HOSPEDAGEM

Rio de Janeiro



Mirador Rio Copacabana Hotel – Copacabana

UNIVERSIDADES

Rio de Janeiro



Universidade Estácio de Sá



Universidade Veiga de Almeida



Sociedade unificada de Ensino Superior e Cultura S.A. – SUESC



Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ

Belém



Faculdade Ideal

ESCOLAS

Rio de Janeiro



Centro Educacional Santa Mônica - Barra da Tijuca, Bento Ribeiro, Campo Grande, Cascadura, Madureira, Mangueira, Maricá, Ipanema e Santa Cruz.



Centro Educacional da Lagoa-CEL-Humaitá e Del Castilho

Belém



Grupo Educacional Ideal – Batista Campos



Centro de Estudos Objetivos – CEO – Umarizal



Centro de Educação Técnica do Estado do Pará – CESEP – Umarizal

ACADEMIAS

Rio de Janeiro



Academia Rio Swim – Jacarepaguá



Forma Total – Humaitá



Centro de Dança Jaime Aroxa – Botafogo



Academia Universo Atlético

Belém



Academia ABM – Nazaré

TELEFONIA CELULAR



ATL



Telefonica Celular

PLANO ODONTOLÓGICO



Odonto empresa

CURSOS AQUAVIÁRIOS



Instituto de Ciências Náuticas - ICN

Saúde e alimentação à Bordo

Evite os transtornos provocados por uma dieta inadequada

Manter hábitos saudáveis de alimentação é fundamental para quem passa tantos dias longe da família e a bordo de um navio em uma atividade estressante. As pessoas que procuram adotar uma dieta balanceada frequentemente têm mais disposição para o trabalho e estão menos pré-dispostas a contrair doenças cardíacas.

O regime alimentar deve incluir proteínas, carboidratos, gorduras, sais minerais e vitaminas. A hipovitaminose ou carência de vitaminas pode causar doenças, como escorbuto, beribéri, pelagra e outras. Deve-se comer regularmente e em horas certas. Durante as refeições pode-se tomar quantidade moderada de líquidos (leite, sucos de frutas ou água engarrafada ou fervida). Entre as refeições principais deve-se beber bastante água, que é um regulador do funcionamento dos órgãos e necessário para a eliminação dos produtos de excreção. O fumo tem efeitos nocivos sobre o sistema nervoso e os aparelhos respiratório e digestivo. Evitar fumar contribui, portanto, para preservar a saúde. Do mesmo modo, aquele que faz uso imoderado de bebidas alcoólicas não poderá desfrutar de saúde perfeita.

Em uma embarcação, é comum o tripulante sofrer a chamada diarreia do viajante, além de enjôos provocados pela chamada "doença do movimento". Para evitar o problema, ele deve dar preferência a alimentos cozidos e secos. Refrigerantes deixam o estômago mais ácido, ajudando a evitar infecções. O consumo, no entanto, deve ser moderado e com o auxílio de canudinhos. Os purificadores à base de cloro e iodo não são eficientes contra a diarreia. Além disso, são contraindicados para gestantes e portadores de doenças de tireóide. Deve-se ainda proibir o banho em locais poluídos.

Receitas

Para que você, marítimo, se mantenha disposto embarcado e com plena capacidade de produzir, o SINDMAR elaborou duas receitas leves à base de peixe. Experimente.

01. Robalo ao forno com purê de couve-flor

Ingredientes: 2 robalos de 500 gramas cada um, meio couve-flor, 50 gramas de manteiga, 2 decilitros de nata líquida, meio dente de alho cru, azeite de oliva virgem, sal, 2 gotas de tabasco.

Preparo: Para o purê de couve-flor, cozinhamos o couve-flor em abundante água fervida com sal. Escorremos e introduzimos o mesmo ainda quente em um vaso de batedor. Acrescentamos a manteiga em cubos e trituramos. Quando adquirir a consistência de um purê, adicionamos aos poucos a nata, voltamos a triturar, temperamos e passamos em um coador. Colocamos em banho Maria. Para o Robalo, retiramos a cabeça, a haste e as tripas, e os partimos ao meio seguindo a espinha. Em uma frigideira, com um pouco de azeite e fogo forte, douramos o robalo. Ao terminarmos de assá-lo em um forno a 100 graus, o robalo deve ficar dourado por fora e rugoso por dentro. Temperamos. Picamos o alho fino e colocamos em quatro centilitros de azeite. Quando o alho começar a saltitar, retiramos do fogo e coamos o azeite. Acrescentamos umas gotas de tabasco e reservamos.

Composição e apresentação: Espalhamos em um prato uma concha de purê de couve-flor, em cima colocamos os pedaços de robalo e, sobre eles, uma colher de azeite de alho.



02. Dourado ao limão com legumes assados

Ingredientes: 2 filés de dourados de uns 600 gramas cada um, suco de limão, azeite de oliva virgem, sal, meia berinjela, um pimentão verde, meia abóbora, 4 alcachofras, um tomate maduro, sal.

Preparo: Para os legumes, pré-aquecemos o forno a 120 graus. Descascamos e retiramos as sementes do tomate. Partimos a berinjela e a abóbora. Cortamos o rabo e as sementes do pimentão verde. Limpamos as alcachofras, retirando seu rabo e suas folhas até atingir a parte amarela. Temperamos todas os legumes com sal e adicionamos um pouco de azeite. Envolvemos em papel de alumínio e assamos. Devemos ter em conta o ponto de cada legume, que varia de um para outro. Os primeiros a ficarem cozidos são a berinjela, a abóbora e o tomate. Em seguida, vêm o pimentão e as alcachofras. Uma vez assados todos os legumes, retiramos o papel de alumínio e cortamos o tomate em cubos; a berinjela, a abóbora, e o pimentão, em tiras; e as alcachofras, em quartos. Reservamos os legumes. No momento de servi-los, colocamos no fogo todos juntos com um pouco de azeite e temperamos. Descascamos o dourado e limpamos a haste, a cabeça e as vísceras. Retiramos o lombo. Pré-aquecemos no forno a 160 graus. Colocamos os lombos do dourado sobre uma travessa, temperamos, salpicamos com azeite e assamos. Ao retirarmos do forno, colocamos uma gotas de limão no peixe.

Composição e Apresentação: Legumes quentes debaixo do dourado. 



Galeria Maldita

Lamentável galeria de políticos de discursos bonitos e práticas horríveis.

FRANCISCO RODRIGUES

- Engenheiro Agrônomo com especialização em Desenvolvimento Rural e Urbano
- Coordenador Estadual do Projeto Sertanejo (1980-1981)
- Diretor-Técnico da Cia. de Sementes e Mudanças de Pernambuco da Secretaria de Agricultura do Estado (1981-1982)
- Secretário de Agricultura do Estado de Roraima (1983-1985)
- Coordenador Estadual da Comissão de Planejamento Agrícola, Boa Vista, RR (1985).
- Vereador Constituinte por Roraima (1988 - 1991)
- Atual Deputado Federal pelo PFL de Roraima (4º mandato)
- Titular da Comissão de Amazônia e Desenvolvimento Regional e da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

-
- Trocou de partido seis vezes ao longo da carreira política
 - Autor do Projeto que estipula que o valor do salário mínimo será equivalente a 1,5% do teto salarial fixado constitucionalmente para a administração pública.
 - Relator da proposição elaborada pelo governo passado sobre o Acordo para Transporte Marítimo entre o Brasil e os Estados Unidos, o qual prevê a abertura do mercado brasileiro aos armadores estrangeiros para que estes concorram ao transporte de carga comercial no tráfego bilateral.
 - Como relator, manifestou-se contrário ao nosso projeto de regulamentação da profissão, apresentado em 1995.
 - Votou a favor do Projeto de Lei 134/01, que altera o artigo 618 da CLT, flexibilizando direitos trabalhistas como férias, décimo –terceiro salário, entre outros.
 - Votou contra a recomposição das perdas salariais dos aposentados e pensionistas desde 1991.
 - Votou a favor do texto base da Reforma Administrativa, que incluía redução e flexibilização dos direitos do funcionalismo público.
 - Votou a favor do aumento de 40 % no tempo de serviço do atual segurado do INSS para aposentadoria proporcional
 - Votou a favor da redução de até 30% no salário do servidor que passar para a inatividade.

Você sabia? Seu sindicato sabia!
Antes de votar, consulte seu sindicato.

Acompanhe em nosso site (www.sindmar.org.br) a composição desta lamentável galeria.

A cobertura ATL é como a Marinha Mercante: presente em todo o território nacional.

Tarifas e condições exclusivas para associados do SINDMAR.

Você fala	Você paga
50 + 50 minutos*.....	R\$ 44,00/mês
100 minutos .	R\$ 69,00/mês
200 minutos.....	R\$ 121,97/mês

Nokia 1220

Planos Corporativos ATL
Envia e recebe Torpedos.
Agenda com 200 posições de memória. 35 toques musicais.
Relógio despertador.



Em 3x sem juros

R\$ **16,³³**
ou à vista R\$ **49,**

Televendas - *700 do seu ATL - Rio de Janeiro (Grande Rio): 4001-6020. Espírito Santo (Vitória e Regiões Metropolitanas): 4001-6020. Demais regiões: 0800 20 60 20.



Andaraí (Shopping Iguatemi) - Barra da Tijuca (BarraShopping e Downtown) - Botafogo (Shopping Rio Sul, 1º e 4º pisos e Rua Voluntários da Pátria, 143) - Campo Grande (West Shopping Centro (Rua do Ouvidor, 90 e Av. Treze de Maio, 33 - lj. C) - Copacabana (Av. Nossa Senhora de Copacabana, 728) - Del Castilho (NorteShopping) - Duque de Caxias (Rua Manuel Correa, 26, loja C) - Ipanema (Rua Visconde de Pirajá, 217) - Leblon (Rua Ataulfo de Paiva, 615, lj. A) - Madureira (Madureira Shopping) - Niterói (Plaza Shopping) - Nova Iguaçu (Iguaçu Top Shopping) - Volta Redonda (Sider Shopping Center, Rua 12, 300, lj. 321) - Tijuca (Shopping Tijuca, 1º piso, lj. 1407) - Shopping Fashion Mall (lj. 115A) e Alcântara (Calçadão).

Oferta válida somente para associados do SINDMAR até 09/05/2003 e para pagamento da conta mensal mediante débito automático. Estoque mínimo de 30 aparelhos. Sujeito a duas análises de crédito. Compra limitada a dois aparelhos por CPF. Permanência mínima de 12 meses no plano, sujeito a multa contratual. *100 (cem) minutos mistos somente para ligações originadas em seu Estado de registro (RJ ou ES). Dos minutos contratados, 50 podem ser usados em qualquer horário em ligações locais tanto para celular quanto para telefones fixos e em chamadas interurbanas nacionais para telefones fixos. Os outros 50 minutos podem ser usados no horário reduzido (de segunda a sábado, das 21h às 7h, domingos e feriados nacionais) em ligações locais para celulares ATL e telefones fixos.