



unificar

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante • SINDMAR • Nº 29 • Agosto/2010

Todo apoio à Unidade Sindical
With articles in English version

SINDMAR

2010



a DÉCADA

Investindo em pessoas

***Inúmeras vitórias coroaram as grandes lutas
vividas nesta primeira década***

Expansão do SINDMAR: uma conquista de todos



Belém



Fortaleza



Cabedelo



Vitória



Macaé



Santos



Paranaguá



Rio Grande



Investindo
em pessoas

54

90

SINDMAR

2010

62

Investindo
em pessoas

1ª DÉCADA

100

38

sumário

28 GRAVIDEZ DAS MARÍTIMAS EM DEBATE

SINDMAR e governo federal discutem tema. Falta de legislação específica prejudica trabalhadoras

32 SEXTO SEMINÁRIO DO SINDMAR É ORGANIZADO NO PARÁ

Sindicato promove a consciência sindical e a união dos oficiais e eletricitistas mercantes

38 CINCO ANOS DA GREVE NO SISTEMA PETROBRAS

ENGLISH VERSION

Paralisação histórica resultou em conquistas significativas para trabalhadores marítimos

54 TRIPULANTES DO LIVRAMENTO FICAM À DERIVA NO OCEANO ÍNDICO

Navio da Transpetro apresenta problemas no motor de combustão principal e fica à deriva por quase três semanas

60 DPC TEM NOVO DIRETOR

Vice-Almirante Leal Ferreira assume Diretoria responsável pelo desenvolvimento do ensino profissional marítimo e das atividades relativas à segurança do tráfego aquaviário

62 PRIMEIRA DÉCADA DO SINDMAR ENGLISH VERSION

Vitórias coroam grandes lutas dos oficiais e eletricitistas mercantes

82 AQUAVIÁRIOS LUTAM CONTRA DESRESPEITOS DÁ CINCO & BACIA ENGLISH VERSION

Greve mostra força e organização dos trabalhadores e conta com apoio internacional

86 RPB-IMO TROCA DE COMANDO ENGLISH VERSION

Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho é o escolhido para comandar a Representação Permanente Brasileira na IMO

90 DIVISOR DE ÁGUAS

Transpetro lança dois navios petroleiros após 13 anos da entrega da última embarcação de grande porte construída no Brasil

100 O PERIGO MORA AO LADO

Tragédia com plataforma da Transocean assusta o mundo

108 O PRIMEIRO DE SETE

Log-In lança navio no Rio de Janeiro e aguarda construção de outros seis até 2013

E MAIS

4 Editorial

6 A Voz do Marítimo

7 Tábua das Marés

9 Cartas

10 Aviso aos Navegantes

12 Diário de Bordo

20 Acordos Coletivos

23 MP abre inquérito contra UP Offshore

24 Visitas a Bordo

26 Mulheres conquistam Praça de Máquinas

30 Oficial Ticiania é Comandante

31 Alteração na Normam 08

37 Estágio supervisionado

56 Espaço Aberto

58 Reunião da CPNA

80 Artigo: Mantendo a proa

88 Artigo do Nilson José Lima

98 CSA inicia projeto de mudança para Região Serrana do RJ

104 Coluna do Sérgio Barreto Motta

110 Livros

111 Marinha Mercante do futuro

112 Escalpelamento: ações para diminuir estatística

114 Novo site do SINDMAR



Severino Almeida Filho

Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF

Um Sindicato para o milênio

O ano 2000 nos chegou com a realização de um sonho alimentado por décadas ao longo do século XX: a unificação sindical dos Oficiais de Náutica e de Máquinas da Marinha Mercante brasileira.

Neste 2010, adentramos na segunda década da história do nosso SINDMAR, depois de cumprida uma excepcional primeira década. Temos muito a comemorar!

Só os mais antigos que testemunharam vários anos de nossa história, antes da unificação, podem testemunhar momentos que têm muito a nos ensinar.

Por exemplo, o descalabro no início dos anos 90, resultante da sucessão da Diretoria presidida por mais de duas décadas pelo companheiro Rômulo Augustus, em nome da mudança. Não nos é permitido esquecer que, em não mais do que três anos, os novos dirigentes por muito pouco não deitaram na lama o

histórico e antigo Sindináutica – Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e Práticos de Portos da Marinha Mercante –, definitivamente inscrito na história do sindicalismo brasileiro com seus honrosos 68 anos de luta em defesa de uma autêntica Marinha Mercante brasileira, bem como na defesa dos interesses de seus representados.

Só os mais antigos testemunharam, ao vivo e em cores, a grandeza da história do antigo Sindimáquinas – Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante –, que ao longo do mesmo período inscreveu, igualmente, seu nome na nossa história, culminando com a incontestável liderança no movimento grevista de 1987, presidido pelo companheiro Edson Areias. Também, somente os mais antigos puderam testemunhar os tristes anos de incompetência, desmandos e descompromisso que ali reinaram após o seu único mandato.

editorial

Por certo, só os mais antigos podem testemunhar a estrutura e perspectivas que contavam os Eletricistas Mercantes, antes da sua unificação com o SINDMAR, em 2004.

Só os mais antigos podem registrar de viva voz o anseio da esmagadora maioria pela unificação sindical. O quão era necessário e desejável. O quão era dificultado por uma minoria encastelada em princípios e preconceitos tão bem representados pela imprópria expressão “água e óleo não se misturam”.

Só os mais antigos podem descrever os anos vividos com a dor de quem viveu o desemprego; quando embarcados, descrever os longos períodos a bordo, com reduzido repouso; e, sem saudades, lembrarem-se dos baixíssimos salários que reinaram nos anos 90. Só os mais antigos, também, podem testemunhar sobre o período que se buscou embarque em

outras bandeiras, notadamente nos navios da antiga Docenave, como fuga para a triste realidade reinante naquela ocasião. Só os mais antigos podem, de fato, referir-se aos tempos em que tanto se ouvia: “a Marinha Mercante brasileira morreu” e “tudo isto aqui não dura mais dois anos.”

Durou; e vai durar muito. Muito mais. Tornamo-nos fortes, nos formamos em lutas e vitórias!

Só os mais jovens podem olhar para uma Marinha Mercante brasileira como expressão de um cenário de pleno emprego, de salários em ascensão, de cláusulas sociais mais valiosas e períodos de embarques menores. Só os mais jovens podem confundir este cenário com o sentimento de perpetuação. Só aos mais jovens é permitido acreditar no alcance do paraíso como ordem natural das coisas. Precisam, contudo, olhar o futuro, conhecendo o passado.

Os mais antigos e os mais modernos podem ter experiências e percepções distintas, mas têm, pelo menos, um mesmo dever para o alcance do bem comum: de um lado, fazer lembrar e, de outro, buscar conhecer o passado. Podem e devem defender em conjunto o presente, enquanto juntos constroem o futuro das novas gerações.

Esta é a mensagem que a Diretoria do SINDMAR deixa a todos, cônica de seu fundamental papel nas mudanças ocorridas, orgulhosa dos esforços emitidos, bem como determinada a continuar a luta. Vida longa ao SINDMAR! Vida longa à Marinha Mercante brasileira. Que venham as novas décadas!

Nossos efusivos parabéns à família SINDMAR. Desejamos boa e produtiva leitura a todos.

Saudações marinheiras.
Severino Almeida Filho
Presidente – SINDMAR



A voz do Marítimo

Edison Chouest: desrespeito à vida, à mulher e às trabalhadoras

“Avissei à empresa que estava grávida de duas semanas. Não desembarquei porque a companhia alegou que não havia ninguém para me substituir. A empresa só me desembarcou um mês depois. Ao chegar no Rio de Janeiro, fui ao obstetra, que constatou o aborto. O médico disse que isso poderia ter ocorrido devido a grandes esforços, até o fato de subir e descer escadas. Eu me submeti a procedimentos de curetagem, que foi a parte que me doeu mais, pois senti um vazio imenso dentro de mim; essa, sim, foi a parte mais difícil de ser curada e preenchida. Meu marido também é da Opmar e, quando me contrataram, em dezembro de 2008, não fizeram um plano de saúde para mim, colocando-me como dependente de meu esposo. Pouco tempo depois, meu marido pediu demissão e fiquei sem plano de saúde. Hoje estou com quatro meses de gravidez. Informei à empresa que estou à disposição para trabalhar na base em Macaé ou Niterói. Perguntei para a companhia o que eles iriam fazer comigo. A Opmar informou que eu iria trabalhar na base da empresa em Macaé. Porém, até o momento, não me deram nenhum telefonema para dizer a data em que eu vou iniciar na base. Espero que mulheres marítimas nunca passem pelo que eu passei e que lutem pelos seus direitos. Muitas empresas se recusam a contratar mulheres por causa da questão da gravidez. Na entrevista em muitas companhias, a primeira pergunta que fazem é se a marítima é casada, se tem filhos e se pretende engravidar. Quando não há opção para contratar, algumas empresas optam por mulheres jovens, recém-formadas e solteiras. As companhias ficam com receio de contratar mulheres com mais de 28 anos porque acham que há possibilidade de gravidez e de dar prejuízo à empresa. Temos que nos unir e colocar em pauta essa questão. Sei que a luta vai ser difícil, mas não podemos desistir.”

Abeam: sinônimo de retrocesso

Concordamos com o SINDMAR em não querer fazer acordos com a participação da Abeam. Acreditamos que a intenção da Abeam em fazer este acordo será um retrocesso à categoria e ao pessoal da Marinha Mercante como um todo. Tal atitude está na contramão da perspectiva futura de uma Marinha Mercante brasileira fortalecida. Precisamos de

estímulos para alavancar nossa categoria e a permanência dos bons e futuros oficiais, para que, ao concluírem a etapa acadêmica, permaneçam e ajudem a fortalecer todo o aparelho da Marinha Mercante brasileira. Do SINDMAR, esperamos posicionamento enérgico e soberano dentro da legalidade, para que nós não sejamos prejudicados.

Edison Chouest: rotatividade e tripulação estressada

“Estou há pouco tempo na empresa e o que vejo são tripulantes estressados por conta da rotatividade. Escala certa é raro que causa prejuízos à vida social de cada um (este é o meu caso). Sou totalmente contrário às condições ofertadas pela Opmar, Jetmar, Bram...”

Edison Chouest: número um em quê?

“É um absurdo a Opmar querer assinar acordo com a Abeam. Estamos falando de uma empresa que fala aos quatro ventos que quer dominar o mercado e se tornar a ‘número um’ – pelo visto, só em número de embarcações... Pois, de resto... Venho dar meu veto negativo diante dessa posição da empresa e conto com o SINDMAR nessa luta.”

Edison Chouest: nivelando por baixo

“Lamentável. Profissionais de qualidade exigem salários de qualidade. Como uma empresa que pretende se tornar referência na Bacia de Campos tem tal atitude? A única explicação é querer nivelar os funcionários do quadro marítimo por baixo. Se isso se concretizar, podem ter certeza de que haverá uma evasão de oficiais da empresa.”

Edison Chouest: e o respeito, ó!

“Nosso sentimento é de indignação e frustração por sentir que a empresa não tem a intenção de valorizar esta classe trabalhadora que veste a camisa e se orgulha de fazer parte de um grupo forte e com crescimento significativo aqui no Brasil. Sabemos que, com frequência, os companheiros são chamados durante seus períodos de folga para embarcar ou para permanecer embarcados depois do término do seu período. A hora é de união e de total repúdio a essas intenções.”

MARÉ ALTA

▲ Pontapé inicial na expansão da frota

Bons ventos impulsionam a Transpetro a expandir e renovar a frota. Recentemente, a companhia lançou o casco do primeiro navio do Promef I, João Cândido. A subsidiária para transportes marítimos da Petrobras estuda lançar também, ainda em 2010, o Promef III. O programa será destinado à construção de barcas e empurradores para a navegação fluvial.

▲ Cipa marítima

A Seabulk e a Aliança informaram processo de eleição para gestão 2010/2011 da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes. O período eleitoral da primeira Cipa marítima na Seabulk foi do dia 13 até 28 de julho; na Aliança, o prazo terminou no dia 16 de julho. A divulgação e a transparência em processos eleitorais são fundamentais. Importante, também, é participar deste processo, concorrendo ou conhecendo as chapas candidatas.

▲ No rumo certo

O grupo Maestra, do qual fazem parte as empresas Vessel Log e NTL, inicia as operações no Brasil seguindo um ótimo rumo. Além de apresentar uma boa proposta aos oficiais e eletricitas, por intermédio do Sindicato, para negociar as melhores condições laborais para seus funcionários do quadro de mar, as companhias incluíram no Acordo Coletivo uma cláusula de proteção a marítima gestante, garantindo remuneração integral, como se estivesse embarcada. Tal regra aplica-se ao período de gestação compreendido entre a notificação à empresa e o oitavo mês de gravidez. Depois, o custeio passa a ser do INSS.

▲ Mulheres no comando no offshore

Desde que as mulheres tiveram oportunidade de ingressar no quadro de oficiais da Marinha Mercante brasileira, elas demonstram que garra, competência e responsabilidade não são características ligadas exclusivamente aos homens do mar. Um dos mais recentes exemplos foi a assunção da Oficial Ticiane Fabrícia Moreira Coelho ao comando da embarcação Luanda Tide, da Maré Alta do Brasil, que, assim como a Pan Marine, pertence ao grupo Tide Water.

▲ Mais um navio é lançado ao mar

Recentemente, a Log-In lançou ao mar o primeiro porta-contêiner de uma série de cinco embarcações que atuarão na cabotagem brasileira. O Log-In Jacarandá, que terá capacidade para transportar 2.700 TEUs, foi encomendado ao estaleiro Ilha/Eisa, no Rio de Janeiro. As demais embarcações deverão ser entregues até 2013. No plano de expansão da frota da companhia está prevista, também, a construção de dois graneleiros.

MARÉ BAIXA

▼ Pink Flix: Lenga-lenga

A Pink Flix, além de ter criado uma série de impasses na negociação do ACT 2008/2009, só aceitou em avançar nas propostas feitas após a intermediação do Ministério do Trabalho e Emprego, em reunião realizada na SRT/RJ. Na ocasião, o acordo foi acertado. Contudo, até o presente momento, a empresa não assinou o documento, dando clara demonstração de ter voltado atrás nos itens acordados. Consequentemente, o processo do ACT 2009/2010 está emperrado. Como a data base é dezembro, a negociação do acordo para o período 2010/2011 ainda não iniciou.

▼ Abeam: máquinas à ré!

Na negociação para o novo ACT, as intransigências das companhias do apoio marítimo bloqueiam qualquer tipo de avanço. O impasse tomou conta do processo de negociação. Além de proporem um piso remuneratório mínimo, os representantes das empresas filiadas à Abeam querem que as companhias, que negociam em separado com o SINDMAR, passem a debater um só acordo nas condições já estabelecidas no último ACT com a Associação. Isto significaria colocar em risco as conquistas obtidas nos últimos anos.

▼ Companhias do apoio marítimo: remando contra a maré

As empresas Alfanave, Bram, Opar e Jetmar, todas do grupo Edison Chouest, não estão interessadas em avanços para o ACT; pelo contrário, querem assinar o acordo da Abeam, que nos termos propostos, significa um grande retrocesso. Os acordos são diferentes e isso traria prejuízos aos oficiais e eletricitas que têm vínculo com as referidas empresas. Da mesma forma age a BOS, do grupo Farstad Shipping, que tenta nivelar por baixo a remuneração dos representados do SINDMAR. O sentimento a bordo das embarcações destas companhias é de indignação e frustração. A hora é de união e de total repúdio a estas intenções.

▼ Norskan: toda gravidez será punida

A Norskan, empresa do grupo DOF, que há alguns anos era conhecida como uma das referências no mercado offshore, a cada dia deteriora ainda mais a sua imagem. Além de se recusar em negociar o ACT com o SINDMAR em termos viáveis para os oficiais e eletricitas mercantes, a companhia discrimina e desrespeita tripulantes que engravidam. O tratamento dado pela empresa às marítimas gestantes parece ser uma punição exemplar para que outras companheiras não se atrevam a engravidar.

▼ Transocean: querendo dar um "jeitinho"

A companhia, proprietária da plataforma Deepwater Horizon, que explodiu no Golfo do México ocasionando a morte de 11 pessoas e o vazamento de milhões de litros de petróleo, insiste em não querer negociar as questões de interesse dos representados do SINDMAR num Acordo Coletivo de Trabalho. Além disto, a Transocean foi denunciada por não cumprir a Resolução Normativa número 72 e por contratar oficiais para desempenhar funções diferentes das que compõem a tripulação da embarcação. De acordo com a denúncia, a companhia utiliza as Cadernetas de Inscrição e Registro (CIR) destes oficiais para compor o Cartão de Tripulação e Segurança (CTS), numa tentativa clara de tentar ludibriar o que determina a NR-72.



Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

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

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

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

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

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

DIRETORIA SINDMAR

PRIMEIRO PRESIDENTE Severino Almeida Filho

SEGUNDO PRESIDENTE José Válido Azevedo da Conceição

DIRETOR-SECRETÁRIO Odilon dos Santos Braga

PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO Nilson José Lima

SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO Jailson Bispo Ferreira

DIRETOR DE COMUNICAÇÃO Paulo Rosa da Silva

DIRETOR PROCURADOR Marco Aurélio Lucas da Silva

DIRETOR DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL José Nilson Silva Serra

DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS Darlei Santos Pinheiro

DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL Nelson Nunes

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

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

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

Delegacia no Rio Grande Rua Conde de Porto Alegre, 107, Rio Grande, RS
CEP 96200-330 Tel. (53) 3231 8185 secretariars@sindmar.org.br

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

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

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

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

FILIADO À



EXPEDIENTE

EDIÇÃO Assessoria de Imprensa do SINDMAR

JORNALISTA RESPONSÁVEL Marcio Arruda (JP 19622 RJ)

JORNALISTA ASSISTENTE Luciana Aguiar (JP 28940 RJ) **CAPA E DESIGN** Fernando Braga

REVISÃO – PORTUGUÊS Shirlei Nabarrete Nataline **VERSÃO EM INGLÊS** Edson Areias

PRODUÇÃO Sol Gráfica **TIRAGEM** 15 mil exemplares

Ação e resultado

“É com satisfação que informamos que após negociação com a Companhia Docas do Pará os tripulantes poderão ter o acesso facilitado no terminal de Miramar. Esclarecemos que o acesso está autorizado até a cabeça da ponte do pier somente para os carros que prestam serviço à Transpetro, sendo proibidos os carros particulares. Temos certeza de que essa facilidade dará mais conforto aos tripulantes, principalmente nos dias de chuva ou no transporte de bagagem. Registramos, ainda, que toda essa negociação foi realizada juntamente com o SINDMAR. A participação do Sindicato foi fundamental para o pleno êxito da conquista”.

João Alberto Melo Soares
Agente Marítimo

Autor do livro

“Na última edição da excelente UNIFICAR houve citação de alguns livros ligados à nossa atividade,

Cartas



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

inclusive a História da Marinha Mercante Brasileira – volumes I e II. Agradeço pelas citações do meu nome e da participação do Centro dos Capitães no projeto. Entretanto, deixou de ser citado o nome do autor do livro, CLC Alberto Pereira de Aquino, que, a nosso pedido, dedicou seis anos e meio de seu tempo na elaboração da exaustiva obra que certamente servirá de referência aos atuais e futuros companheiros”.

Álvaro Almeida
Presidente do Centro de Capitães

Reconhecimento

“Gostaria de destacar que o retorno à elaboração dos manuais do Ensino Profissional Marítimo representa uma verdadeira recompensa por esse trabalho solitário, difícil e estressante. Na verdade, isso tudo começou no próprio SINDMAR, quando nos solicitou a criação do Manual do ESRS, o qual não existia no Brasil. A partir daí, começamos aquela bateria de cursos de Responsabilidade Social

no nosso Sindicato para viabilizar o embarque dos nossos colegas no offshore. Hoje já temos diversos manuais entregues”.

Sérgio Anjos
Comandante

Dedicação sindical

“Quero agradecer todo o apoio que o SINDMAR me deu, desde a época de nossa formatura até hoje. Muito obrigado, mesmo. Em março, os demais estarão embarcados. Agradecimentos em nome da turma ASON do Ciaba 01/2008”

Paulo Victor Guimarães Ferreira – 2ON

Revista UNIFICAR

“Parabenizo a revista UNIFICAR pela qualidade de suas informações. A publicação sempre nos proporciona boas recordações de nossos longos anos vividos no mar. Como hoje vivo distante, inclusive das praias, gostaria de voltar a receber exemplares dessa belíssima revista”.

Gervasio Pimentel Gomes – CLC

Novo site

“Gostaria de parabenizar o novo site do SINDMAR. Muito mais dinâmico e visualmente agradável e moderno”.

Pedro Henrique Parente
Albuquerque – 2ON

Informação para todos

“O Superintendente Regional do Trabalho e Emprego no Maranhão, Allan Kardec Ayres Ferreira, cumprimenta, por meu intermédio, a toda a equipe pela excelente qualidade e conteúdo informativo da Revista UNIFICAR do SINDMAR, que temos recebido regularmente”.

José Castro Coelho – Assistente do
Superintendente SRTE/MA

Sintonia com representados

“Agradeço, novamente, ao SINDMAR pelo apoio e aproveito a oportunidade para elogiar o trabalho no atendimento atencioso, educado e prestativo a nós marítimos”.

Max Barreiros – 1ON

Uma década do SINDMAR

“O Comandante e sua Oficialidade parabenizam o SINDMAR por ocasião da comemoração de seus dez anos de fundação, augurando votos de continuado sucesso na nobre missão de auxiliar o preparo de parcela do Poder Marítimo brasileiro”.

Sérgio Ricardo Segovia Barbosa
Comandante do navio
Polar Almirante Maximiano

ERRATA:

Na edição número 28 da revista UNIFICAR, na nota “Belém contempla formatura de oficiais”, o nome correto é Cintia Pinheiro Costa, que na verdade foi a primeira colocada no curso de Máquinas da EFOMM pelo Ciaba em 2009. O Oficial Renan Mendes Soares foi o primeiro aluno de Máquinas em 2008. Também na edição número 28 da revista, a foto dos tripulantes na página 19 é do navio NT Araucária, e não do NT Angelin. Na mesma edição, na p. 48, o nome do Oficial é Rafael Adeodato.



Aviso aos navegantes

Revalidação da Certificação para Navios-Tanque

Recomenda-se atenção aos oficiais que estão embarcados, ou que queiram embarcar em navios-tanque, para a determinação da Diretoria de Portos e Costas (DPC) quanto à revalidação da certificação para operar esse tipo de navio.

A partir do final de 2008, a DPC determinou que a certificação referente à operação em navios-tanque (petróleo, químico e gás), prevista no Capítulo V da Convenção STCW 78/95, tivesse a validade de cinco anos.

Assim sendo, a primeira certificação para operar esses tipos de navios é normalmente concedida após aprovação em um curso Especial de Segurança em Operação de Carga em Navios Petroleiros / em Navios-Tanque para Gás Liquefeito / em Navios-Tanque para Produtos Químicos (ESOP/ESOG/ESOQ), ou no caso de familiarização pelo curso Especial de Familiarização em Navios-Tanque (EFNT) ou pelo estágio de três meses a bordo de um navio-tanque. Para as demais revalidações, após esse período inicial de cinco anos, é necessário que o oficial comprove ter embarcado pelo menos um ano, nos últimos cinco anos, em navio-tanque do tipo cuja certificação se quer revalidar. Por exemplo: se quiser revalidar certificação referente a petroleiro, deverá comprovar embarque de pelo menos um ano nos últimos cinco anos em navio petroleiro. Se quiser revalidar a certificação de petroleiro e gaseiro, deverá embarcar um ano no navio petroleiro e um ano no navio gaseiro nos últimos cinco anos.

Caso o Oficial Mercante não comprove o embarque citado anteriormente, será necessário que faça novamente o curso ou os cursos para os quais se quer revalidar a sua certificação.

Atento a esse problema, o SINDMAR já encaminhou sugestão para a Diretoria de Portos e Costas a fim de que os oficiais possam obter a revalidação de sua certificação em tempo relativamente curto e de maneira que melhor atenda aos seus interesses.

Complementação aos cursos ACON/ACOM

Por meio do Ofício 0694 de 17/09/2009, o SINDMAR encaminhou à DPC sugestão de criação de um curso Especial Complementar aos cursos ACON/ACOM.

Essa complementação permitiria que os oficiais que o concluíssem tivessem um *upgrade* em sua formação profissional, qualificando-os para realizar os cursos de aperfeiçoamento (APNT/APMA). Desta forma, permitiria que pudessem ascender às demais categorias do seu grupo, como ocorria com quem concluiu os cursos ACON/ACOM até de 2001.

Essa sugestão foi bem recebida pela DPC, que determinou ao Ciaga realizar estudo para a implementação deste curso complementar. O SINDMAR busca ter, em breve, resposta favorável a esta solicitação. Incluem-se, aí, as instruções sobre a seleção de quem poderá ser inscrito ou matriculado no citado curso. Deverá haver rigor nessa seleção, que visa permitir que esses oficiais tenham formação semelhante

à dos oficiais egressos dos cursos da EFOMM e dos cursos de Adaptação (ASON/ASOM).

Cursos de Combate à Poluição e Posicionamento Dinâmico no CSA

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

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

Cursos de Posicionamento Dinâmico Técnico no CSA

O Centro de Simulação Aquaviária lança o curso de Posicionamento Dinâmico (DP) Técnico, específico para os oficiais de máquinas e eletricitas da Marinha Mercante. O curso cumpre as especificações da International Marine Contractors Association (IMCA), instituição internacional responsável pelo curso. Os alunos e alunas que concluírem e forem aprovados no curso de DP Técnico do CSA receberão o Log Book do IMCA.

Os oficiais de máquinas e eletricitas interessados neste curso podem entrar em contato através do correio eletrônico secretaria@fhm.org.br. Ao enviar a mensagem eletrônica, os interessados podem solicitar a inclusão de seus e-mails na mala

direta do curso, que divulga datas, horários e outros detalhes sobre o DP Técnico.

Censo de aquaviários

O prazo para recadastramento de aquaviários ainda não terminou. O objetivo da iniciativa é depurar os dados do Sistema de Aquaviários (SISAQUA) para que se tenha um quadro preciso de todo o pessoal ativo. Esta fase é destinada a oficiais (marítimos e fluviários). Para realizar o recadastramento, o aquaviário terá de comparecer obrigatoriamente à Capitania/Delegacia ou Agência da DPC na qual esteja jurisdicionado ou para a qual esteja solicitando transferência de jurisdição, portando a documentação pertinente ao assunto. Para saber a documentação necessária, entre em contato com o seu Sindicato. O censo será

conduzido com base nos lançamentos constantes do SISAQUA e nos documentos apresentados pelos aquaviários. Por isso, é fundamental a participação de todos para o sucesso da iniciativa.

Certificação de oficiais embarcados em Plataformas/ FPSO/Navio-Sonda

Tendo em vista dificuldades na revalidação do certificado de competência dos oficiais que estão embarcados em Plataformas, FPSO e Navios-Sonda, motivadas por recente alteração no item 0126 da Normam-13, o SINDMAR realiza gestões com a DPC. As ações têm finalidade de sanar este problema, incluindo a expedição para Diretoria de Portos e Costas, do Ofício 108 de 10/02/2010, que contém proposta para solucionar essa questão.



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

*Investindo
em pessoas*





Diário de Bordo

Debate em Belém

O SINDMAR, representado pelo Diretor de Relações Internacionais Darlei Pinheiro, realizou palestra para formandos do curso de Adaptação para Oficial de Máquinas, Acom 2010 do Ciaba. Temas como negociações de ACTs,

as Resoluções Normativas números 31, 58 e 72, Bandeira de Conveniência e mercado de trabalho para oficiais mercantes foram amplamente discutidos na palestra. **No dia 10 de março de 2010.**



SINDMAR



SINDMAR

Solenidade para novo Capitão dos Portos do CE conta com participação do SINDMAR

O representante dos oficiais e eletricitas mercantes foi convidado a participar da cerimônia de transmissão do cargo na Capitania dos Portos do Ceará. O novo Capitão dos Portos é o CMG Alexandre Sá Cavalcante, que assumiu no lugar do CMG Luiz Rodrigues Silva. No mesmo dia, o Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, presenciou a solenidade de inauguração da nova Sede da Capitania dos Portos, em Mucuripe, na capital cearense. **No dia 15 de janeiro de 2010.**

Capitania dos Portos da PB troca de comando

O SINDMAR foi convidado a prestigiar a solenidade de troca do Comando na Capitania dos Portos da Paraíba. A cerimônia, que aconteceu na própria Capitania, em João Pessoa, contou com a presença do Delegado Regional do SINDMAR em Cabedelo, Rosivando Viana, e de autoridades civis e militares. Na solenidade, o Capitão-de-Fragata Paulo Santos de Oliveira assumiu a Capitania no lugar do também Capitão-de-Fragata Paulo Coirolo. A cerimônia foi capitaneada pelo Comandante do 3º Distrito Naval, Alte Edisom Lawrence Mariah Dantas. **No dia 20 de janeiro de 2010.**



SINDMAR

Turma de 1985 celebra 25 anos de formatura

Os oficiais mercantes da turma Newton Braga formados em 1985 no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Ciaga, celebraram 25 anos de formatura. A confraternização aconteceu em uma churrascaria na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro. No encontro, os oficiais conversaram e contaram causos da vida marinha, além de lembrar

histórias da época de suas passagens pela EFOMM e fatos que marcaram suas vidas. A satisfação pelo reencontro dos colegas estava estampada em cada rosto durante a celebração do Jubileu de Prata. Agora, os oficiais já sonham com o Jubileu de Pérola, daqui a cinco anos. **No dia 9 de janeiro de 2010.**



SINDMAR



SINDMAR

Empresa omite contaminação em tripulantes

Depois de ter sido denunciada pelo SINDMAR e Sinflumar na Comissão do Rio Grande do Sul sobre Benzeno, a empresa de navegação Guarita, contratada pela companhia de produtos químicos Braskem, recebeu os Sindicatos, representado pelo Delegado Regional no Rio Grande e Vice-Presidente do Sinflumar, Marco Tarouco, e o Coordenador da Comissão, médico Roberto Chilenberg, e o

Coordenador da bancada dos trabalhadores na Comissão, Antonio Felipe Goulart. De acordo com a denúncia, a empresa omitiu a contaminação de benzeno em cinco tripulantes do NT Guarita e outro no NT Guarapuvu. O SINDMAR cobra da Braskem uma atitude responsável e comprometida com a saúde do trabalhador. **No dia 16 de abril de 2010.**

Futuros oficiais mercantes assistem à palestra do SINDMAR

Os alunos e alunas do Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar, Ciaba, assistiram ao Seminário "A logística da operação de uma embarcação em um porto desde a sua chegada até a liberação final" promovido pelo SINDMAR. O evento, que ocorreu no auditório da escola de Formação, é uma ação sindical em que a representação Sindical conta com apoio do Centro de Instrução.

Na opinião do palestrante, Delegado-Adjunto do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, o evento levou a prática ao conhecimento dos futuros oficiais da Marinha Mercante. Além do SINDMAR, palestraram também os representantes da Companhia Docas do Pará (CDP), da Polícia Federal, da Receita Federal, da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), da Agência de Navegação Amazon Log e da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Pará. **No dia 28 de abril de 2010.**



SINDMAR

SINDMAR participa do Trans 2010

O SINDMAR prestigiou a abertura do Congresso Internacional de Transportes na Amazônia, Trans 2010, e a V Feira Internacional de Transportes na Amazônia, que ocorreram no auditório da Estação das Docas, em Belém.

O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, ressaltou a importância de eventos na medida em que trata de assuntos com relevância regional, nacional e internacional. Durante o evento, o Presidente da Fenavega, Meton Soares Júnior, ressaltou a importância da defesa do mercado marítimo brasileiro. “Acreditamos que o mercado brasileiro deva ter mais investimentos em embarcações de bandeira brasileira e com mão de obra nacional”, frisou.



SINDMAR

Diretora do Fundo de Marinha Mercante (FMM), Débora Teixeira anunciou durante o Trans 2010 que o governo federal investiu R\$ 15 bilhões em projetos, através do FMM, nos últimos quatro anos. Ela afirmou que o Fundo de Marinha Mercante terá R\$ 4,7 bilhões disponíveis para projetos para este ano. **No dia 18 de maio de 2010.**

Novo Capitão dos Portos do RS



SINDMAR

A Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul tem novo Comandante. O CMG Sérgio Luiz Correia de Vasconcelos assumiu a Capitania do RS. A solenidade de passagem de Comando do CMG Carlos Alberto Moreira Golvêa para o também CMG Vasconcelos aconteceu na Sede da Capitania, no Rio Grande, e foi capitaneada pelo Comandante do 5º Distrito Naval, Vice-Almirante Arthur Pires Ramos.

A cerimônia reuniu autoridades civis e militares da localidade e representantes de empresas do setor, além do Prefeito Fábio Branco. O Delegado Regional do SINDMAR no Rio Grande, Marco Tarouco, prestigiou a solenidade e congratulou o novo Capitão dos Portos do Rio Grande do Sul.

O CMG Sérgio Luiz Correia de Vasconcelos é natural do Rio de Janeiro e, antes de assumir o comando da Capitania, servia no Estado-Maior da Armada, em Brasília. Já o CMG Carlos Alberto Moreira Golvêa foi designado para servir na capital federal no Estado-Maior da Armada. **No dia 29 de janeiro de 2010.**



Oficiais experientes e novatos se reúnem no SINDMAR

Oficiais mercantes de diferentes gerações visitaram a Delegacia Regional do SINDMAR em Belém. No encontro, companheiros formados em 1956, 1966, 1977, 1978 e 2002 pelo Centro de Instrução Almirante Braz de

Aguiar e pelo antigo EMMPA contaram suas experiências de vida marinha. O Oficial Elidimar Souza, formando na década de 1960, disse que a reunião proporcionou a troca de informações de diferentes experiências. “Revemos

os colegas e conversamos com os mais novos a fim de estreitarmos as relações de sindicalizados e Sindicato e o fortalecimento do SINDMAR”, destaca o Oficial. **No dia 12 de janeiro de 2010.**

Docas do RN e SINDMAR debatem utilização do CSA

O SINDMAR discutiu com a Companhia Docas do Rio Grande do Norte a utilização do Centro de Simulação Aquaviária. A intenção é simular operações de carga e descarga de todo sal do estado. No Rio Grande do Norte, há necessidade de ampliação da ilha artificial, local onde o sal é depositado por barcaças. Por meio de esteiras, o sal é descarregado em navios fundeados. A Docas se mostrou interessada em utilizar os recursos tecnológicos do CSA para melhorar o desempenho destas operações. **No dia 21 de maio de 2010.**





SINDMAR

SINDMAR sedia reunião da Anvisa

O SINDMAR abrigou a reunião sobre o desenvolvimento e fortalecimento das capacidades básicas, de acordo com o Regulamento Sanitário Internacional (RSI) de 2005, organizada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária. O encontro contou com a participação de diversas entidades envolvidas nesta discussão.

De acordo com o Delegado-Adjunto do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, o evento amplia os debates deste tema e tem o objetivo de elaborar mecanismos para que os portos do Pará tenham certificação da regulamentação sanitária internacional. Estiveram presentes as empresas Transpetro e Oceanus, a Companhia Docas do Pará, a Secretaria Estadual de Saúde, a Vigilância

Sanitária de Barcarena (PA) e a Universidade Federal do Paraná (UFPR), que trouxe à região Norte a elaboração da Instituição do Comitê Interinstitucional de Gestão e Acompanhamento do RSI.

A Coordenadora da Anvisa no Pará, Patrícia Antunes, disse que “vai dar conhecimento do diagnóstico realizado neste ponto e auxiliar a Universidade Federal do Paraná (UFPR) na elaboração dos planos de ação que devem ser pactuados com demais instituições intervenientes, visando formular estratégias específicas para fortalecer as capacidades de prevenção, detecção, análise, comunicação e resposta às emergências de saúde pública que vierem ocorrer no Brasil”. **No dia 24 de março de 2010.**



SINDMAR

Troca de comando no RN

O Capitão-de-Fragata Alan Kardec Mota assumiu a Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, no lugar do também Capitão-de-Fragata Francisco José Silveira de Vasconcellos. O Vice-Almirante do 3º Distrito Naval, Edisom Lawrence Mariah Dantas, capitaneou a cerimônia realizada na Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte. A cerimônia foi prestigiada pelo SINDMAR, representado pelo Delegado Regional em Cabedelo, Rosivando Neves Viana. Ao término da solenidade militar, o comandante em exercício convidou os presentes para participarem de um coquetel. **No dia 29 de janeiro de 2010.**



SINDMAR

Direito marítimo em debate

O SINDMAR participou do encontro para debate do Direito Marítimo, que aconteceu no Centro de Apoio ao Marinheiro (CAM), em Vitória. O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, palestrou sobre direito marítimo

para marítimos, portuários e estudantes de Direito. O evento foi organizado pelo CAM e aconteceu na Capitania dos Portos do Espírito Santo. **Nos dias 21 e 22 de maio de 2010.**

SINDMAR debate setor com MTE em Santos

O SINDMAR se reuniu com a Gerência Regional do Ministério do Trabalho e Emprego de Santos, São Paulo, para discutir assuntos ligados ao setor marítimo brasileiro. O encontro aconteceu na Subdelegacia do MTE.

Durante o encontro, o Delegado Regional do SINDMAR em Santos, Renialdo Salustiano, expôs para o Chefe da Fiscalização, João José da Rocha, a real importância da Resolução Normativa número 72 do Conselho Nacional de Imigração. A RN-72 é o instrumento legal que

garante postos de trabalho para os marítimos brasileiros. A defesa pela manutenção desta resolução é fundamental para que o mercado de trabalho dos oficiais mercantes se mantenha equilibrado. A partir disso, o Sindicato contou à Gerência do MTE que há suspeita de que empresas que operam dragas de bandeiras estrangeiras no porto de Santos não obedecem aos percentuais obrigatórios de trabalhadores brasileiros a bordo.

O SINDMAR também discutiu a discriminação sofrida por tripulantes



SINDMAR

brasileiros em navios de passageiros. O Sindicato relatou à representação do Ministério do Trabalho seu conhecimento em denúncias de maus-tratos a bordo e cargas horárias abusivas. **No dia 19 de maio de 2010.**

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.com.br

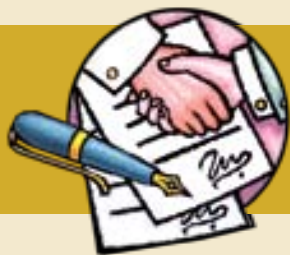
Acesse o site do CSA
e conheça detalhes
do mais avançado
centro de simulação
do planeta



Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração
à disposição da comunidade marítima



Acordos Coletivos

firmados desde a última edição

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

FOTOS: LUCIANA AGUIAR

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
Tug Brasil	De 1º de fevereiro de 2009 até 31 de janeiro de 2010	A renovação do ACT, além de regulamentar a relação de trabalho na empresa, traz a reposição integral da inflação acumulada no período. Na votação, houve aprovação por unanimidade da proposta.
 Log-In	De 1º de outubro de 2009 até 30 de setembro de 2010	Inclusão de cláusula com previsão de pagamento de diária de viagem ao exterior para viagens intercontinentais, aumento no auxílio transporte e melhoria das condições de habitabilidade a bordo. A aprovação desta proposta foi de 64,4%. O SINDMAR assinou, também, a Participação de Resultados com esta companhia, após 67,8% dos marítimos terem autorizado a assinatura do documento de PR.
Golar Serviços de Operação de Embarcações	De 1º de janeiro de 2009 até 31 de dezembro de 2010	Regularização das condições de trabalho constantes neste primeiro Acordo Coletivo. Para o segundo ano, este ACT fixa um índice correspondente a um ganho real, além de repor integralmente o valor acumulado do INPC do período. Este documento traz cláusula com condições especiais para a tripulante gestante.
 Pancoast	De 1º de outubro de 2009 até 30 de setembro de 2010	O acordo traz um índice de reajuste remuneratório, além de regulamentar a relação de trabalho na companhia. A aprovação dos oficiais e eletricitas mercantes foi unânime.

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
 OSM do Brasil	De 1º de fevereiro de 2009 até 31 de janeiro de 2011	Regularização das condições de trabalho constantes neste primeiro Acordo Coletivo. A aprovação da proposta foi de 55%.
 Triaina	De 1º de março de 2010 até 28 de fevereiro de 2012	O regime de trabalho que passa a vigorar a partir deste ACT é o 1x1, isto é, a cada 42 dias de embarque, haverá 42 dias de repouso.
 Flumar	De 1º de fevereiro de 2010 até 31 de janeiro de 2012	O acordo com vigência de dois anos dá aos representados do SINDMAR a tranquilidade de saber que as remunerações serão reajustadas com percentual acima da inflação. O resultado da votação apontou que 85,1% dos oficiais e eletricitas mercantes aprovaram a proposta de ACT.
Seabulk	De 1º de fevereiro de 2009 até 30 de janeiro de 2010	O acordo vem com um percentual de reajuste remuneratório acima do registrado no INPC do período. A aprovação dos oficiais e eletricitas mercantes foi unânime.
 Maestra (Vessel Log e NTL)	De 1º de julho de 2010 até 30 de junho de 2012	O ACT traz um índice de reajuste previsto para ser aplicado a partir de julho de 2011, que será adicionado ao INPC do período mais 3%. Em casos de afastamento por motivo de acidente de trabalho, as companhias efetuarão o pagamento da diferença em relação ao que é recebido pelo INSS após os 15 primeiros dias de afastamento, limitado ao período máximo de três meses. O documento estabelece o pagamento da remuneração integral para a tripulante gestante do momento no qual a empresa é comunicada sobre o fato até o oitavo mês de gravidez. A aprovação dos oficiais e eletricitas mercantes foi unânime.

SINDMAR assina ACT de dois anos com Petrobras e Transpetro

A participação dos marítimos nas votações foi a maior da história no sistema Petrobras



O SINDMAR assinou um Acordo Coletivo de Trabalho histórico com o sistema Petrobras. As estatais entenderam as necessidades dos oficiais e eletricitas mercantes e assinaram com o Sindicato este documento, que traz avanços. Itens que há anos eram reivindicados em negociações, como a alteração no regime de embarque para determinados navios, foram aceitos. O ACT 2009/2011 foi assinado em março com a Petrobras e a Transpetro, respectivamente, nas Sedes das estatais.

Os Acordos trazem uma substancial diminuição do tempo de permanência a bordo. Esta redução será praticada nos gaseiros e nas embarcações da cabotagem, que adotarão 90x45. Já os navios de Posicionamento Dinâmico (aliviadores) e os oleiros (abastecedores) passarão a ter o regime de 60 dias embarcado por 30 dias de repouso.

Estes ACTs criam o adicional de embarque, que prevê a aplicação de multa no valor de 100% a cada dia excedido do prazo previsto de embarque. Os Acordos 2009/2011 têm, também, a aplicação de um índice de reajuste econômico que, em relação à remuneração final, é igual ao proposto anteriormente ao restante do sistema Petrobras.

Outro ponto de destaque é o compromisso das companhias em apresentar uma proposta relativa às condições de trabalho, remuneração e jornada em até 90 dias para os empregados que exercerão funções do GIAONT e de Capitão de Manobras, tendo os efeitos retroagindo à data base. Os documentos assinados ainda trazem itens que aumentam para seis meses a licença maternidade, além da gratificação contingente e do programa jovem universitário. Outro item contemplado é o porto base, que teve seu nome alterado para cidade base, aumentando a abrangência para 35 municípios para casos de embarque e desembarque de marítimos.

O Sindicato registrou a maior participação dos marítimos em um período de consulta de uma proposta de ACT no sistema Petrobras. Neste processo de consulta, houve a participação das 47 embarcações ativas do sistema Petrobras. Não houve sequer um navio que não tenha se pronunciado sobre aceitação ou não deste Acordo. Os ACTs foram aceitos por mais de 60% dos votantes.

Em julho, o SINDMAR assinou a participação de Lucros e Resultados com a Petrobras e a Transpetro. Na votação, que teve a participação de 44 embarcações, mais de 90% dos marítimos aceitaram os termos propostos pelas estatais.

MP recebe denúncia do SINDMAR e abre inquérito contra UP Offshore

Um dos alicerces do SINDMAR é a defesa e manutenção dos postos de trabalho de seus representados. Na luta por uma autêntica Marinha Mercante brasileira, com navios de bandeira brasileira, construídos no Brasil e com tripulação formada por brasileiros, o Sindicato denunciou os abusos cometidos pela UP Offshore, que desrespeita a Resolução Normativa número 72 do Conselho Nacional de Imigração. A RN-72 regulamenta a chamada de tripulantes nas navegações de cabotagem e de apoio marítimo e para as embarcações e plataformas utilizadas nas atividades de pesquisa e exploração de petróleo no mar.

Por isso a importância de a RN-72 ser imensa para os trabalhadores marítimos brasileiros. Por causa deste documento, que entrou em vigor no dia 13 de outubro de 2006, os marítimos brasileiros têm garantidos seus postos de trabalho. A defesa pela permanência desta Resolução é fundamental para o futuro das categorias de bordo. Não é de hoje que há interesse do patronato em derrubar a exigência. Cabe aos trabalhadores, unidos e organizados no SINDMAR, lutarem pela manutenção da RN-72.

Ao lado, a íntegra do documento publicado no Diário Oficial da União, em que a Procuradora do Trabalho Cláudia Carvalho do Nascimento define abertura de inquérito civil para apurar irregularidades na UP Offshore.

PORTARIA PRT 1ª-COP Nº 113, DE 13 DE ABRIL DE 2010

A PROCURADORA DO TRABALHO, que esta subscreve, no uso de suas atribuições legais,

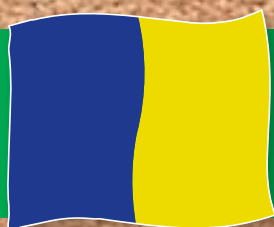
- Considerando o teor dos fatos relatados Procedimento Preparatório de Inquérito Civil nº 02955.2009.01.000/8-032, instaurado com a finalidade de apurar as irregularidades quanto aos seguintes objetos: desrespeito às normas que fixam limites da duração do trabalho e desrespeito aos percentuais mínimos de trabalhadores brasileiros previstos na RN72/2006 do Conselho Nacional de Imigração.

- Considerando o disposto nos arts. 127 e 129 da Constituição da República, art. 6º, VII e 84, III, da lei Complementar nº 75/93 e art. 8º, parágrafo 1º da Lei nº 7347/85, que atribuem ao Ministério Público do Trabalho a defesa dos interesses difusos, coletivos, sociais e individuais e indisponíveis, bem como a possibilidade de instauração de Inquérito Civil, resolve:

Instaurar Inquérito Civil nº 02955.2009.01.000/8-032 em face de UP OFFSHORE APOIO MARÍTIMO LTDA., situado na Av. Ataulfo de Paiva, 1235 – sala 304 – Leblon, Rio de Janeiro, RJ, CNPJ 04.754.815/0001-17.

Presidirá o inquérito a Procuradora do Trabalho CLÁUDIA CARVALHO DO NASCIMENTO, que poderá ser secretariada pelo servidor Hugo Takashi Gondo, Técnico Administrativo.

CLÁUDIA CARVALHO DO NASCIMENTO



Visitas a Bordo

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



NT Itaituba (no alto)
NT Castillo de Plasencia (acima)



NT Itajubá
SM Apollo



NT Norma



NT Norma



Macau

FOTOS SINDMAR



NT Itaituba



NT Norma



Acima CBO Manuella. Abaixo, NT Itajubá



C Spirit



NM Frotargentina



BW Borg

Em todos os setores

Depois do Passadiço, oficiais mulheres conquistam Praça de Máquinas

Quando as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante abriram oportunidades para mulheres brasileiras ingressarem na vida marítima, pouquíssima gente poderia imaginar que elas, em tão pouco tempo, estariam nas mais altas funções a bordo de navios que ostentam o pavilhão nacional.

Em setembro de 2009, a Oficial Hildelene Lobato Bahia assumiu o comando do N/T Carangola. Foi a primeira mulher a assumir o mais alto posto de uma embarcação de grande porte no Brasil.

O caminho traçado por Hildelene começa a ser o Norte de outras mulheres que dedicam suas vidas ao mar. Uma delas é Fernanda Eloah da Silva Rocha, que é da turma de 2002 do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. Logo depois, a Oficial passou a praticar em navios da Transpetro. Hoje, com 29 anos, ela tripula embarcações PSVs da BOS Offshore.

No final do ano passado, a Oficial Fernanda foi a primeira (e, até agora, a única) mulher a concluir o curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas. A partir da conclusão do APMA e com o certificado de competência, com a regra obtida no curso e com a ascensão à categoria de 10M nas mãos, a Oficial Fernanda está apta a chefiar o setor de máquinas em embarcação de bandeira brasileira. Esta capacidade está nas regras relacionadas à certificação de oficiais mercantes previstas na Convenção STCW. O anexo 2-A da Normam-13 também prevê requisitos para ascensão de categorias.



LUCIANA AGUIAR

“Isso tem sido excelente para minha carreira. Com este certificado, tenho boas oportunidades de trabalho”

“Isso tem sido excelente para minha carreira. Com este certificado, tenho boas oportunidades de trabalho”, afirma Fernanda. Mas nem tudo foi cor-de-rosa para a Oficial. No início de sua vida marinha, Fernanda conta que enfrentou situações discriminatórias a bordo por ser mulher.

A Oficial contou que, por ser mulher, muitas vezes teve de provar à tripulação que tem competência para desempenhar suas tarefas a bordo. “E isso tem a ver com todas as mulheres que seguem esta profissão. Se alguma faz corpo mole, rapidamente rotulam negativamente todas as mulheres. Nós,



SINDMAR

A Oficial Fernanda e a turma de APMA recebem congratulações do Diretor de Educação, José Serra, e do Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido

mulheres, temos de trabalhar cuidando da imagem das mulheres que tripulam navios e das que estão na EFOMM e futuramente irão trabalhar nas embarcações conosco”, revela Fernanda.

Ainda assim, hoje, segundo a própria Oficial, a realidade é bem melhor do que a vivida por ela e outras colegas no passado. “Tanto o pessoal de bordo quanto o das empresas já sabem que competência não tem sexo”, conta a Oficial, que teve de quebrar barreiras e provar que as mulheres podem, sim, dar conta da Praça de Máquinas e do Passadiço.

Mas, ainda há uma rota com tempestades antes da bonança para as mulheres. As condições laborais oferecidas para o rotulado sexo frágil – que de frágil nada tem – precisam ser melhoradas. O SINDMAR continua a cobrar do governo federal uma legislação específica que atenda às marítimas gestantes. Esta luta não é só das mulheres, mas de toda a classe que, unida e participativa, alcançará os objetivos.



SINDMAR

A Oficial Fernanda recebe certificado de conclusão do curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do então Comandante do Ciaga, Alte. Mathias

E foi com este pensamento que a Oficial Fernanda contou que sente falta de uma lei que ampare as mulheres no período de gravidez. “Converso com colegas que já têm filhos para saber como as empresas agiram durante o período de gestação.

Conheço algumas que foram trabalhar em terra, outras foram para casa. Não temos de ser obrigadas a abrir mão da nossa vida profissional no momento em que estamos grávidas. Precisamos de uma legislação que nos proteja”, reivindica Fernanda.

Governo federal e SINDMAR debatem gravidez das marítimas



FOTOS: LUCIANA AGUIAR

A gravidez das marítimas é constante preocupação do SINDMAR. Não são raros os casos de desrespeitos não só trabalhistas, mas também humanos com as trabalhadoras brasileiras. A falta de uma legislação específica que contemple as marítimas no período de gestação ocasiona inúmeras distorções que prejudicam as aquaviárias.

Após se reunir em Brasília para discutir a questão da gravidez nas trabalhadoras marítimas brasileiras, o SINDMAR voltou a se encontrar

com a Secretaria de Políticas para as Mulheres para abordar este tema. O novo encontro para debater a questão das marítimas no período de gestação aconteceu no dia 26 de abril, na Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro. Por ter um volume considerável de postos de trabalho a bordo ocupado por mulheres, a Transpetro participou da reunião a convite do SINDMAR. A estatal foi representada pelo Inspetor Geral, Comandante José Menezes Filho, pela Assistente Social, Cristiane Filardi, pelo Assessor

da Presidência, Alexandre Almeida, e pelo Coordenador de Logística de Pessoal, Joselito Câmara.

Durante a reunião com as representantes da Secretaria de Políticas das Mulheres, Eunice Léa de Moraes e Hildete Pereira de Melo, o SINDMAR fez uma exposição da situação das mulheres na Marinha Mercante brasileira no passado, na atualidade e as perspectivas para o futuro, já que, é claro, há um crescimento ano a ano do efetivo de mulheres nas Escolas de Formação, no Rio de Janeiro e

em Belém. Dados apontam que em relação a 2000 houve um aumento de 1.350% até 2010 no ingresso de mulheres no Ciaga e no Ciaba.

Para o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, “o governo federal, por intermédio da Secretaria de Políticas das Mulheres, precisa conhecer ainda mais a atividade marítima para entender a urgência de uma legislação específica”. O Diretor-Procurador do Sindicato, Marco Aurélio Lucas da Silva, lembrou que hoje em dia a legislação previdenciária é a mesma para todas as mulheres e não é correto, no entendimento do Sindicato, que situações desiguais sejam tratadas de forma igual. É notório que as condições de trabalho no mar em nada se assemelham às de terra. O Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, reforçou este entendimento registrando que “as atividades das mulheres mercantes são atípicas e merecem uma legislação específica”. O encontro da Representação Sindical com a Secretaria do Governo Federal contou, ainda, com a participação da Delegada Regional do Sindicato em Vitória, Laura Teixeira, que contribuiu relatando experiências vividas pelas representadas do SINDMAR.

Após a abordagem do Sindicato sobre esta questão, a representante da Secretaria de Políticas para as Mulheres, Hildete de Melo, disse que “o tema é importante; estou sensibilizada com tudo isso”. Eunice de Moraes, também da SPM, reconheceu a importância do assunto: “Temos interesse em trabalhar esta questão”, explicitou.

A maternidade de suas representadas é um tema que desperta enorme preocupação no SINDMAR. Há grande investimento na formação e estímulo para que as mulheres ocupem postos no trabalho no mar, e a não adequada



No alto, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, afirma que “o governo federal precisa conhecer ainda mais a atividade marítima para entender a urgência de uma legislação específica”. Acima, a Delegada do Sindicato em Vitória, Laura Teixeira, dá informações do trabalho a bordo para as representantes da Secretaria de Políticas para as Mulheres

alteração na legislação poderá, inclusive, contribuir negativamente no equilíbrio do mercado de trabalho. A luta por conquistas nesta questão não deve ser somente das mulheres, mas de todos. Não só porque é uma questão de justiça a obtenção de legislação

adequada para as oficiais e eletricitas, mas, também, todos devem ter consciência do drama pessoal que várias companheiras já passaram; e continuam passando. Além do que, desequilíbrio em mercado de trabalho afeta a todos, independente de gênero.

Oficial Ticiano assume comando de embarcação offshore

Desde que as mulheres tiveram oportunidade de ingressar no quadro de oficiais da Marinha Mercante brasileira, elas demonstram que garra, competência e responsabilidade não são características ligadas exclusivamente aos homens do mar. As oficiais, em pouco tempo, já ocupam as mais importantes funções a bordo de embarcações que operam em águas brasileiras. Isso é fruto da qualidade profissional das oficiais.

Um dos mais recentes exemplos foi a assunção da Oficial Ticiano Fabrícia Moreira Coelho ao comando da embarcação Luanda Tide, da Maré Alta do Brasil, que pertence ao grupo Tidewater, que é dono da Pan Marine. A cerimônia em que a 10N assumiu a nova função aconteceu no dia 15 de abril, no Rio de Janeiro.

Durante a solenidade, a Comandante disse estar orgulhosa de ser uma das primeiras mulheres a comandar embarcações em nossas águas. “Por sermos pioneiras neste processo da entrada da mulher no comando de navios, temos muita responsabilidade, já que é a imagem da mulher a bordo que está em jogo. Precisamos fazer o algo a mais para não decepcionarmos a comunidade marítima”, afirma a Oficial Ticiano. Tanto no offshore, quanto na cabotagem, as oficiais já operam embarcações nas mais altas funções a bordo.

Formada na turma de 2002 do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, a 10N Ticiano contou que construir sua carreira no mar praticamente na Pan Marine. “Fui Praticante na Aliança, mas em 2003 ingressei na Pan Marine”, lembra.

A cerimônia de assunção de Ticiano ao comando da embarcação Luanda Tide reuniu familiares e amigos da Oficial, além de representantes de empresas de navegação que operam no segmento offshore.

Infelizmente, ainda há diretores e gerentes de Recursos Humanos de algumas companhias que operam no setor



ARQUIVO PESSOAL

marítimo brasileiro que não enxergam a realidade do mercado. As mulheres têm igual capacidade e qualidade dos homens a bordo. Todas as responsabilidades de oficiais e eletricitas podem ser de homens e mulheres. Lamentavelmente, há empresas que promovem uma discriminação velada, ao recusarem-se a contratar oficiais do sexo feminino para seus quadros de mar. Outras praticam verdadeiras agressões a direitos trabalhistas conquistados, principalmente se o assunto for gravidez de marítima.

O SINDMAR, incansavelmente, luta para que absurdos, como redução de remunerações, não sejam colocados em prática durante o período de gravidez por empresas que demonstram desconhecimento de legislação. Por falar em lei, a comunidade marítima necessita de leis específicas que protejam e definam diretrizes para as marítimas durante período de gestação. É fundamental a criação de lei que ampare as marítimas grávidas. A profissão de quem faz a vida ao mar é específica e diferenciada e, por isso, requer atenção.

DPC divulga alteração na Normam 08

A Diretoria de Portos e Costas divulgou na primeira quinzena de março uma portaria que altera as normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras, Normam 08. Os procedimentos, relatados no documento, deverão ser atendidos a partir de 1º de julho de 2010. Veja abaixo a íntegra do documento:

Portaria número 32/DPC, de 2 de março de 2010

Altera as Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras

NORMAM-08 / DPC

O Diretor de Portos e Costas, no uso das atribuições, que lhe são conferidas pela Portaria 156 do Comandante da Marinha de 3 de junho de 2004, e de acordo com o contido no artigo 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), resolve:

Art. 1º Alterar as “Normas da Autoridade Marítima para o Tráfego e Permanência de Embarcações em

Águas Jurisdicionais Brasileiras”, a Normam 08/DPC, aprovadas pela Portaria nº 106/DPC, de 16 de dezembro de 2003, publicada no Diário Oficial da União, Seção 1, de 12 de fevereiro de 2004. Esta modificação é denominada Mod 12.

Art. 2º Incluir a Seção IV com o item 0308, com a seguinte redação:

“SEÇÃO IV

PROCEDIMENTO PARA TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES

0308 – TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS PORTUÁRIAS

Em decorrência da atribuição legal da Autoridade Marítima correlata à prevenção da poluição hídrica por embarcações, os procedimentos abaixo elencados deverão ser atendidos a partir de 1º de julho de 2010.

Quaisquer operações de transferência de óleo entre embarcações, em áreas portuárias, deverão atender aos procedimentos abaixo especificados, cuja adoção será de responsabilidade da empresa prestadora de serviço;

Antes do início da operação de transferência, lançar barreiras de con-

tenção de óleo no entorno das embarcações envolvidas na operação; ou

Manter uma embarcação dedicada no local, para responder a qualquer incidente de derramamento de óleo, dotada de barreiras de contenção de óleo em quantidade adequada e pessoal qualificado, durante o transcorrer da operação.

Nos casos de operações de transferência entre embarcações fundeadas, durante o período noturno, deverá ser atendida obrigatoriedade a alínea a).

Em situações especiais em que haja dificuldade no atendimento dos procedimentos supracitados, devido às peculiaridades da região, o interessado deverá apresentar na Capitania, Delegacia ou Agência (CP/DL/AG) da jurisdição, uma alternativa tecnicamente fundamentada que apresente a mesma eficácia dos procedimentos descritos neste item. A CP/DL/AG, caso julgue necessário, poderá consultar a DPC no tocante à alternativa técnica apresentada”.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação em DOU.



CERTIFICADO STCW

Para sua comodidade, procure o Setor Educacional do SINDMAR a fim de revalidar o seu certificado STCW. O seu Sindicato realiza todos os trâmites do processo para você.

Compareça até três meses antes do final do prazo de validade do documento e evite aborrecimentos no momento de seu embarque

Compromisso de estimular e união dos oficiais e ele

Sexto Seminário do SINDMAR



FOTOS: LUCIANA AGUIAR

Promover conhecimento, consciência e união da classe representada. Estes têm sido alguns dos compromissos do SINDMAR ao empreender ações como os Seminários. Nestas ocasiões, além de reencontrar os companheiros e companheiras de profissão, os participantes têm a oportunidade de conhecer melhor a Representação Sindical, debater os projetos a serem empreendidos e atualizar-se sobre especificidades dos mercados marítimos brasileiro e internacional. O sexto Seminário realizado pelo Sindicato aconteceu em Salinas, no Pará, entre os dias 16 e 18 de abril.

No primeiro dia do evento, o jornalista Altamiro Borges palestrou

sobre as origens do sindicalismo no mundo, a evolução da luta sindical organizada em diferentes períodos históricos e a história do sindicalismo brasileiro. “O movimento sindical reflete o que se passa na sociedade, mas não age sozinho. Fatores políticos e econômicos diversos atuam diretamente nesse processo”, lembrou.

Altamiro, que também é historiador, destacou que a união de classe e a consciência sindical são aspectos de fortalecimento e manutenção dos postos de trabalho. “Nada do que os trabalhadores têm hoje caiu do céu. Todos os direitos hoje existentes são decorrentes de anos de luta sindical organizada”, salientou, para depois completar

que “mais importante do que lutar, é saber lutar. Por isso a organização sindical é fundamental, já que é ela que avalia, orienta e toma as ações que se fazem necessárias”.

Ao citar o movimento sindical marítimo brasileiro como exemplo de excelência e organização, Altamiro lembrou que a organização sindical marítima obteve grandes conquistas não apenas por representar trabalhadores de um setor estratégico para a economia, mas, sobretudo, pela capacidade de visão e articulação de ações.

Depois do primeiro ciclo de palestras, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, ressaltou que momentos de reflexão são importantes para a conscientização

Ar consciência eletricistas mercantes

das categorias. “É preciso que todos conheçam as reais atribuições do Sindicato e saibam que o momento de travarmos uma luta ainda maior pela manutenção dos nossos postos de trabalho está perto. No mundo, apenas cinco países mantêm Marinhas Mercantes nacionais. E ainda as tem porque lutaram por isso. Portanto, nós não podemos prescindir dessa luta”, alertou.

Ao palestrar sobre as diferentes fases do movimento sindical marítimo brasileiro e as demandas e ações da Delegacia Regional do SINDMAR em Belém, o Delegado Adjunto do Sindicato na capital paraense, Darlei Pinheiro, destacou os inúmeros desafios vencidos. “É importante fazer referência a momentos como a luta contra a tentativa de terceirização da mão de obra marítima no sistema Petrobras, há onze anos, para nunca esquecermos que interesses políticos diversos podem influenciar o nosso setor. Por esse e outros motivos é preciso que estejamos atentos e unidos à nossa organização sindical”, afirmou.

Além das ações regionais, Darlei, que também é Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, lembrou a experiência vivida como representante dos trabalhadores

interesses são tão diversos quanto os assuntos abordados. Por isso, enquanto marítimos brasileiros, é imprescindível a nossa participação nesses fóruns delibera-

tivos”, afirmou. Entre os assuntos tratados nesse âmbito estão a participação ativa em comitês e grupos de trabalho como o tratamento justo ao marítimo, a revisão do STCW na criação do Oficial Eletrotécnico e aspectos de combate à fadiga e pirataria.

Interesses coletivos, além dos individuais

Em palestra ministrada no dia 17, o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, abordou as características de acordos, convenções e contratos de trabalho, além de explanar sobre a realidade comparativa entre os mercados marítimos no mundo. “A lei garante que se o acordo existe, tem que ser cumprido.

Mas não há obrigação legal em se estabelecer ACTs. Os documentos são assinados devido à negociação feita pelo Sindicato, sempre com aval de vocês, nossos representados. Dessa forma, o envolvimento e o



O jornalista Altamiro Borges palestra no Seminário do SINDMAR para oficiais, eletricistas e alunos e alunas das Escolas de Formação

marítimos, organizados pela Confederação e Sindicatos filiados, na Representação Permanente Brasileira junto a Organização Marítima Internacional (RPB-IMO). “Em reuniões desse âmbito, os



O Presidente Severino Almeida diz que “um dos desafios com os quais nos deparamos ao longo desses dez anos do SINDMAR foi nosso crescimento. Nós não apenas crescemos, mas tornamo-nos referência para o mundo”

acompanhamento das categorias representadas nos processos de negociação são aspectos inerentes à luta pelos objetivos da classe”, ressaltou. O Dirigente Sindical destacou, também, as principais conquistas do SINDMAR nos últimos dez anos.

A Oficial Mercante Laura Feitosa, que é Delegada Regional do Sindicato em Vitória, Espírito Santo, palestrou sobre a participação da Representação Sindical em reuniões internacionais. Ao ressaltar a importância da participação dos jovens no cotidiano sindical, Laura lembrou que o futuro das categorias depende, também, da participação e do engajamento de cada um na luta organizada. “O Sindicato precisa ser usado como instrumento de conquistas que é; e não por interesses individuais. Os interesses coletivos devem ser sempre prioritários”, destacou.

O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias, por sua vez, salientou a organização sindical como instrumento de exercício da cidadania. “Ao longo dos anos, só mantive-

mos direitos e progredimos em nossas relações de trabalho por intermédio das ações e do trabalho do Sindicato”, lembrou Areias, que também é Oficial Mercante.



A Delegada Laura destaca a participação dos jovens no cotidiano sindical



O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido : “É preciso que todos conheçam as reais atribuições do Sindicato e saibam que o momento de travarmos uma luta ainda maior pela manutenção dos nossos postos de trabalho está perto”

Fortalecimento passa pelo senso de coletividade

Durante palestra ministrada no último dia do Seminário, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, lembrou, entre outros aspectos, que só um exercício de consciência no cotidiano fará com que as categorias representadas entendam os reais papéis e atribuições do Sindicato. O líder sindical ressaltou que as categorias precisam estar atentas e conscientes sobre mercado o qual estão inseridos e que as adversidades enfrentadas no passado podem voltar. “Nesse mercado global extremamente competitivo não existiu opção para nós, marítimos brasileiros. Um dos desafios com os quais nos deparamos ao longo desses dez anos do SINDMAR foi nosso crescimento. Nós não apenas crescemos, mas tornamo-nos referência para o mundo”, destacou.

O último palestrante do Seminário do SINDMAR, Comandante Álvaro de Almeida Júnior, abordou a necessidade do desenvolvimento da autoestima profissional como forma de fortalecimento das categorias representadas.

Até o final deste ano a Diretoria do SINDMAR planeja realizar mais Seminários para atender às solicitações dos associados e associadas das regiões Sul, Sudeste e Nordeste.



O Diretor de Relações Internacionais, Darlei Pinheiro, afirma que é preciso todos estarem atentos e unidos à organização sindical



O Consultor Jurídico da CONTTMAF, Edson Areias : “Ao longo dos anos, só mantivemos direitos e progredimos em nossas relações de trabalho por intermédio das ações e do trabalho do Sindicato”



O Comandante Álvaro de Almeida palestrou sobre a necessidade do desenvolvimento da autoestima profissional

Participantes revelam impressões sobre o evento

No decorrer dos três dias de realização do sexto Seminário, os alunos, alunas e professores da EFOMM e oficiais e eletricitistas mercantes tiveram a oportunidade de conhecer ainda mais a entidade o SINDMAR. Seguindo a premissa de que “só se valoriza aquilo que se conhece”, no encerramento do evento, os participantes revelaram impressões sobre esta iniciativa.

“Mesmo tendo acompanhado diferentes momentos da história do Sindicato e do sindicalismo marítimo brasileiro, diante de tudo o que vimos aqui, posso dizer que não conhecia, realmente, o amplo trabalho desempenhado pela Diretoria. Além disso, poder trocar experiências e vivências com os companheiros de profissão é algo fundamental”, **Oficial Henry Paul de Souza Lima.**

“As atribuições do Sindicato são muito mais abrangentes do que, por exemplo, negociações de Acordo Coletivo de Trabalho. A luta pela manutenção dos nossos postos de trabalho tem sido arduamente travada pelo Sindicato e muitos colegas não têm consciência disso. Por isso eventos como este são tão importantes”, **Eletricista Florence Carvalho Costa.**

“Os mais antigos sabem que todas as conquistas das nossas categorias foram resultado das ações do nosso SINDMAR. Saio daqui orgulhoso por apoiar o meu Sindicato!”, **Oficial Marcelo Silva Araújo.**

“Hoje, não atuo na profissão de Oficial Mercante. Ainda assim, digo aos colegas: valorizem o Sindicato! Por trás de tudo o que vemos hoje materialmente nessa instituição, sabemos que há um trabalho sério sendo realizado pela atual direção sindical. A vida social do marítimo



tem melhorado ano a ano e é consequência desse esforço empreendido pelo SINDMAR”, **José Mário, Professor do Ciaba e Advogado.**

“Este foi um Seminário muito profícuo. Quero sair daqui como um agente multiplicador das valiosas informações que obtivemos aqui, sobretudo para os jovens, que precisam realmente conhecer melhor as ações do Sindicato”, **Oficial Raildo Viana do Nascimento Júnior.**

“Este foi um evento extremamente esclarecedor. Agora, ao sair daqui, tenho informações concretas e embasamento para poder falar a respeito do Sindicato. Ver o nosso SINDMAR como é hoje, forte e amplamente atuante, é uma alegria; mas, também, motivo de preocupação com as gerações futuras. Elas precisam conhecer melhor o cotidiano e a complexidade das questões sindicais”, **Oficial Amintas Cruz.**

“Tenho orgulho da minha profissão e fico feliz por ver que estamos no rumo certo, orientados pela nossa Representação Sindical! Com orgulho, vejo que o meu Sindicato não é apenas um ponto de encontro com os colegas, mas, sobretudo, um ponto de referência em muitos âmbitos”, **Oficial Paulo Vinicius.**

Voltei porque aqui é meu lugar

Estágio Supervisionado aumenta contingente de oficiais que retornam à atividade mercante

O aquecimento do mercado de trabalho no setor marítimo brasileiro tem despertado, nos últimos tempos, antigos sonhos. O desejo de retornar à profissão aflora juntamente com as projeções para o futuro brasileiro na área de petróleo. Mas, ao contrário do que muitos pensam, retornar à atividade mercante não é uma tarefa difícil; requer, apenas, determinação, característica que é natural ao marítimo brasileiro.

A forma mais prática e rápida para esta reintegração à carreira de Oficial Mercante é o Estágio Supervisionado, canal de comunicação que existe entre a Diretoria de Portos e Costas e o SINDMAR. Por meio do estágio, que é capitaneado e executado pelo Sindicato, em conjunto com a DPC, o Oficial tem a oportunidade de voltar a embarcar a qualquer tempo, não tendo de ficar sujeito ao início de cursos. Este estágio é um instrumento de grande importância para a categoria; principalmente para aqueles que estão afastados da profissão há mais de cinco anos e pretendem retornar ao mercado de trabalho.

O Oficial José Francisco Meireles, que ficou afastado da profissão mercante por muitos anos, decidiu voltar a trabalhar no segmento marítimo. “Ao tomar a decisão de voltar a embarcar, após anos e mais anos trabalhando em outro setor, nem desconfiava de quantas etapas teria que superar”, conta Meireles.

O objetivo do estágio é conseguir revalidar o Certificado de Competência (DPC 1031), conforme as regras da Convenção STCW 78/95, que tem por finalidade estabelecer as capacidades e limitações para o exercício de funções a bordo. Somente com este certificado é possível voltar a exercer a profissão.

De acordo com dados estatísticos do Sindicato, desde outubro de 2003, data em que este processo passou a ser utilizado, até maio de 2010, foram revalidados certificados de quase 300 oficiais mercantes. Isto significa que por ano, em média, o Estágio Supervisionado ajuda 40 oficiais a voltarem ao mercado. Este número é, por exemplo, superior ao obtido por uma turma de atualização. A vantagem é que a todo instante mais oficiais voltam ao mercado marítimo brasileiro.

Estes oficiais que anualmente retornam à atividade marítima contribuem para o equilíbrio do mercado de trabalho desta categoria. Todos os anos, estes oficiais se juntam a centenas de jovens que se formam nos Centros de Instrução (Ciaba e Ciaga). Além deles, há oficiais que participam dos cursos de adaptação (Ason/Asom), de acesso (Acon/Acom) e de atualização (ATNO e Atom). Todo este efetivo que chega e, em alguns casos, retorna ao setor marítimo é o suficiente para manter os pratos da balança do mercado de trabalho na mesma altura.

A greve que lembrou a força que vem do mar para todo o sistema Petrobras

Five years ago a historic strike brought significant advances for seafarers



comemora seus cinco anos com detalhado registro histórico na UNIFICAR



Todos os marítimos sabem que qualquer processo de negociação com a Petrobras e a Transpetro sempre é complexo e, portanto, difícil. Há cinco anos, as empresas emperraram a negociação, que culminou num histórico movimento de paralisação.

All seafarers know that any process of negotiation with Petrobras and Transpetro is always complex and thus, difficult. Five years ago both companies obstructed the negotiation that culminated in a historical movement for crossing arms.

FOTOS: SINDMAR



Comando Nacional de Mobilização (Conamo) organiza as diretrizes do movimento
National Mobilisation Command (CONAMO) organizes directions for the movement

No primeiro trimestre de 2005, após cinco meses de intensos debates, esgotaram-se todas as tentativas de negociar os ACTs à mesa. A paralisação foi decidida por unanimidade em Assembleia Geral Extraordinária conjunta com a participação de todos os Sindicatos coirmãos na Sede da Federação, no dia 28 de fevereiro daquele ano. Na assembleia, foi aprovada a constituição do Comando Nacional de Mobilização (Conamo), que definiu as diretrizes do movimento. “A história das lutas dos marítimos brasileiros é repleta de movimentos que devem encher de orgulho cada um de nós. Apesar disto e até por isto, quando olhamos o passado, lembramos com muita intensidade aquele 28 de fevereiro. Em minha caminhada, enquanto dirigente sindical, poucas vezes eu testemunhei momentos de tanta determinação e disposição para um movimento organizado! As direções sindicais certamente não decepcionaram. Foi um movimento, sem dúvida, esplendorosamente bem organizado!” relembra o Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, companheiro Ricardo Ponzi.

In the first trimester of 2005 after 5 months of intense debates, all trials to negotiate a Collective Bargain Agreement had exhausted. The strike was approved by unanimity in a General Extraordinary Assembly with the participation of all brother maritime trade unions gathered at the Head Office of the Federation in February 28, 2005. At the same Assembly it was as well approved the constitution of a National Mobilising Commission – CONAMO – which defined the directions for the movement. “The history of Brazilian seafarers’ struggle is replete with movements that fills with pride every and each of us. Nevertheless and because of this, when we watch backwards we remind with much intensity that February 28. In my route as a Union leader a few times have I witnessed moments of such a determination and disposition in an organized movement! Unions’ Direction Boards certainly did not let us down. It was, doubtlessly splendidly organized!”, recalls Companion Ricardo Ponzi, President of Waterways Workers National Federation – FNTTAA.

On May 22, less than 24 hours before the strike began, union leaders gathered again with both companies in

A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike

No dia 21 de março, menos de 24 horas antes do início da greve, os representantes dos trabalhadores se reuniram mais uma vez com as duas empresas em uma última tentativa de selar o acordo, sem partir para o confronto. Novamente, as propostas decepcionaram. Nem mesmo valores isonômicos de pagamento de Participação de Lucros e Resultados (PLR), dentro do sistema Petrobras, nos foi oferecido. Os Sindicatos concluíram que a negociação estava, efetivamente, encerrada. Literalmente, a Petrobras pagou para ver e terminou por pagar caro! Com a instalação do movimento e com os navios parados, além de ceder em inúmeras reivindicações, até então rechaçadas, e se negar ao diálogo, a empresa teve de reiniciar as negociações com a presença do próprio Presidente da Petrobras à época, ex-Senador Eduardo Dutra; e pior: com a presença de diversos

search of getting an agreement without having to appealing to confrontation. Once again, the proposals were disappointing. Not even isonomical values for Profits and Results Participation bonus (PLR) inside Petrobras system were offered. Unions concluded that negotiations had definitely come to a dead end. Literally, Petrobras killed the pot and ended up having to pay very high! After consolidation of the movement and when ships were idle, beyond having to yield a lot of revindications the Companies were obliged to take up new negotiations in the presence of Petrobras' President himself, at the time, ex-Senator José Dutra; and else: in the presence of several ex-companions of Petrobras' President in the National Congress who were brought together for the negotiation by Congress Representative Jandira Feghali.





Os representantes dos trabalhadores se reuniram com as duas empresas em uma última tentativa de selar o acordo, sem partir para o confronto

Workers' leaders meet both companies in a last trial to reach an agreement without having to appeal for confrontation

parlamentares arregimentados para a reabertura das negociações pela então Deputada Federal Jandira Feghali. “Estou seguro em afirmar que os parlamentares presentes àquela reunião jamais esquecerão a força do marítimo, quando a categoria decide pela luta”, observa Luciano Ponce, Diretor da Federação e membro do Comando Nacional de Mobilização (Conamo), constituído para organizar a greve.

Foi no dia 22 de março daquele ano que o movimento de paralisação progressiva e programada começou nos navios. A inteligente e coesa mobilização contou com a participação intensa dos marítimos, principalmente os embarcados em navios, que estavam indignados com tanta discriminação demonstrada à mesa de negociação; tanto em termos de respostas a reivindicações, quanto em termos de valor financeiro referentes à PLR, comparativamente ao pessoal de terra.

A histórica greve de 2005 durou 12 dias. Durante todo tempo, o movimento se mostrou extremamente organizado. Os marítimos brasileiros contaram até com o



A bordo, o Conamo esclarece aspectos da mobilização para os marítimos

CONAMO clears out aspects of the mobilisation to seafarers on board

“I have no doubt to affirm that Congress Members present at that meeting will never forget the strength of seafarers when the categories take the option to struggle” observes Luciano Ponce, Director of the Federation and a member of National Mobilisation Command (Conamo) created to organize the strike.

That March 22, 2005 the progressive and programmed shutdown movement started by ships of Transpetro. The intelligent and assembled mobilisation counted on the intensive participation of seafarers, mainly those on board

A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike



Sindicatos marítimos estrangeiros oficializam apoio à greve no sistema Petrobras

Foreign trade unions formalise support to the strike at Petrobras System



apoio solidário de inúmeras organizações internacionais que escreveram ao Governo Brasileiro protestando pelo comportamento da Petrobras. Na Argentina tivemos a bordo dirigentes sindicais em total apoio aos nossos companheiros. Todos tiveram da nossa organização sindical apoio decidido e integral. Quem não optou por utilizá-lo perdeu uma oportunidade histórica de reclamar com ações, ao invés de reclamos com a garganta ou teclando computadores. Com o decidido apoio da maioria de nossos representados, dobramos a espinha da Petrobras! Guardamos até hoje, como registro histórico as cartas de solicitação para que o Comando de Greve liberasse esta ou aquela operação que a estava asfixiando. O Comando, após analisar a conveniência e propriedade do "pedido", liberava ou não, em parte ou no todo, a solicitação formulada. Por exemplo, para que a refinaria de Manaus (Reman) não tivesse de parar a produção de nafta, o Conamo liberou o recebimento de dez mil toneladas; ou para que não faltasse gás em Porto Alegre e no Rio Grande, houve a liberação da descarga de um navio por vez no limite das reservas do terminal. A mobilização foi, sem dúvida, responsável e vitoriosa. Os representantes dos marítimos demonstraram que não fazem greve

of vessels who were resentful with the discrimination employers had shown at the negotiation table, in terms of answers to revendications and as well as to financial values related to participation bonus compared to those attributed to land personnel of both companies.

The historical strike lasted 12 days. During all this time the movement was carried out with extreme organization. Seafarers received the solidary support of many international entities which addressed the Brazilian Government with protests against Petrobras' behavior. In Argentina, local trade union leaders stepped on board to express their full support to our companions in transit by through that Country. All represented workers received from our Organization decisive and integral support. Those who did not take this chance did let go by a historical chance to complain with actions instead of complaining with the throat or by tip typing computers. With the definite support from our companions we bent the spine of Petrobras! We keep

A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike



Com a instalação do movimento, além de ceder em inúmeras reivindicações, até então rechaçadas, a Petrobras teve de reiniciar as negociações com a presença do próprio Presidente à época, ex-Senador Eduardo Dutra. Parlamentares arregimentados para a reabertura das negociações deram apoio aos trabalhadores e participaram das reuniões

With the movement on march besides ceding in several revindications Petrobras had to restart negotiations in the presence of its very President at the time, ex- Senator José Eduardo Dutra. Congress Representatives gathered for reopening the negotiations lent support to workers and participated in these meetings

subserviência diante de suas gerências em terra. “Era uma loucura”, lembra o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, que também é Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da FNTTAA e da CONTTMAF. “Saíamos de um navio para atender chamada de outro ou instrução do Comando de Greve. Quando menos esperávamos, novas informações, que em nada reproduziam o que de fato ocorria, se reproduzia com uma velocidade devastadora. Não fosse a nossa rapidez em ‘apagar incêndios’ e a vontade férrea de inúmeros companheiros embarcados, a história poderia ter acabado diferente”, finaliza.

Para o Diretor-Secretário do SINDMAR e da CONTTMAF, Odilon Braga, “muitos de nossos companheiros não têm noção da logística de uma greve nacional para atender a todos! Só com uma organização sindical bem estruturada e integral apoio de uma parcela significativa de nossos companheiros e companheiras a bordo é que podemos avançar. A greve de 2005 demonstrou isto claramente. As condições que a tecnologia, hoje, possibilita a todos nos lançam em novo cenário”, observa Braga. Outro ponto que

other purposes than those directly related to the interests of the categories they stand for.

“The struggle was restless for both sides”, reminds the veteran of other strikes Jailson Bispo, SINDMAR Director and member of the Strike Command. “That last week we all who stood in vigil at SINDMAR headquarters – where the Strike Command had been installed – could see the agitation through the windows of Transpetro on the opposite side of President Vargas Avenue. They worked continuously with counter informations to demobilise the strike. I remember our Companion Severino cheering us ‘we shall overcome! They are not expressing the truth and they only keep working untill late hours merely to accomplish with their professional duties; we toil for what we believe in’, he repeated with an undisturbing certainty”, affirms Bispo.

The counter informations generated an auspicious environment for those few ones who resisted to join the movement and, instead, looked for, the whole time, a relation of subservience to the management ashore. “It was



A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike



AB-LO/OL - 01/2005

Rio de Janeiro, 01 de Abril de 2005.

Exmo. Sr.
SR. ARNALDO SAMUEL ARCADLER
Gerente Geral da Pronapo
Av. Presidente Vargas, 325 - 10º andar
CEP: 20091-060
Rio de Janeiro - RJ

Prezada Senhor,

Informamos as nossas necessidades urgentes de operação dos navios abaixo, visando o atendimento às necessidades de abastecimento à população.

- Guarã e Guaruá - Atendimento ao suprimento de GLP do Estado do Rio Grande do Sul, para evitar o desabastecimento à população neste estado.
- Gurupi - Necessidade de retirada de GLP da Riam, para manter carga na Unidade de FCC da Riam, evitando o desabastecimento de gasolina nos estados do Nordeste.
- Itatuba - Necessidade de retirada de nafta da Ramen, evitando a redução de carga da refinaria, com consequente perda de produção de combustíveis, que afetaria o abastecimento para população e geração de energia elétrica.
- Nara - Necessidade de atendimento à demanda de querosene da aviação e gasolina para Recife, Fortaleza e Belém, evitando o desabastecimento de produto nesses pontos.



AB-LO/OL - 01/2005

- Atibaia - Necessidade de atendimento de diesel para as unidades da Bacia de Campos, visando a sua sustentabilidade operacional e segurança evitando o desabastecimento de petróleo para as refinarias e para outros pontos a sociedade.
- Píscuda - Necessidade de petróleo para evitar a redução de carga da Riam, com consequência para o abastecimento de combustíveis para a região noroeste.
- Norte Rio - Necessidade de carregamento de petróleo na Bacia de Campos, evitando a perda de produção, tendo como consequência redução de carga e menor produção de combustíveis nas refinarias de São Paulo evitando o abastecimento naquela região.

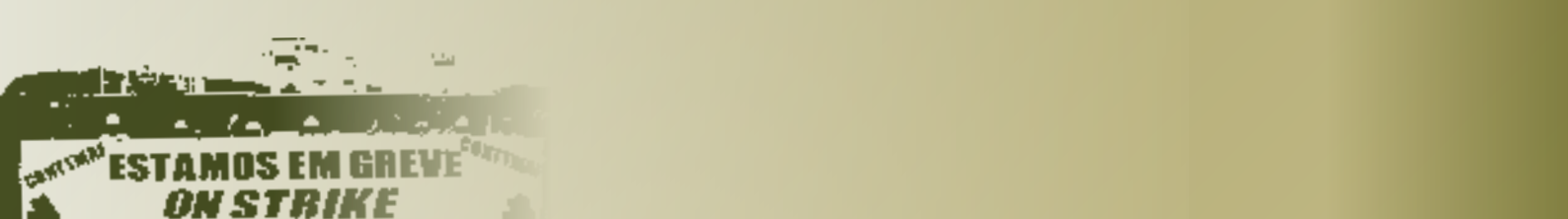
Atenciosamente

Rubens Augusto dos Santos Júnior
Gerente Geral de Operações de Logística
Atendimento

das tripulações de se insurgirem contra a discriminação. Estes casos foram raros, mas lamentáveis; profundamente lamentáveis. Tivemos mesmo de trabalhar para colocá-los na ilegalidade. Um deles, que prefiro esquecer o nome, teve de prestar explicações na Procuradoria do Trabalho. São comportamentos que não podem mais ser tolerados", exclama Marco Aurélio, Diretor-Procurador do SINDMAR.

debelate fires' and the iron will of many companions aboard, the history could have marched to a different end", states he.

For the General Secretary of SINDMAR and CONTMAF, Odilon Braga, "many of our companions have no notion about the logistics of a national strike to attend everybody. Only with a well structured syndical organization and the

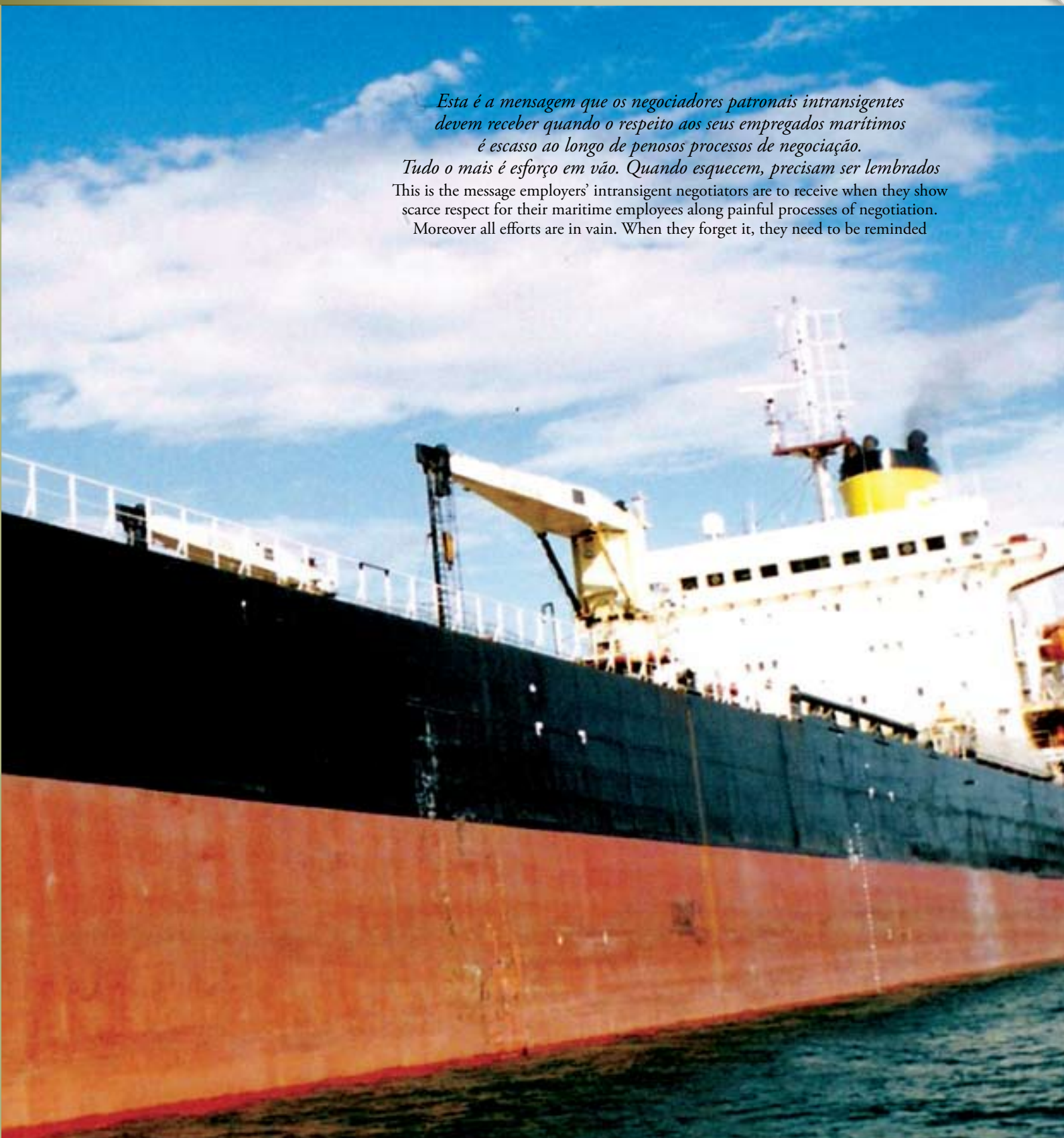


Numa das embarcações o Conamo estende faixa indicando a paralisação
One of the vessels display a banner showing the stoppage

A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike

*Esta é a mensagem que os negociadores patronais intransigentes
devem receber quando o respeito aos seus empregados marítimos
é escasso ao longo de penosos processos de negociação.*

Tudo o mais é esforço em vão. Quando esquecem, precisam ser lembrados
This is the message employers' intransigent negotiators are to receive when they show
scarce respect for their maritime employees along painful processes of negotiation.
Moreover all efforts are in vain. When they forget it, they need to be reminded





O Conamo define ações pelo país no organizado movimento de paralisação

CONAMO defines actions across the country for the organized movement of paralysation.

A situação só foi normalizada em 3 de abril, data em que os 38 navios voltaram a operar por orientação do Conamo, já que no dia anterior as categorias de bordo receberam, votaram e aceitaram por imensa maioria as propostas de ACTs. Até a saída da greve foi organizada: todos ao mesmo tempo e seguindo ordem do Comando de Greve.

Além dos avanços conquistados, a mobilização trouxe um bem que tem valor incomensurável: o respeito da administração das empresas de navegação por seus empregados do quadro de mar. Tanto as categorias de bordo quanto o movimento sindical saíram fortalecidos da mobilização. A greve resgatou confiança, respeito e elevou a autoestima não só dos oficiais e eletricitistas, mas de todos os marítimos. Depois disso, o movimento marítimo brasileiro ratificou sua condição de referência mundial.

A histórica greve de 2005 contou com a adesão de quase três mil empregados; isso significa que, na época, mais de 70% das categorias de marítimos empregadas pela Petrobras aderiram ao movimento. A participação de todos os trabalhadores no movimento foi traduzida na força que as categorias de bordo têm. Durante a greve, em meio à apreensão em relação à manutenção dos direitos trabalhistas, os empre-

integral support of a huge portion of our companions aboard are we able to go forward. This was clearly reminded by the 2005 strike. The technological conditions today make a new scenario possible” observes Braga. Another point that 2005 strike highlighted for all those who were closely involved in the movement was the juridical aspect of the right to strike. “Sometimes our companions were inflicted vexing situations, that started, unfortunately, on board of the ships due to misbehavior of Captains or Chief Engineers who assumed an intransigence attitude against rights of crewmembers to stand against discrimination. “These cases were rare but disgusting, deeply disgusting. We had to work for shoving them into the dominion of illegality. In one of the cases the person involved-whose name I’d better forget – had to stand for affidavit before the Public Labor Attorney. This kind of behavior is no longer to be tolerated”, registers Marco Aurélio, Attorney-in Fact Director of SINDMAR.

The situation returned to normality in April 3, when 38 ships took up operation by guidance of the Strike Command, as in the previous day the professionals on board analysed and voted thus accepting – by a vast ma-

A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike

gados do quadro de mar tiveram de enfrentar dúvidas em relação às informações ambíguas divulgadas pelas estatais e a pressão de algumas gerências de bordo, que ameaçavam os trabalhadores. Resistência e organização. Estas palavras definem a forma com que os marítimos enfrentaram a situação e obtiveram inequívoco sucesso na mobilização, provando, a todos, a força dos marítimos quando decidem pela luta.

Após a aceitação das novas propostas do sistema Petrobras, o Presidente do SINDMAR e da CONTMAF, Severino Almeida, registrou em mensagem do Comando de Greve: “Respeito é o instrumento que nos fará avançar em nossas relações de trabalho com a Petrobras e a Transpetro. Não apenas neste ano, mas também nos vindouros. Não há negociação ou greve definitiva que encerre de vez as mazelas da relação capital e trabalho, e, muito menos, com a discriminação no interior de uma estrutura gigantesca como é o sistema Petrobras. Nós, trabalhadores, devemos sentir orgulho de nós mesmos. Demonstramos com fibra marinheira e determinação o apoio ao nosso movimento. A nossa voz à mesa de negociação reproduziu a força que os nossos representados demonstraram”.

Majority – the proposals of the Collective Bargain Agreement. Even the strike termination was organized: all ships at the same time, according to the orders issued by the Strike Command.

More than the achieved improvements, the mobilisation brought a wealth of unmeasurable worth: the respect of Navigation Companies for their seafarers. Categories serving on board and trade unions came out stronger after the strike. The strike recovered confidence, respect and self-esteem not only of officers and electricians but of all crewmembers. After it Brazilian maritime unionism ratified its status as a world reference.

The historical 2005 strike had the adhesion of almost three thousand employees; this means that at the time, over 70% of maritime categories employed by Petrobras joined the movement. During the strike, amidst the apprehension as to the maintenance of labor rights seafarers had to face doubts spread by ambiguous informations from the companies and the pressure of ship management staffs that threatened the workers. Resistance and organization: these two words define the way seafarers faced the situation and reached success in their intents.



O Conamo destaca a importância da união para que conquistas fossem alcançadas pelas categorias de bordo

CONAMO highlights the importance of sticking together for improvements to be achieved by sea personnel



ACT foi assinado na presença de delegações de 57 países

O Acordo Coletivo de Trabalho foi assinado no dia 11 de abril de 2005 durante a Conferência Internacional da Seção de Marítimos da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), realizada no Hotel Sheraton, Rio de Janeiro. O documento foi firmado na frente de delegações representativas de 57 países, totalizando uma centena e meia de delegados.

Na ocasião o Presidente da Transpetro, Senador Sérgio Machado, deu um exemplo de civilidade e reconhecimento público do direito à luta dos trabalhadores. A atitude impressionou a todos e ele recebeu, por isto, elogios dos componentes da mesa diretora dos trabalhos na Conferência.

O evento contou com a presença do Secretário Regional da ITF, Antônio Fritz, da Deputada Federal Jandira Feghali, do Secretário da Seção de Marítimos da ITF, Jon Whithow, do Ministro Interino (naquela oportunidade) da Indústria e do Comércio, Márcio Fortes, do Secretário Executivo do Ministério dos Transportes na época, Paulo Sérgio Oliveira Passos, da Diretora do Departamento de Normas Internacionais da OIT, Cleopatra Doumbia-Henry, do Presidente da Seção de Marítimos da ITF, Brian Orrell, do Secretário Geral da ITF, David Cockroft, e do Gerente Geral de Recursos Humanos da Petrobras, Heitor Chagas.

Collective Bargain Agreement was signed in the presence of delegations from 57 countries

The Collective Bargain Agreement was signed in April 11, 2005 during the International Conference of Seafarers Section of ITF, held at Sheraton Hotel, Rio de Janeiro. The document was signed in the presence of delegations from 57 countries summing into one hundred and fifty delegates.

At the occasion Transpetro President, Senator Sérgio Machado, gave an example of civility and public acknowledgement of the right of workers to stand for their rights.

The event was attended by Regional Secretary of ITF, Antonio Fritz, Federal Deputy Jandira Feghali, ITF Seafarers Section Secretary, Jon Witlow, Industry and Commerce Minister – interim – Márcio Fortes, Ministry of Transport Executive Secretary Paulo Sérgio de Oliveira Passos, ILO International Norms Directress Cleopatra Doumbia-Henry, ITF Seafarers Section President, Brian Orell, ITF General Secretary, David Cockroft, and General Manager for Human Resources of Petrobras, Heitor Chagas.

A histórica greve de 2005 / 2005' historical strike



Durante a Conferência Internacional dos Trabalhadores em Transportes, realizada no Rio de Janeiro, o SINDMAR assinou o ACT com as estatais na presença de delegações representativas de 57 países

During the International Conference of Transport Workers held in Rio de Janeiro, SINDMAR and state-owned companies signed the Collective Bargain Agreement in the presence of delegations from 57 countries

After accepting the new proposal from Petrobras System, Severino Almeida, President of SINDMAR and CONTTMAF registered in the message of dismissal the Strike Command: Respect is the instrument that will put us forward in labor relations with Petrobras and Transpetro. Not only in this very year but in years to come. There is no definitive negotiation or strike that may put an end to the dissension in the relation capital versus labor and much less, with the discrimination inside a giant structure as Petrobras System. We, workers, should be proud of ourselves. We demonstrated with a salty fiber and stamina a vital support to our mobilisation. Our voice at the negotiation table reverberated the strength our represented workers demonstrated.

MENSAGEM FINAL – GREVE – Petrobras / Transpetro – CONAMO 2005

Rio de Janeiro, 03 de abril de 2005.

Prezados(as) Companheiros(as).

Com o recebimento de 26 respostas (maioria dos navios), concordando com a assinatura dos Acordos Coletivos de Trabalho, nos termos propostos pela PETROBRAS e TRANSPETRO estamos neste momento, informando que está encerrada a paralisação progressiva dos navios da TRANSPETRO. Registramos que até o presente momento tivemos três respostas de navios, cujas tripulações, por maioria estão contra a assinatura do ACORDO.

A partir de 00:00h horas, deste domingo, dia 03 de abril, todos os navios estão liberados pelo CONAMO para retornarem a cumprir as suas programações.

Neste momento desejamos nos despedir dos companheiros, agradecendo a todos aqueles que contribuíram para a vitória de nosso movimento.

Vocês deram uma demonstração de **força, disciplina e determinação**.

LUTAMOS E VENCEMOS.

Poucos conhecem e respeitam o mar como nós, e, ninguém é capaz de entender quão dura e difícil, é a vida do marinheiro mercante. Apesar de tudo e talvez por isto mesmo, só um verdadeiro marinheiro compreende outro, não importa que o marinheiro esteja no comando do navio, conduza suas máquinas ou alimente seus irmãos marinheiros. Somos todos íntimos do mar e dele de uma forma ou de outra tiramos o nosso sustento.

Nós que somos companheiros da aventura marítima, no transporte de nossas riquezas, fomos por um breve período, companheiros de luta no resgate ao respeito e a consideração que tanto merecemos.

Em nome de todos os companheiros que fazem o CONAMO, nos portos, nos mares e nos escritórios, o nosso forte abraço.

Que bons ventos, felizes jornadas e seguras operações, estejam em seus horizontes.

**VOCÊS LUTARAM. VOCÊS VENCERAM.
UNIDADE E LUTA, SEMPRE.**

Orgulhosas saudações marinheiras.
Severino Almeida Filho
Presidente da CONTTMAF – Entidade Coordenadora



CONAMO

Comando Nacional de Mobilização.

NT Livramento fica à deriva no Oceano Índico



FOTO: TRIPULANTES NT/RODEIO

O NT Livramento, da Transpetro, que estava programado para docar na China em julho, apresentou problemas no Motor de Combustão Principal (MCP) durante a travessia e ficou à deriva por 19 dias a 900 milhas (1.670 quilômetros) das Ilhas Maurício, no Oceano Índico. A estatal informou que os 33 tripulantes tinham alimentos e água potável suficientes por dois meses.

A Transpetro informou que antes de zarpar do Brasil para a docagem no dia 5 de junho, o navio, que se encontrava sem carga, realizou uma revisão nos principais itens de máquinas. Durante a viagem, o Motor de Combustão Principal (MCP) de seis cilindros começou a apresentar diversos defeitos. Mesmo após inúmeras intervenções de manutenção, o motor não voltou à condição normal.

Diante deste cenário, a situação foi reportada à Transpetro pelo pessoal de bordo que, para evitar

o comprometimento do Motor de Combustão Principal, solicitou a paralisação das máquinas.

Depois disto, o rebocador Tsavlis Unity, contratado pela subsidiária para transportes marítimos da Petrobras, foi deslocado do Sri Lanka e chegou ao local onde se encontrava o NT Livramento no dia 17 de julho. Durante o deslocamento para atender a embarcação, um dos dois motores do rebocador avariou-se. A situação foi agravada pelas condições do tempo, com ventos de 30 nós (55 km/h) e ondas de 3,5 metros. Por estes motivos, o rebocador não teve condição segura para passar o cabo para iniciar a operação de reboque do Livramento.

Por medida de segurança, a empresa contratou um segundo rebocador – este com 157 de *bollard pull*, ao invés do primeiro que tem 85 –, chamado Salveritas, que chegou ao local no dia 27 de julho. Somente

neste dia é que a operação de reboque pode começar a ser feita.

Dias antes, o NT Rodeio (da Transpetro), que estava navegando pela região e com carga, desviou sua rota e ficou um dia na localidade onde o Livramento estava à deriva. A foto do navio brasileiro publicada nesta reportagem foi gentilmente cedida pelos representantes que tripulam o NT Rodeio.

O SINDMAR acompanhou o desenrolar dos fatos relacionados ao NT Livramento. A Representação Sindical fez contato frequente com a Transpetro sobre o estado de saúde e segurança dos marítimos e as condições da embarcação. Durante todo o tempo, o SINDMAR passou informações aos parentes dos tripulantes que procuraram notícias sobre este caso no Sindicato. Até o fechamento desta edição, o reboque efetivo não havia se iniciado. Mais detalhes sobre este caso serão publicados no próximo número da UNIFICAR.



SYNOPSIS

unifcar 55



Acesso a portos e terminais é um problema?

No dia oito de julho de 2009, a bordo do NT Itaperuna, da empresa Transpetro, atracado no terminal de Miramar em Belém do Pará, ocorreu uma reunião inédita articulada pelo SINDMAR. Tive a honra de participar do encontro, que contou com as presenças do Comandante Eudes, da tripulação e do representante da Companhia Docas do Pará (CDP), Supervisor Ailton da Silva. Na ocasião, três assuntos foram debatidos:

- 1) Além dos familiares e visitantes que são autorizados pelo Comandante e que constam na lista entregue ao agente de navegação na liberação inicial do navio, durante a estadia, nenhum outro familiar e/ou visitante – mesmo autorizado pelo Comandante – poderia adentrar a embarcação, face ao impedimento na área de acesso ao porto ou terminal de operação da embarcação naquele estado;
- 2) Marítimos no momento de embarque e/ou desembarque naquele terminal tinham que ir aos trechos portão de acesso x navio x portão de acesso, arrastando malas, com sol ou chuva;
- 3) O acesso de material de uso pessoal era proibido naquele terminal.

Há algum tempo, a Delegacia Regional do SINDMAR em Belém tenta sensibilizar as autoridades competentes do Pará sobre estas questões. Algumas ações já alcançaram resultados positivos. No dia 5 de novembro do ano passado, a CDP, através do Administrador do terminal de Miramar, Carlos José Ponciano da Silva, autorizou seis veículos a operarem para suprir a demanda de tripulantes no momento de embarque e/ou desembarque naquele terminal. A ação teve a participação do Coordenador Regional de Agências de Navegação da Petrobras, João Alberto Soares, auxiliado por seus assistentes.

Três meses antes, no entanto, o SINDMAR se reuniu com a Anvisa, a CDP e a Agência de Navegação da Petrobras em Belém para discutir a questão sobre o acesso de material de uso pessoal. Naquela ocasião, a Coordenadora da Anvisa, Patrícia Cristina Antunes Sebastião, apoiada pelo Administrador da CDP no porto de Belém, Evandro Medeiros, disse que seria possível iniciar um processo de criação de norma, através do Programa de Harmonização das Atividades dos Agentes de Autoridades nos Portos (PROHAGE), para que a questão pudesse ser avaliada e deliberada. Em outubro, o Of.015/2009, do SINDMAR, foi encaminhado à Anvisa com sugestão da criação de uma Lista de Gêneros Regional. Em breve, o Sindicato espera ter boas novas para os marítimos que aportam no Pará.

Observo que, apesar da compreensão dos problemas por parte daqueles que dirigem os órgãos competentes, há como raízes das questões os seguintes aspectos:

- 1) A falta de padronização nas normas e procedimentos de acesso em portos e terminais do Brasil;
- 2) A má interpretação das regras

por parte daqueles que ocupam funções menores, sobrevindo o excesso de autoridade e outras ações nocivas aos marítimos;

- 3) Faltam normas claras (como a questão do acesso de material de uso pessoal) que permitam os marítimos obter no mercado local o que seja do seu interesse, naturalmente obedecendo a regras pertinentes, como ocorre no resto do mundo;
- 4) A falta de uma gestão educativa na relação do pessoal

Desconhecer essa realidade é não observar a implementação de políticas a bordo, como as de álcool e drogas, gestões de segurança e proteção ao meio ambiente, que fizeram um divisor de águas tornando o marítimo atual sobrecarregado de tarefas e responsabilidades

Este texto publicado é de responsabilidade do autor deste artigo.

que trabalha no acesso de portos e terminais com o marítimo aumenta a distância no entendimento da realidade de trabalho deste último.

É importante que se diga: a realidade de bordo mudou! Especialmente com o advento da aplicação de instrumentos internacionais, como o Código ISM (1997) e o Código ISPS (2002). Desconhecer essa realidade é não observar a implementação de políticas a bordo, como as de álcool e drogas, gestões de segurança e proteção ao meio ambiente, que fizeram um divisor de águas, tornando o marítimo atual sobrecarregado de tarefas e responsabilidades. Nenhuma administração de bordo (CMT, CFM e IMT) em uma embarcação devidamente certificada opta a favor dos excessos de seus tripulantes. Não dá! Não é possível! As responsabilidades inerentes de uma tripulação reduzida (CTS* alterado em 1993), que precisa manter um nível operacional (operação carga/descarga, navegação, condução e

manutenção), e a certificação em dia (atualização de regras) da embarcação não permitem excessos.

Uma embarcação é um instrumento de trabalho para vários interesses. Muitos vão a bordo, cumprem suas obrigações formais e retornam para sua base em terra. O marítimo permanece a bordo porque lá é seu local de trabalho; e é lá que convive com seus sentimentos. Nesses sentimentos estão inseridos a família, os amigos e o afastamento, que o tornam mais conscientes da razão, apesar da emoção. Aqueles que estão em terra (próximos de casa, dos amigos e do trabalho) e que de forma direta ou indireta podem influenciar com ações harmonizando os interesses dos seus interlocutores, podem contribuir – e

muito – no processo produtivo, no qual não existe mocinho, nem bandido, mas parceiros que, no limite de suas responsabilidades, respeitam cada elemento da produção à qual o marítimo está inserido de forma consolidada.

*CTS – Cartão de Tripulação de Segurança

*É importante que se diga:
a realidade de bordo
mudou! Especialmente
com o advento da
aplicação de instrumentos
internacionais*

QUESTÃO JURÍDICO TRABALHISTA

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

O SINDMAR está à sua disposição



CPNA debate Segurança e Saúde do Trabalho a Bordo e Cipa marítima



LUCIANA AGUIAR

A Comissão Permanente Nacional Aquaviária (CPNA) voltou a se reunir no dia 10 de junho para acompanhar a aplicação da Norma Regulamentadora número 30. No encontro, que aconteceu na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, os representantes da CONTTMAF, do Sindicato, do governo federal, através do Ministério do Trabalho e Emprego e da Diretoria de Portos e Costas, e do patronato (Syndarma e Transpetro), coordenados pelo Auditor Fiscal do Trabalho José Roberto de Novaes Moniz de Aragão, discutiram temas que possam ampliar e aperfeiçoar a NR-30, além do debate sobre as eleições e participação dos marítimos na Comissão Interna de Prevenção de Acidentes das empresas.

Nesta reunião, a bancada dos trabalhadores destacou que a Comissão necessita ser informada sobre quais companhias realizam processos de Cipa marítima. Além disso, os representantes dos trabalhadores querem saber por que nem todas as companhias realizam este processo. A bancada dos trabalhadores entende que é necessária a

elaboração de um mapeamento de quais empresas têm Cipa marítima e o processo de funcionamento em cada uma destas. “Dentre outras coisas nesta Cipa, as companhias são obrigadas a realizar cursos para os cipeiros eleitos. A maioria das empresas não nos informa sobre este processo”, destaca o Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga. O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, frisou que “Cipa marítima é investimento, mas, infelizmente, muitas empresas veem isso como um gasto”.

Além de debater amplamente este assunto, a Comissão discutiu a implantação do GSSTB (Grupo de Segurança e Saúde do Trabalho a Bordo) para outras embarcações que não estão incluídas no atual texto da Norma. Após consultar os três grupos representativos (governo federal, trabalhadores e armadores), o Coordenador Aragão abriu votação. Por unanimidade, a CPNA aprovou a proposta de obrigatoriedade do GSSTB para embarcações nacionais e para as estrangeiras que operam em águas brasileiras por mais de 90 dias, desde que acima de 100 AB.

No encontro, que foi o segundo realizado em 2010, houve a apresentação de um resumo dos assuntos debatidos na reunião anterior, que aconteceu no dia 11 de março. Na ocasião, a Comissão expôs um documento que estabelece, dentre outros pontos, requisitos para operacionalidade de plataformas estrangeiras, que operam em águas brasileiras, e nacionais. Durante a exposição, foram destacados pontos que estabeleciam procedimentos sobre responsabilidades, competências de saúde e de segurança, alojamentos, CIPA, instalações e enfermaria, proteção e prevenção contra incêndios, dentre outros.

Nesta segunda reunião da CPNA em 2010, o resultado do anexo II (plataformas) da Norma Regulamentadora número



LUCIANA AGUIAR

30 foi exposto aos membros da Comissão Permanente Nacional Aquaviária. Participante ativo destas reuniões, o Almirante Armando Vidigal, que faleceu no final de 2009, foi lembrado por todos os integrantes da CPNA. "Ele foi fundamental em muitos processos, inclusive neste anexo de plataformas", recorda Aragão.

Almirante Vidigal

Um nome que muito contribuiu para o desenvolvimento da Marinha brasileira foi Armando Amorim Ferreira Vidigal, que nos deixou em 14 de dezembro do último ano. Nascido em 1928 na capital do Amazonas, Manaus, o jovem Armando optou pela carreira militar na Marinha. A formatura na Escola Naval aconteceu em 1950. Com larga experiência e competência adquirida nos anos dedicados à Força Armada, Vidigal chegou a Vice-Almirante em 1982.

Nos anos de dedicação à Marinha, ele foi Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (1980-1981), Diretor da Escola de Guerra Naval, Comandante do 3º Distrito Naval, no Rio Grande do Norte, e Chefe do Estado Maior da Esquadra, além de ter sido Diretor de Projetos Especiais



SINDIMAR

em estaleiros. O Alte foi autor de 29 títulos, dentre livros e textos publicados em revistas do setor.

Transferido para a reserva em 1985, o Almirante Vidigal não descansou e continuou a contribuir com seus conhecimentos para o desenvolvimento do setor. Em 1993, o Alte foi convidado pelo Sindarma para ocupar a posição de Assessor para Assuntos Internacionais do sindicato patronal. Além disso, o Alte Vidigal era participante ativo das reuniões da Comissão Permanente Nacional Aquaviária (CPNA). Um

dos últimos trabalhos que teve a grande contribuição do Almirante Vidigal foi a elaboração do anexo II, que trata de plataformas, na Resolução Normativa número 30, NR-30.

DPC tem novo Diretor

Almirante Leal Ferreira assume Diretoria responsável pelo desenvolvimento das atividades relativas à segurança do tráfego aquaviário e do ensino profissional marítimo

O Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, que estava no Comando do 7º Distrito Naval, em Brasília, assumiu o cargo de

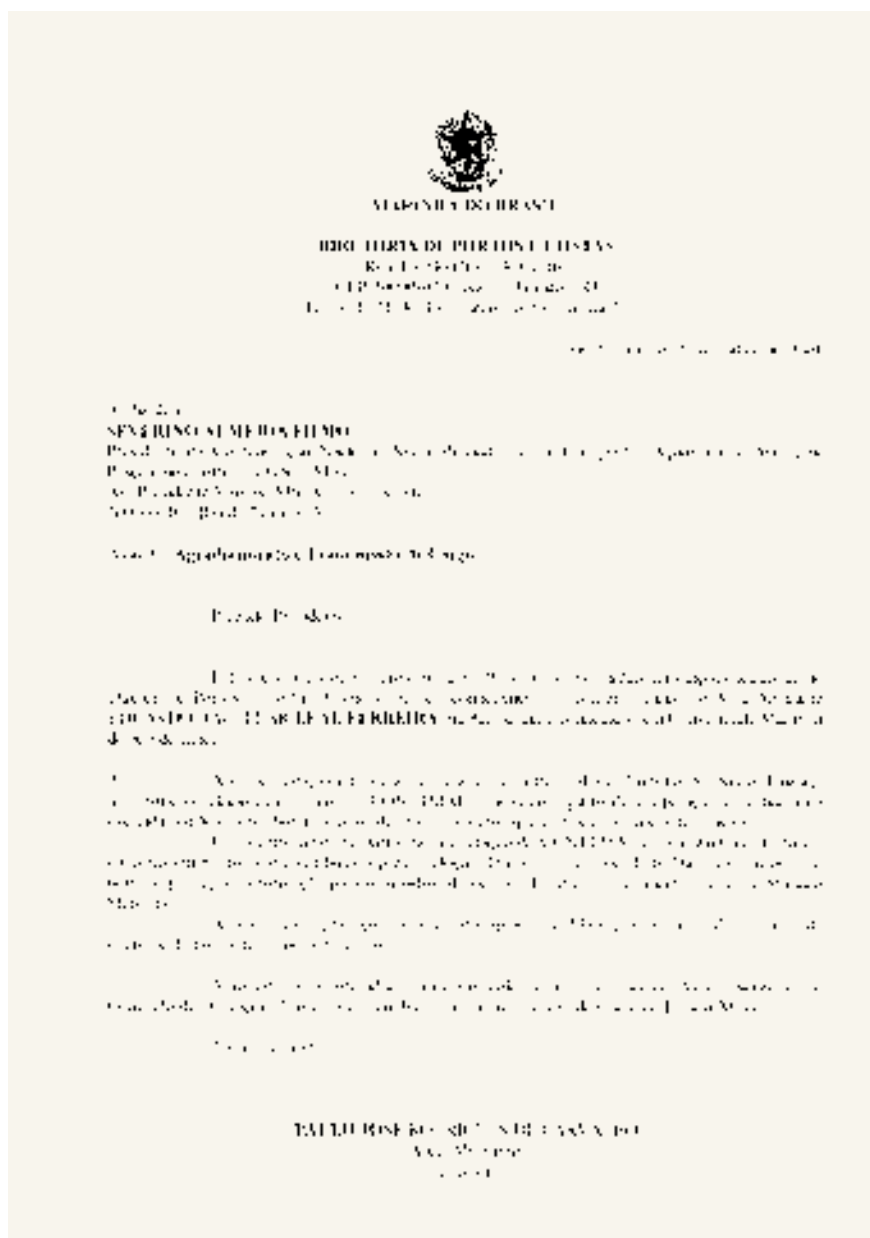
Diretor de Portos e Costas. A cerimônia de transmissão de cargo da DPC aconteceu no dia 19 de abril, no Centro de Instrução Almirante Graça

Aranha, e foi presidida pelo Diretor Geral de Navegação, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos.

Na solenidade, o Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, que assumiu a Chefia do Estado Maior do Comando de Operações Navais, passou o comando da DPC para o Alte Leal Ferreira. A cerimônia foi prestigiada por autoridades civis e militares, além do ex-Ministro da Marinha Alte Mauro César Rodrigues Pereira, do ex-Representante Permanente Brasileiro na IMO, Alte Carlos Augusto Saraiva Ribeiro, do Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, e do Presidente da Transpetro, Sérgio Machado.

Desde o dia 31 de julho de 2007, data em que assumiu a DPC, o Almirante Paulo José comandou a Diretoria de Portos e Costas com competência. “Minhas navegações nestes quase dois anos e nove meses à frente desta Diretoria nem sempre foram em mar de almirante. Porém, com a ajuda de toda a tripulação da DPC, mantive a proa do órgão”, conta, agradecendo em seu discurso a colaboração das entidades sindicais marítimas do âmbito da CONTTMAF, no período em que esteve à frente da DPC.

O Diretor Geral de Navegação, Almirante-de-Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, congratulou o Alte





LUCIANA AGUIAR

Paulo José pelos expressivos resultados alcançados em sua gestão no órgão. Ao assumir a Diretoria de Portos

e Costas, o Vice-Alte Leal Ferreira disse que continuará a desenvolver o trabalho feito pelo Alte Paulo José

nos últimos anos. Motivado, o novo DPC trabalha para o desenvolvimento das atividades relativas à segurança do tráfego aquaviário e do ensino profissional marítimo.

Com 113 anos, a Diretoria de Portos e Costas foi criada a partir do decreto nº 6.509, que definiu o regulamento da Inspeção dos Portos e Costas (como era inicialmente conhecida a DPC). A DPC é fundamental para a operacionalidade da Marinha Mercante brasileira. É esta Diretoria que rege as normas de segurança do tráfego aquaviário, incluindo a definição de equipamentos e acessórios que são usados a bordo de navios e plataformas. O órgão também é responsável pela habilitação e qualificação dos aquaviários, destacando-se aqui os cursos de formação para oficiais, realizados no Ciaba, em Belém, e no Ciaga, no Rio de Janeiro, e outros previstos no Programa do Ensino Profissional Marítimo, Prepom.

Alte Paulo José assume Chefia do Estado Maior do Comando de Operações Navais

Depois de capitanear a Diretoria de Portos e Costas por quase três anos, o Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho assumiu a Chefia do Estado Maior do Comando de Operações Navais. A cerimônia de assunção ao cargo aconteceu no 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro, no dia 7 de abril. A solenidade, que foi presidida pelo Almirante-de-Esquadra Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, contou com a presença do Presidente da CONTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, do Segundo Presidente do Sindicato e Diretor para Assuntos de Navegação Marítima da Federação, José Válido, e de autoridades civis e militares.



SINDMAR: na primeira década, inúmeras vitórias coroaram as grandes lutas vividas

SINDMAR: on the first decade, countless victories crowned great struggles

Março de 2000. Um marco para os Oficiais e, posteriormente, Eletricistas Mercantes brasileiros. Reunidos na sede Emílio Bonfante de Maria, no Rio de Janeiro, celebravam não somente a volta da unificação das categorias profissionais, mas também a fundação de um Sindicato que iria transformá-los em uma referência internacional em organização e política sindical, traduzidos para as categorias representadas em ganhos significativos na qualidade de vida e remuneração. Apesar dos Oficiais de Náutica e Máquina serem uma das primeiras categorias brasileiras a terem se organizado na luta sindical,

March 2000. A mark for Brazilian merchant officers and, after a while, also for electricians; merchant officers gathered at the Union's headquarters "Emílio Bonfante de Maria", in Rio de Janeiro, celebrated, more than the reunification of both professional categories, but also the foundation of a Trade Union that would make them a reference in organising and union politics, converted in significant gains in quality of life and wages. Although Deck Officers and Engineers had been among the earliest Brazilian professional organised as a category – they were gathered in one single Trade Union in the



FOTOS SINDMAR

já que a estruturação em uma única representatividade teve início na década de 1920, as categorias foram separadas, por força da legislação, em 1931. A unificação, portanto, trata-se também de um resgate histórico após sete décadas de tentativas de reaglutinação.

Antes deste retorno às origens, apesar das memoráveis mobilizações, a exemplo da greve de 1953, o cenário reinante era extremamente preocupante, desanimador e estagnado após o baque que o golpe de 1964 representou para os movimentos sociais. Após o Ato Institucional número 5, houve uma inércia imposta a todos os setores; e no segmento marítimo não foi diferente. Somente com a greve de 1987 os marítimos brasileiros voltaram a ter voz ativa. Nas décadas de 1980 e 1990, as condições aviltantes de trabalho e os salários baixos provocaram a saída de centenas de oficiais da Marinha Mercante Brasileira para outras atividades profissionais.

Este cenário em nada se compara ao que foi conquistado nestes dez primeiros anos de existência do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante. Hoje, além de um mercado de trabalho em franca expansão – apesar da pressão pela utilização da mão de obra estrangeira –, os oficiais e eletricitas mercantes contam com inúmeras melhorias nas condições sociais, salariais e de trabalho a bordo, além de uma estrutura sindical ampla, distribuída em diversos estados do país. Isso sem falar na excelente imagem e referência

earlies 20s – they were forced to split, by law enforcement, in 1931. Therefore, the merge in 2000 was also a historical ransom after seven decades of unsuccessful attempts for merging.

Before this return to the origins, the prevailing scenario – in spite of memorable mobilizations, as the 1953 strike – was a matter of extreme concern as it was depressing and stagnated: the 1964 coup-mainly after Institutional Act 5 – inflicted a forced inertia to all social movements; and this was no different for seafarers. Only by the 1987 strike Brazilian seafarers managed to recover their active voice. In the decades of 1980 and 1990, degrading working conditions led Merchant Officers to engage in other professional activities ashore.

This scenario is in no way comparable to what has been achieved in the initial ten years of Merchant Marine Officers National Union – SINDMAR. In the present days, beyond a work market in frank expansion – notwithstanding the enormous pressures to hire foreign crews, merchant officers and electricians count several improvements in social conditions, wages and work aboard, as well as an ample trade union structure, present in several states



SINDMAR visita sua base para debater as condições de trabalho

SINDMAR visits its base, its effective force to debate labor conditions

institucional, sindical e de treinamento que o Sindicato que os representa conquistou, com muita seriedade e trabalho, ao longo destes anos.

Nos primeiros anos de existência do SINDMAR, entre as preocupações da direção sindical estava o desenvolvimento de uma política sindical ampla e bem estruturada na defesa de aspectos inerentes aos interesses dos oficiais e eletricitas mercantes brasileiros, além da otimização das rotinas

of the Country. Not to mention the excellent institutional, syndical and training reference, acquired by the Union acquired, with seriousness and work along all these years.

In its early years of existence, SINDMAR, its Direction Board, was engaged, among other matters, in developing an ample and well structured Trade Union policy to stand for the interests of Brazilian merchant officers and electricians as well as to increase an efficient administrative routine to attend members' needs. One of the greatest challenges of this decade has been to resist attacks as the several attempts to open our work market for foreign seafarers in Brazilian jurisdictional waters.

It's worth to remember that industrial actions (that led to creation of legislative mechanisms to preserve and generate new work places on board ships flying foreign flags operating in Brazilian waters) are part of a struggle that started with the Unions that merged as SINDMAR. As a result of these actions conducted by the Maritime Unions Representatives, the National Immigration Council issued Normal Resolution 31 in 1998. "Nevertheless, the Resolution had not established any term for foreign crews to be replaced by Brazilian ones", spots Director Jailson Bispo, who coordinates and particulates the work of Collective Bargain Agreements team for the offshore group.

By means of new arrangements conducted by the Union Direction at the National Immigration Council, advances were achieved in 2003 with the edition of Normative Resolution 58. As Normative Resolution 31 the new document stated – among other itens – the imposition of hiring Brazilian seafarers in several technical levels in cases vessels were to operate on Brazilian jurisdictional waters for more than 90 continuous days. But, still, this Resolution had not defined the proportionality. In October 2006, after more than one year of meetings and debates which involved union leaders, shipowners and Government officials, Normal Resolution 72 came to light. From this document on, engagement of crews in cabotage, offshore vessels and oil rigs at sea started to be ruled in a practical way without gaps. Something without precedents till then.

Uma década da qual se orgulhar A decade to be proud of

“O Sindicato hoje, com toda a sua abrangência e complexidade, é a nossa única arma de luta.”

“The Union today, for its range and complexity is our only and one weapon to fight.”

Francisco Régis, Eletricista / Electrician



administrativas diárias, em atendimento às demandas dos associados. Resistir a ataques, como as inúmeras tentativas de abertura do mercado de trabalho para marítimos estrangeiros em águas jurisdicionais brasileiras, tem sido um dos maiores desafios enfrentados ao longo desta década.

Vale lembrar que ações sindicais, que culminaram na criação de mecanismos legislativos que mantêm e criam postos de trabalho para marítimos brasileiros em embarcações de bandeira estrangeira que permaneçam em nossas águas, são uma luta que advém da década de 1990, iniciada pelos Sindicatos

The renowned international actuation

Although being a young Trade Union, SINDMAR has a vast list of realizations. Even before foundation of SINDMAR, Union leaders had already promoted important joint actions on behalf of the interests of merchant officers and electricians. Among these actions, the policies and manifestations on face of Trico Marine are to be stressed, as many other ones, in different occasions, since they generated repercussion and support abroad.

“O Sindicato está fazendo um trabalho jamais visto em muitos aspectos, mas, sobretudo, em relação à blindagem do nosso mercado de trabalho. Contudo, o que mais me preocupa, atualmente, sobre essas questões sindicais é o individualismo. Sem a luta coletiva não teríamos conseguido nada. Apesar de o marítimo ser, reconhecidamente, solidário, é preciso que muitos resgatem o senso do coletivo.”

“The Union is doing a good job as never in many aspects, moreover concerning the preservation of our labor market. However, what most disquiets us, nowadays, about syndical matters is individualism. Without collective struggle we wouldn't have gotten anything. Although seafarers are most renowned by their solidarity it is needed that many of them recover the sense of collectivity.”

Geraldo Camilo, Comandante / Captain

que deram origem ao SINDMAR. Como resultado das ações empreendidas pela Representação Sindical Marítima, a Resolução Normativa número 31 do Conselho Nacional de Imigração foi instituída em 1998. “Contudo, o documento não quantificava e nem fixava o limite de tempo para que as tripulações estrangeiras fossem gradualmente substituídas pelas brasileiras”, salienta o Diretor Jailson Bispo, que coordena e articula os trabalhos da equipe dos Acordos Coletivos para o segmento de apoio marítimo.

Através de novas articulações da Direção Sindical, juntamente com o CNI, houve avanços em 2003 com a aplicação da Resolução Normativa nº 58. A exemplo da RN 31/1998, o documento designava, dentre outros aspectos, a obrigatoriedade da contratação de marítimos brasileiros em diversos níveis técnicos e atividades pelas empresas afretadoras de embarcações estrangeiras, no caso de estes navios operarem em águas jurisdicionais brasileiras por um período superior a 90 dias contínuos. Ainda assim, esta resolução ainda não definia a proporcionalidade. Em outubro de 2006, após mais de um ano de reuniões e debates entre as lideranças sindicais, armadores e representantes do governo federal, a Resolução Normativa nº 72 entrou em vigor. A partir deste documento, a chamada de tripulantes nas navegações de cabotagem e de apoio marítimo para as embarcações e plataformas utilizadas nas atividades de pesquisa e exploração de petróleo no mar passou a ser regulamentada de forma prática e sem brechas. Algo inédito até então.

A reconhecida atuação internacional

Apesar de ser um Sindicato jovem, o SINDMAR tem uma vasta lista de realizações. Exemplo dessa disposição aguerrida na defesa dos interesses dos oficiais e eletricitas mercantes foram atos importantes ocorridos antes mesmo da fundação do Sindicato, quando as lideranças que deram origem ao SINDMAR empreenderam ações conjuntas na defesa das categorias representadas. Entre as ações de

The action of SINDMAR leaders has been detached in the international scenario in several occasions. Four years ago President Severino Almeida was elected member of ITF – International Transportworkers Federation – Executive Board. At the time, for 24 years no Brazilian seafarer had held a seat at the Entity Direction Board. Severino also presides the ITF Seafarers Section for Latin America and the Caribbean.

Another historical moment of the technical participation of Brazilian Seafarers Union Representation took place in 2006, during the 94th Maritime Session of ILO. After 5 years of integrated work an numberless meetings, 318 delegates, assisted by more than 800 technical advisers from 106 ILO member States approved the Maritime Labor Consolidated Convention. This instrument will constitute the fourth pillar of the international regulation system for the global maritime industry, beside SOLAS (safety of life at sea), STCW (training, certification ad watchkeeping) and MARPOL (polution). CONTMAF and SINDMAR President Severino Almeida, integrated the ILO Maritime Tripartite Commission where the process for consolidating the single document that was taken to the analysis of the Conference. “The document is an unequivocal contribution to stand against the social dumping which is frequent in our activity. Working conditions aboard many ships, mainly vessels that fly flags of convenience, are most of times unhealthful, as a consequence of the little or none will of shipowners to invest in crews. In this sense, Consolidated Maritime Labor Convention renders a great legal service to withstand such unacceptable labor and life conditions aboard”, stresses the Union Leader.

A lot of water has flown under the keel

Besides other struggles of wider extent, the Union has waged several actions to change Brazilian paradigms as the lack of knowledge of our society concerning the activity as well as some mistakes in Government ac-

Uma década da qual se orgulhar A decade to be proud of

“É visível e inegável as melhorias e avanços que os eletricitas da Marinha Mercante brasileira têm hoje como resultado da luta do SINDMAR.”

“It is visible and undeniable the improvement and better conditions Brazilian merchant electricians possess as a result of SINDMAR struggle.”

Allan Cristian Ferreira Lima, Eletricista / Electrician



destaque estiveram as articulações políticas e manifestações em repúdio à multinacional Trico Marine. O ato, assim como outros realizados em diversos momentos, teve repercussão e apoio internacionais.

A atuação das lideranças do SINDMAR, em âmbito internacional, aliás, tem sido destacada em diferentes ocasiões. Há quatro anos, o Presidente Severino Almeida foi eleito membro do Conselho Executivo da Federação Internacional dos Trabalhadores em

tions related to the idiosyncrasies of maritime industry. Within the scope of labor relations, nowadays, besides embarkment and paid leave conditions be far better for Brazilian seafarers, the remuneration of these workers becomes increasingly closer to the dedication seafaring requires.

However, this process is no fruit of spontaneous genera-

“Ao longo desses anos, temos visto um árduo trabalho dessa Diretoria que luta, sobretudo, pela valorização das categorias representadas. A grande vitória desses homens e mulheres foi a união iniciada por alguns poucos companheiros. E é essa luta conjunta que une interesses e objetivos, antes diversos, mas que faz desse Sindicato uma entidade sem igual.”
“Along these years we have seen the thorough work of the Direction Board that strives, most of all, for valuating the represented categories. The great triumph of these men and women was the union initiated by a few companions. It is this collective struggle, uniting interests and objectives, once dispersed, what makes this Union a one of a kind Entity.”

Maria Helena Ferraz, Secretária Geral do Departamento dos Aposentados
/ General Secretary, Retired Personnel Department



O SINDMAR participa de reuniões, seminários e conferências internacionais para debater o setor marítimo global

SINDMAR attends international meetings, seminars and conferences to debate global maritime industry

Transportes. Até então, fazia 24 anos que um marítimo brasileiro não ocupava um posto na Diretoria Executiva da entidade. O líder sindical preside, também, a Seção Marítima da ITF para a América Latina e o Caribe.

Outro momento em que a participação técnica da Representação Sindical Marítima brasileira foi histórica ocorreu em 2006, durante a 94ª Conferência da Sessão Marítima da Organização Internacional do Trabalho. Após cinco anos de trabalhos integrados e inúmeras reuniões, 318 delegados, assessorados por mais de 800 consultores técnicos de 106 países membros da OIT, aprovaram a Convenção Consolidada do Trabalho Marítimo (Maritime Labour Convention). O documento será estabelecido como o quarto pilar do sistema de regulamentação internacional da indústria marítima global, juntamente com as convenções SOLAS (que regula a segurança), STCW (que abrange o treinamento de marítimos) e MARPOL (sobre a poluição). O Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, compôs a Comissão Paritária Marítima da OIT, em que se iniciou o processo de consolidação do instrumento único

tion but the result of a permanent and restless toil carried on by SINDMAR's Direction Board with its administrative and technical staff. This team, by the way, shows the growth of the Union structure. In the old times of former Deck and Engineer's separate Unions each of them had not more than 4 servants each; nowadays 74 persons are employed in the towns where the Union keeps its eight regional offices (Rio Grande, Paranaguá, Santos, Macaé, Vitória, Cabedelo, Fortaleza and Belém, the last one installed in a property owned by the Trade Union, and in the Main Office in Rio de Janeiro downtown, in the very heart of the city. SINDMAR headquarters is placed in four entire floors owned by the Union, one of them lodging CSA – Waterways Simulation Center – the most modern training center for maritime, harbor and inland waterways – operates. Besides, merchant officers and electricians count on a corporative university for the activity, the UCMM Corporative University of the Merchant Marine – which disposes post graduation courses of our area.

Recently, SINDMAR, in a partnership with Fundação do Homem do Mar (Seafarer's Foundation), formalized the acquisition of a 845 thousand square meters area in Teresópolis, mountain region of Rio de Janeiro State, to lodge the new installations of the Waterways Simulation Center – CSA. A leisure center for SINDMAR associates will be built in the area.

As Maria Helena Ferraz – former secretary of the former Deck Officers Union from 1948 to 1978 – underlines “for different reasons, the Union became an incomparable Entity nowadays. I am not a seafarer but I did follow a good amount of the Brazilian maritime unionism movement; I see with joy that many officers and electricians recovered the pride for their profession after having they lost it in the 1980-1990 decades. This random is also a fruit of the work carried out along these years.”

Uma década da qual se orgulhar A decade to be proud of

“Os mais antigos sabem que todas as conquistas das nossas categorias foram resultado das ações do nosso SINDMAR. Sinto orgulho por apoiar o meu Sindicato!”

“Seniors know that all conquers of our categories derive from actions of our SINDMAR. I am proud to support my Union!”

Marcelo Silva Araújo, Segundo Oficial de Máquinas / Second Engineer

e integrou o Grupo de Trabalho responsável pela redação do documento apresentado para análise da Conferência. “O documento é uma contribuição inequívoca no enfrentamento do *dumping* social frequente em nosso setor. As condições de trabalho dos que atuam em muitos navios, principalmente as embarcações de bandeiras de conveniência, são, muitas vezes, insalubres, em consequência da pouca ou nenhuma disposição de armadores estrangeiros em investir nas tripulações destes navios. Neste sentido, a Convenção do Trabalho Marítimo presta um grande auxílio legal no enfrentamento a tais condições inaceitáveis de trabalho e vida a bordo”, destaca o líder sindical.

Por baixo da quilha

Fora as lutas mais abrangentes, a Direção Sindical tem atuado, através de diversas ações, para mudar paradigmas brasileiros como a falta de conhecimento da sociedade a respeito do setor, além de alguns equívocos nas ações governamentais relativos às especificidades da atividade marítima. No âmbito das relações laborais, hoje, além de as condições de embarque e repouso serem significativamente melhores para os tripulantes brasileiros, a remuneração destes profissionais está cada vez mais condizente com a dedicação que a vida no mar requer.

Contudo, este processo não foi fruto de geração espontânea, mas resultado do trabalho contínuo e incansável da Diretoria do SINDMAR, juntamente com o *staff* técnico/administrativo. Esta equipe, aliás, também demonstra o crescimento da estrutura sindical. Se antes, os antigos Sindicatos de Náutica e Máquinas tinham, quando muito quatro funcionários cada, hoje são 74 pessoas, atuando nas cidades em que o Sindicato mantém suas oito delegacias (Rio Grande, Paranaguá, Santos, Macaé, Vitória, Cabedelo, Fortaleza e Belém, que é própria) e Sede. No Rio de Janeiro, em pleno centro financeiro da cidade, a Sede do SINDMAR ocupa quatro andares, dentre os quais está instalado o Centro de Simulação Aquaviária, que é o mais moderno centro de treinamento para as áreas marítima, portuária e fluvial do mundo. Além disso, os oficiais e eletricitas mercantes podem contar com uma universidade corporativa específica para o segmento: a Universidade Corporativa de Marinha Mercante oferece cursos de pós-graduação em assuntos do setor.

Recentemente, o Sindicato, em parceria com a Fundação Homem do Mar, formalizou a compra de uma área de 845 mil metros quadrados, localizada em Teresópolis, na região



Delegacia Regional em Belém
Regional Office in Belém

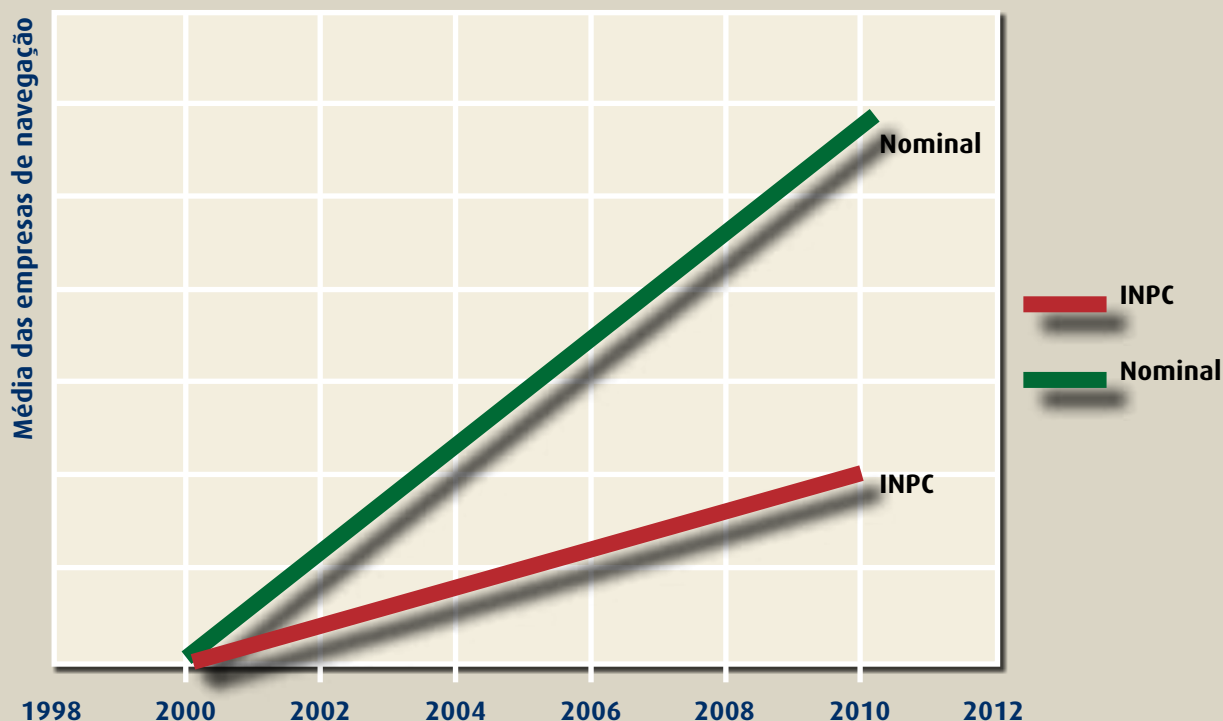
serrana do Rio de Janeiro, para abrigar as novas instalações do Centro de Simulação Aquaviária. No terreno, será construído, também, um centro de lazer para os associados e associadas do SINDMAR.

Como salienta Maria Helena Ferraz, que foi Secretária do antigo Sindicato de Náutica entre os anos de 1948 e 1978, “por diversos motivos, o Sindicato, hoje, é uma entidade incomparável. Não sou marítima, mas acompanhei boa parte da história do movimento sindical marítimo brasileiro e vejo, com alegria, que muitos oficiais e eletricitas voltaram a ter orgulho da profissão. Orgulho este que muitos perderam nas décadas de 1980 e 1990. E este resgate é fruto, também, do trabalho que é realizado ao longo desses anos”.

Manifest Advances

Numberless victories along the last ten years have been achieved by actions of SINDMAR. A quick analysis, without the need of a detailed study, allows to establish the enormous difference between working conditions of today and those of 20 years ago. Since the merge in 2000 – and the junction with Merchant Marine Electricians Union in 2004 – professionals represented by SINDMAR obtained victories of more significance than those of the previous decades. According to Collective Bargain Agreements Department of SINDMAR, last year 120 negotiations were held with several companies of different branches of the maritime industry. Out of these, 13 ones celebrated the first Contract with the Union.

Evolução 2000 a 2010



A evolução salarial dos oficiais e eletricitas mercantes nesta década é superior à variação da inflação do período. Tal avanço representa efetivo e significativo ganho real nas remunerações, obtido através de negociações feitas pelo SINDMAR nestes últimos dez anos. Estes ganhos são traduzidos, também, na gradativa redução do tempo de permanência dos representados a bordo.

Fonte: Assessoria de Acordos Coletivos do SINDMAR

Wages evolution of Merchant officers and electricians in this decade is much higher than inflation of the period. Such an advance represents effective real gain in remuneration, conquered by negotiations held by SINDMAR, besides gradual reduction of permanence periods on board.

Avanços a olhos vistos

Foram inúmeras as vitórias dos Oficiais e Eletricistas Mercantes nos últimos dez anos através de ações do SINDMAR. Em uma rápida análise, sem a necessidade de detalhado estudo, é possível perceber a enorme diferença entre as condições de trabalho na atualidade e na relação de 20 anos atrás. Desde a unificação em 2000 – e a junção com o antigo Sindicato dos Eletricistas Mercantes em 2004 –, os representados do SINDMAR obtiveram conquistas mais significativas do que muitas vitórias nas décadas anteriores. De acordo com o setor de Acordos Coletivos do SINDMAR, no ano passado foram realizadas 120 negociações coletivas com empresas de diferentes segmentos. Destas, 13 celebraram o primeiro acordo com a entidade sindical.

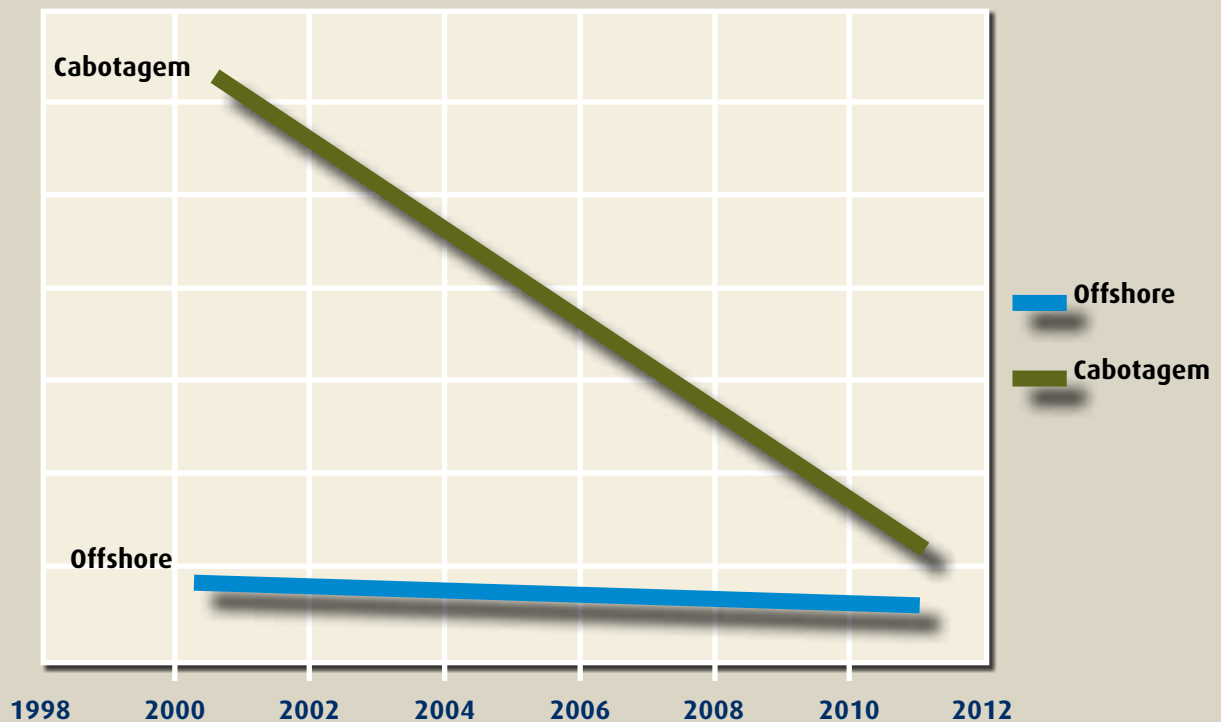
O resultado deste incansável trabalho reflete em conquistas como a contínua e gradativa redução na relação

The result of this restless work reflects all conquers as in the continuous and gradual reduction of the rate work x leave. In 2000 the average remaining working period of professionals represented by our Union in the maritime industry, in cabotage and in the foreign trade lines reached nine months. Nowadays this period ranges from three to five months.

As to the off shore segment, besides having opened and kept this labor market for Brazilian officers and electricians, SINDMAR manage to reduce the working regime, 42 on board per 42 days of paid leave to the actual 28 per 28 as currently practiced.

Besides, a series of additions have been incorporated to the remuneration of merchant officers and electricians in different companies. Among them, implementation and gradual increase of educational bonus, pregnancy paid

Redução do tempo de permanência a bordo



trabalho x repouso. Em 2000, o tempo de permanência a bordo para os representados que atuam na navegação marítima, tanto na cabotagem quanto no longo curso, era de até nove meses. Hoje este tempo é de três a cinco meses. No segmento de apoio marítimo, além da abertura e manutenção deste mercado de trabalho para os oficiais e eletricitas brasileiros, o Sindicato conseguiu que o regime de embarque, antes, usualmente de 42 dias de embarque para 42 dias de repouso, chegasse como prática aos 28 x 28.

Além disso, uma série de gratificações foi incorporada à remuneração dos oficiais e eletricitas em diferentes companhias. Dentre elas, a implementação e gradativo aumento do auxílio educação, o afastamento de bordo com remuneração da marítima gestante, o adicional por tempo de serviço, auxílio uniforme, custeio de passagens, abono pecuniário, a indenização de folgas, o auxílio deslocamento, assistência médica, assistência odontológica, participação nos lucros e/ou resultados, seguro para eventos de morte natural ou acidental e invalidez permanente e pró-labore.

Se estes avanços forem comparados com as práticas laborais de muitos países, então, as melhorias serão ainda mais surpreendentes. Exemplo disso é o regime de embarque e repouso no segmento offshore. No exterior, muitos tripulantes trabalham no regime 2x1, com contrato com prazo determinado. No Brasil, o regime é o de 1x1, com todas as garantias estabelecidas nos Acordos Coletivos de Trabalho, que podem ser renovados ano a ano. Já na navegação comercial, os tripulantes estrangeiros chegam a trabalhar até dez meses embarcados, enquanto os brasileiros têm de três a cinco meses de embarque. Em muitos países, a prática nefasta do sistema de bandeiras de conveniência precariza relações laborais nas quais os tripulantes têm benefícios escassos, ou, ainda, inexistentes. Na realidade brasileira, bem diferente desta, a luta organizada contínua empreendida pelo Sindicato tem

leave, service time bonus, pecuniary bonus, uniforms allowance, travelling allowance, retarded leave indemnity, medical and odontological care, company profits share, natural or accidental death/permanent disability insurance, and prolabor bonus.

Comparing these advances to laboral practices of many countries they turn to be more astonishing yet. Many crewmembers abroad work in the regime of 2 x 1 on temporary contracts. In Brazil regime is 1 x 1 with all guarantees established in Collective Bargain Agreements that may be renewed within one year. In the commercial trade, foreign crewmembers usually work ten months aboard while Brazilian stand three to five months on board. In many countries the wicked adoption of flags of convenience system deplete labor relations of crewmembers who already have scarce or inexistent benefits. Brazilian reality is far different but the organized struggle has to be sustained and the Union is to toil without truce.

It's worth to remind that there is no legal obligation for the companies to sign CBAs. They result from negotiations the Union establishes. In some cases months or even years are required to change labors condition or to bring to levels that fit to the satisfaction of represented categories.

And these labor relations are not solely defined by Agreements, although the indoubtful importance of these documents: politics, other actions and, not seldom, struggles are necessary to define them.

Some weeks ago we concluded the Annex for Rigs which are going to integrate Resolution 30. The document, establishing a series of procedures to be respected on behalf of oil rig crewmembers, is somewhat inedit, as a result from a work that took three years to come to an end. There were innumerable debates and deliberations among Federal Government, trade unionists and employers representatives.

Uma década da qual se orgulhar A decade to be proud of

“Para mim, como jovem e como mulher, após conhecer melhor o Sindicato, posso afirmar que sinto orgulho de ser representada pelo SINDMAR”.

“As a young person and as a woman, after getting to know better our Union, I can assure that I am proud to be represented by SINDMAR.”

Eveline de Oliveira Guimarães, Segunda Oficial de Máquinas / Second Engineer

garantido inúmeras melhorias para os representados, bem como a implementação e manutenção de uma série de benefícios.

Vale lembrar que não há obrigação legal de as empresas acertarem ACTs. Estes são resultado das negociações que o Sindicato mantém. Em alguns casos, são necessários meses, e até mesmo anos, para se mudar uma situação laboral ou estabelecê-la a contento dos interesses dos trabalhadores representados. E estas não são definidas apenas pelos acordos, apesar da importância inequívoca desses documentos. Políticas, ações diversas e, não raro, lutas, são necessárias para se definir boas relações laborais.

“Concluimos há algumas semanas o Anexo de plataformas que fará parte da Norma Regulamentadora número 30. O documento, que estabelece uma série de procedimentos a serem respeitados em favor dos tripulantes que atuam nas plataformas, é algo inédito, fruto de um trabalho conjunto que levou três anos para ser concluído. Foram inúmeras as deliberações e debates entre os representantes do governo federal, junto à autoridade marítima, da Representação Sindical e dos empregadores. A participação e análise técnica do Sindicato nesse processo todo foram fundamentais para a boa conclusão que tivemos”, destaca o Auditor Fiscal José Roberto de Novaes Muniz de Aragão, que é Coordenador Nacional de Inspeção Aquaviária. A NR-30 tem como objetivo estabelecer diretrizes que garantam a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários.

Outra questão que está sendo acompanhada de perto pelo SINDMAR, há anos, é o desenvolvimento de mecanismos de proteção às marítimas gestantes. Apesar da ausência de uma



The Trade Union participation and technical analysis in the whole process was fundamental for the good term we achieved’ remarks José Roberto de Novaes Muniz de Aragão, Waterways Inspection National Coordinator. NR-30 has the objective to establish directives to assure protection and regulation of health/ safety conditions for maritime workers.

Another question that has closely been followed by SINDMAR, since years, is the development of protection mechanisms for pregnant seafarers. Notwithstanding the lack of a legislation for pregnant seafarers,

“Mesmo tendo acompanhado diferentes momentos da história do Sindicato, e, por conseguinte, do sindicalismo marítimo brasileiro, posso dizer que não conhecia, realmente, o amplo trabalho desempenhado pela Diretoria. O trabalho desempenhado pelo SINDMAR é complexo e exemplar”

“Although I have followed different moments of our Union History, and consequently, of the Brazilian maritime unionism, I can say I did not know, the real and vast work carried out by our Direction Board. The work developed by SINDMAR is complex and outstanding.”

Henry Paul de Souza Lima, Capitão de Cabotagem / Cabotage Captain

legislação específica para as marítimas grávidas, o Sindicato tem conseguido, em negociações, que muitas representadas, em período de gestação, sejam afastadas de bordo (ambiente de risco para o desenvolvimento de uma gravidez) e sem prejuízo à remuneração. Contudo, essa é uma questão complexa e que demanda ações em diferentes âmbitos, como o político e o sindical. “Neste período tão especial e delicado da minha vida, se não fossem as ações do Sindicato, certamente eu teria passado por muito mais dificuldades. Essa é uma luta de todos nós marítimos, juntamente com o SINDMAR, para reverter as arbitrariedades de algumas companhias diante da gravidez das profissionais dos quadros de mar. Sabemos que não será fácil, mas a força do nosso Sindicato nos motiva a seguir adiante”, destaca a Oficial Isabela Cordeiro da Costa.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, salienta que, gradativamente, diferenças históricas têm ocorrido. “Exemplo disso está na diminuição da diferença remuneratória entre Comandantes e Chefes. Há quinze anos, isso estava na casa dos 30%. Hoje está, no máximo, em dez pontos percentuais”, informa. Através de uma equipe especializada em negociações de Acordos Coletivos, o SINDMAR negocia e estuda os melhores parâmetros laborais para as categorias representadas.

A complexidade que hoje envolve o exercício cotidiano sindical é tão abrangente, precisa e profissional que tem embasado, até mesmo, referências importantes para o setor. Exemplo disso é o estudo Projeções e Cenários para o Mercado de Oficiais de Marinha Mercante até 2013, encomendado pelo Sindicato a Doutores do Departamento de Estatística da Universidade Estadual do Rio de Janeiro. O relatório técnico, que revelou existir uma reserva estratégica de oficiais para atender às demandas do mercado marítimo, foi amplamente debatido no ano passado. O estudo, além de embasar-se nos dados e cenários fornecidos pela Diretoria de Portos e Costas, contou com um minucioso levantamento nominal elaborado através do cadastro atualizado

the Trade Union has managed that many represented professionals be removed from board without loss of remuneration during gestation periods. However, this is a complex question which demands actions in several ambits, as political and syndical ones.” In such a special and delicate moment of my life, hadn’t it been for the action of our Union, I’d certainly go through many more difficulties. This struggle belongs to all seafarers standing with SINDMAR to revert the arbitrarities of some companies as far as pregnancy of sea professionals is concerned. We know it is not going to be easy but the strength of our Union motivates us to follow ahead”, says Officer Isabela Cordeiro da Costa.

SINDMAR second president, José Válido, remarks that gradually historical differences have occurred. “An example is the wage gap between Captain and Chief Engineer. Fifteen years ago this difference mounted to 30% but today maximum gap is 10%”, reports he. By means of a specialized team for Collective Bargain Agreements, SINDMAR negotiates and studies the best parameters for our categories.

The complexity that nowadays involves daily Union tasks is so ample, precise and professional that has been establishing important references for the activity, even abroad, for the sector. An example of this action is the research Projects and Scenarios for the Market concerning Merchant Marine Officers until 2013, ordered by SINDMAR to Rio de Janeiro State University’s masters of sciences. The technical report shows that there is an strategic reserve of officers to attend marine industry demands and was widely debated last year. Besides, said research, supported on data and scenarios provided by Harbor and Coast Department, also counted on exhaustive nominal checks elaborated from the files of SINDMAR. “Thus, in accomplishment of its institutional mission, SINDMAR, once

Uma década da qual se orgulhar A decade to be proud of

“É interessante ver que hoje o Sindicato extrapola os seus próprios limites regionais para empreender ações abrangentes, até mesmo em âmbito internacional, em prol das categorias representadas. Vida longa ao SINDMAR por suas admiráveis ações!”

“It is interesting to observe that the Union nowadays goes beyond its own regional limits to wage more involving actions also in the international ambit, on behalf of its represented categories. Long live SINDMAR for its admirable feats.”

Álvaro de Almeida Jr, Capitão de Longo Curso / Captain



Durante o lançamento do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro, em 2005, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, destaca a importância do setor para o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva

During launching of Fleet Modernization and Expansion Program fTranspetro in 2005, President Severino Almeida highlights the importance of our activity to President of the Republic, Luiz Inácio Lula da Silva

em um sistema desenvolvido pelo SINDMAR. “Assim, em cumprimento à sua missão institucional, o Sindicato, mais uma vez, apresentou uma importante contribuição para o debate que travava sobre o tema até então”, salienta a Doutora em Ciências Estatísticas, Narcisa Gonçalves dos Santos. Além disso, nestes dez anos, o SINDMAR entregou oito delegacias (sendo que uma própria) a seus associados e ampliou a Sede no Rio de Janeiro. Hoje o Sindicato está não apenas no Rio de Janeiro e no Pará, mas também em São Paulo, Espírito Santo, Paraná, Ceará, Rio Grande do Sul e Paraíba.

Todas estas vitórias foram consequência da participação ativa dos representados do SINDMAR. Com o engajamento no dia a dia do Sindicato, os oficiais e eletricitas mercantes terão ainda mais conquistas nos próximos anos... Na próxima década; e nas décadas que virão.

more, presented an outstanding contribution to the debate that, at the occasion, was been held in relation to the matter”, remarks Narcisa Gonçalves dos Santos, Statics Sciences MS. Besides, SINDMAR delivered to its associates eight regional offices (one of them functioning in a estate of the Trade Union) and amplified its headquarters in Rio de Janeiro. Nowadays the Union is not only present in Rio de Janeiro and Pará but also in São Paulo, Espírito Santo, Paraná, Cerá, Rio Grande do Sul and Paraíba.

All these triumphs arose as a consequence of the active participation of the professionals represented by SINDMAR. With the day by day engagement to the Union, merchant officers and electricians will gain more conquers in the years and decates to come.

“As exigências da profissão acabam deixando o marítimo um pouco afastado daquele que é órgão de defesa dos seus interesses. Mas, ao conhecer de fato o SINDMAR, nos deparamos com todas as frentes de batalha que o Sindicato enfrenta. Hoje posso dizer que sinto realmente orgulho por pertencer a um Sindicato que é referência no Brasil e no mundo. É uma honra saber que há um pessoal tão gabaritado e capacitado na direção de um Sindicato, que é tão importante para o nosso país.”

“Requirements of the profession turn to make seafarers a little bit far off the Organ that is in charge of the defense of their interests. But as we get to know SINDMAR more closely we discover all fronts the Union has to face. Today I can affirm that I do feel pride for integrating a Union which is a reference in Brazil and abroad. It is an honor to know that there is such a skilled personnel in charge of such an important Union as ours is for our Country.”

Marcos Coelho Freitas, Capitão de Cabotagem / Cabotage Captain

Celebração em noite de gala

A solenidade que marcou a comemoração da primeira década de existência do SINDMAR foi realizada no Golden Room do Copacabana Palace, tradicional hotel do Rio de Janeiro, e reuniu quase 300 pessoas na noite de 8 de abril. A escolha do local para tão importante comemoração não foi por acaso. O objetivo era mostrar a força e a organização da categoria representada na celebração que reuniu importantes personalidades que, ao longo destes dez anos, ajudaram os oficiais e eletricitas mercantes a fortalecer o SINDMAR. Durante a cerimônia, foi exibido o filme A Força que Vem do Mar. O documentário aborda a história da atividade marítima no Brasil entremeada pela trajetória do SINDMAR e a valorização dos marítimos. O filme é repleto de depoimentos que enobrecem e engrandecem a classe.

Dentre os convidados presentes ao jantar solene, compareceram autoridades da Marinha do Brasil, personalidades do setor marítimo mundial, representados e a Direção Sindical, além de representantes de entidades ligadas à Marinha Mercante, do Ministério do Trabalho e Emprego, do Poder Judiciário, da Câmara dos Deputados, de empresas de navegação e dos sindicatos marítimos coirmãos.

Um dos primeiros a chegar foi o Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, que assumiu a Chefia do Estado Maior do Comando de Operações Navais. O Alte, que passou o Comando da DPC em abril depois de ter ficado dois anos e oito meses à frente da Diretoria, disse que a parcela mais importante da Marinha Mercante é o trabalho desenvolvido por homens e mulheres do mar. “Esse trabalho é valorizado também por causa da representatividade do SINDMAR. No período em que fiquei à frente da DPC, o relacionamento com o Sindicato foi extremamente profissional e harmônico”, afirmou.

Representante do Ministério do Trabalho e Emprego, a então Coordenadora Nacional de Inspeção Aquaviária, Vera Albuquerque, destacou a colaboração que o SINDMAR tem

Celebration in gala night

The solemnity that marked the first decade of SINDMAR existence took place at the Golden Room of Copacabana Palace, a traditional hotel of Rio, and gathered almost 300 persons in the evening of April 8. It's choice was not by chance: the target was showing the strength and organization of SINDMAR members at the celebration that brought important authorities that, along the last ten years helped merchant officers and electricians to enhance SINDMAR. During the ceremony, the film “The strength that comes from the sea” was projected. The documentary tells the History of maritime activity in Brazil interconnected with the trajectory of SINDMAR and the valuation of seafarers. The film is replete with statements that valuates and promotes the category.

Among the guests in the solemn dinner were Brazilian Navy authorities, personalities of the world maritime activity, professionals, the Board of Director and other representatives of entities pertaining to the Merchant Marine, Labour Ministry, the Judiciary Power, the Federal Chamber of Deputies, the navigation companies and other seafarers unions.

One of the first authorities to arrive was Admiral Paulo José Rodrigues de Carvalho who took over as Chief of Naval Operation Command Main Staff after two years and eight months in charge of Harbours and Coast Department. Admiral Paulo José said that the most important parcel in the Merchant Marine is the work carried out by women and men at sea. “This work is also valued as a consequence of SINDMAR's representativeness. As long as I stayed ahead of Harbours and Coast Department, our relations with the Union were extremely professional and harmonic”, stated he.

Vera Albuquerque, Waterways National Coordinator, representing the Ministry of Labor, stressed the cooperation SINDMAR has lent to the Federal Government so that,

Uma década da qual se orgulhar A decade to be proud of

“São notórias as melhorias que tivemos ao longo desses anos em muitos aspectos, mas, principalmente, nas negociações para os Acordos Coletivos de Trabalho. Hoje podemos contar com avanços antes impensáveis.”

“It is remarkable improvements we experienced along all these years in many aspects but, mainly, in negotiations for Collective Bargain Agreements. Today we count on gains that were unthinkable in the past.”

Orlando da Silva Reis, Oficial Superior de Máquinas / Chief Engineer



LUCIANA AGUIAR

feito com o governo federal para que, juntos, naveguem rumo à melhoria das condições de trabalho a bordo. “Além disso, o SINDMAR tem uma capacidade sem igual em investir nos trabalhadores. É exemplo de Sindicato”, definiu.

Compartilhando da mesma opinião de Vera Albuquerque, que hoje é Chefe de Fiscalização do Trabalho Aquaviário no Rio de Janeiro, o Secretário Regional da ITF, o mexicano Antonio Fritz, disse que o SINDMAR é um ícone no Brasil e “também é responsável pelo fortalecimento e nacionalização da Marinha Mercante brasileira. Isso tudo foi conquistado, sem dúvida, graças à união de todos os seus representados”.

E para unir estes trabalhadores do mar, o Almirante Mauro César Rodrigues Pereira, que foi Ministro da Marinha e já atuou como Representante

together, both were able to navigate towards improving better work conditions aboard. “Furthermore, SINDMAR has an incomparable capacity to invest in workers. It is a pattern for Unions”, defined she.

Sharing Vera Albuquerque’s opinion, Antonio Fritz, Mexican, Regional Secretary for ITF, said that SINDMAR is an icon in Brazil and “moreover, is responsible for the strengthening and nationalization of Brazilian Merchant Marine. All this has been achieved, nondoubtedly, thanks to the unity of all its represented professionals”.

Admiral Mauro César Rodrigues, former Minister of the Navy and ex- Permanent Representative for Brazil at IMO, underlined SINDMAR initiatives on behalf of Merchant Officers and Electricians.

“Tenho orgulho da minha profissão e fico feliz por ver que estamos no rumo certo, orientados pela nossa Representação Sindical. Com orgulho, vejo que o meu Sindicato não é apenas um ponto de encontro com os colegas, mas, sobretudo, um ponto de referência em muitos âmbitos.”

“I am proud of my profession and I am happy to see we are in the right route, guided by our Union Representation. With pride, I see that my Union is not only a meeting place for colleagues but , most of all, a reference spot in many senses.”

Paulo Vinícius da Silva Farias, Capitão de Cabotagem / Cabotage Captain

Permanente do Brasil na Organização Marítima Internacional (RPB-IMO), destacou a iniciativa do SINDMAR na defesa dos interesses dos oficiais e eletricitas mercantes. “Políticos, todos nós somos. Mas é importante defendermos os interesses com honestidade. E isso o SINDMAR faz!”

E esta defesa ocasiona, em algumas oportunidades, conflitos com o patronato. “Mesmo com alguns pontos de vistas diferentes, temos uma relação positiva. Mas, o mais importante é que todos nós queremos a nossa Marinha Mercante forte”, revela o Presidente do Syndarma, Hugo Figueiredo. Já o Diretor Geral da Elcano, Manuel Requeijo, reconheceu a contribuição do representante dos oficiais e eletricitas mercantes para o setor. “Conheço o segmento brasileiro desde 2002. Vejo que o SINDMAR sempre teve grande preocupação com o desenvolvimento do setor, colaborando para o sucesso da Marinha Mercante brasileira”, afirmou.

E uma Marinha Mercante forte começa, também, pela formação. O antigo Comandante do Ciaga, Almirante José Carlos Mathias, que hoje comanda o Centro de Instrução Almirante Alexandrino, destacou o importante papel desempenhado pelo SINDMAR. “Nestes últimos anos, observei de perto o trabalho feito pelo Sindicato em benefício dos oficiais. O SINDMAR é, sem dúvida, uma importante peça na engrenagem que chamamos de comunidade marítima”, certificou o Contra-Alte Mathias. O Contra-Alte Rodolfo Frederico Dibo, que assumiu o Ciaga há poucos meses, também compareceu ao jantar de dez anos do Sindicato.

O Almirante Murillo Barbosa, que esteve à frente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nos últimos quatro anos, lembrou que categorias marítimas há dez anos eram mal remuneradas e que o SINDMAR, com força, competência e participação de seus representados, resgatou “a dignidade do trabalho marítimo”.

Este período foi lembrado, também, pelo Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, em discurso. “Há uma década e meia, não era raro escutarmos pelos corredores do antigo Sindicato de Náutica que ‘isso não iria durar mais dois anos’. Pois bem. Nós não morremos. E tudo o que acontece nesta noite, e ao longo dos dez últimos anos, prova exatamente o contrário. Hoje, temos perspectiva de construir uma Marinha Mercante ainda mais forte e soberana”, declarou. Ao lembrar que o Sindicato forte e atuante de hoje é fruto da participação de diversos companheiros e companheiras,

“Politics concern each and every one of us. But it is of utmost importance that we defend our interests with honesty. That’s what SINDMAR does!”

This defense renders, sometimes, disputes with owners. “Although, at times, we have to stand for conflictive points of view, we keep a positive relation. But what most matters is the fact that all of us want a strong Merchant Marine”, declares Hugo Figueiredo, President of SYNDARMA (owner’s syndicate). Manuel Requeijo, General Director of Elcano, recognises the contribution of the Representation of merchant officers and electricians to the activity. “I have been in the maritime industry since 2002. I see that SINDMAR has always been concerned with the development of the industry, contributing a big deal for the success of the Brazilian Merchant Marine”, affirmed he.

A strong Merchant Marine begins with a good instruction program. Admiral José Carlos Mathias, former Commander of CIAGA, presently commanding Admiral Alexandrino Training Center, highlighted the important role played by SINDMAR. “In the last years I followed closely the work performed by SINDMAR in the benefit of officers. SINDMAR, is with no doubt, an important part in this gear we name maritime community.”

Rear Admiral Rodolfo Frederico Dibo, who recently took on CIAGA also attended SINDMAR’s celebration dinner.

Admiral Murillo Barbosa, who has been ahead of National Waterways Transportation Agency (ANTAQ) for the last four years reminded that all sea preofessionals were poorly paid ten years ago and that SINDMAR, with stamina, ability and participation of its represented categories ransomed “the dignity of maritime work”.

This period was also recalled by SINDMAR President, Severino Almeida, in an emotional speech. “One and half decade ago, it was not rare to listen along the corridors of the former Deck Officer’s Union that this (the Union) won’t last two years more. Very well: We haven’t died. Everything which is happening tonight and happened along ten last years proves exactly the contrary. Today, we have the perspective to build a new Mercant Marine, still stronger and more sovereign”, stated he. Reminding that a strong and active Union is a result of the participation of several companions the Union leader underlined the support of Congress Women Emília Fernandes and



LUCIANA AGUIAR

o líder sindical ressaltou o apoio das deputadas Emília Fernandes e Jandira Feghali, bem como a luta e a contribuição inequívocas dos saudosos Emílio Bonfante Demaria, José Murilo de Faria Júnior e Walfrido Waldemar Pelegrino da Silva. Ao referir-se ao Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, Severino ressaltou a importância do Programa de Modernização e Expansão da Frota para as perspectivas dos próximos anos, salientando a seriedade e a coragem que viabilizaram o retorno das construções de navios de grande porte no país.

O jantar promovido pelo SINDMAR contou, ainda, com a presença do ex-Presidente do antigo Sindináutica e da CONTTMAF, Rômulo Augustus Pereira de Souza, do Presidente do Centro de Capitães, Álvaro Almeida, da Presidente da Global, Marianne Lachmann, da Desembargadora do TRT, Rosana Salim, do Procurador do TST, Ronaldo Curado Fleury, do Consultor Jurídico da CONTTMAF e ex-Presidente do antigo Sindimáquinas, Edson Areias, do Coordenador Geral de Imigração, Paulo Sérgio de Almeida, do Presidente da Federação dos Aquaviários, Ricardo Ponzi, e do Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro, Agenor Junqueira, dentre outros convidados.

Jandira Feghali, as well as the struggle and unequivocal contribution of our deceased Companions Emílio Bonfante Demaria, José Murilo de Faria Júnior and Waldemar Walfrido Pelegrino da Silva.

Referring to the President of Transpetro, Severino stressed the importance of Modernization and Expansion of the Fleet Program for the coming years as well as the earnest and courage that led to recovering large vessels buildings in our Country;

Dinner promoted by SINDMAR also registered the presence of the ex-President of the former SINDINÁUTICA and of CONTTMAF, Rômulo Augustus Pereira de Souza, the President of Captain's Guild Álvaro Almeida Júnior, the President of Global Marianne Lachmann, Regional Labor Tribunal Judge Rosana Salim, the Superior Labor Tribunal State Attorney Ronaldo Curado Fleury, CONTTMAF juridical consultant and ex President of the former Marine Engineers' Union Edson Areias, Immigration General Coordinator Paulo Sérgio de Almeida, the President of the National Waterways Workers Federation Ricardo Ponzi, and TRANSPETRO Maritime Transport Director Agenor Junqueira, among other guests.



Mantendo a Proa

No desempenho de nossas atividades, muitas vezes somos procurados por oficiais que querem ascender de categoria e/ou obter uma habilitação específica (certificação) para poder exercer funções a bordo de diversos tipos de navios e, com isso, conseguir um emprego, poder executar uma função do seu interesse ou vir a ser contratado por uma determinada empresa de navegação.

Alguns dizem “sou da turma de fulano e ele foi promovido, e eu não” ou “sicrano é muito mais moderno do que eu; foi meu ‘fera’ na escola. E ele tem a regra tal ou já é de categoria tal, e eu não” ou, ainda, “no

não conhece a legislação básica ou os documentos que norteiam suas carreiras e os habilitam a serem promovidos e/ou obterem a necessária certificação para alcançar os objetivos a que aspiram.

De maneira semelhante ao planejamento de execução de uma viagem, onde determinamos os rumos a serem seguidos, temos de saber a qualquer momento a nossa posição e, quando necessário, contornar e resolver quaisquer problemas externos ou internos que possam vir a acontecer. Assim deve ocorrer com a nossa vida profissional. Devemos saber e definir onde queremos chegar. Galgar as categorias de Capitão de Longo Curso (CLC) ou Oficial Superior de Máquinas (OSM), categorias máximas das seções de Convés e de Máquinas, ou se contentar em permanecer em determinada categoria, que assegure sua colocação no mercado de trabalho.

Caso tenhamos o interesse no aprimoramento profissional, que nos leva ao topo de nossas carreiras, é necessário que saibamos o que é preciso fazer para alcançar essas categorias de níveis mais elevados. Que cursos temos de realizar e que tempo de embarque devemos possuir.

A Convenção STCW 78/95 e as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários, NORMAM 13, são os principais documentos que

devem ser do conhecimento de todos os oficiais e que podem ser complementados pelas normas para o Ensino Profissional Marítimo, NEPM. A Convenção STCW 78/95 é expedida pela Organização Marítima Internacional (IMO); a NORMAM-13 e a NEPM são expedidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).

*Assim deve ocorrer
com a nossa vida
profissional. Devemos
saber e definir onde
queremos chegar*

*O Oficial exerce
determinada função
porque está certificado
com aquela regra,
e não o contrário*

estrangeiro ou com os estrangeiros é assim e, aqui, é diferente”. Ao conversarmos com esses oficiais, dizemos que cada caso é um caso e que a vida profissional de cada Oficial é que vai definir suas condições para ascender de categoria e/ou receber certificado específico. É verificado, também, que grande número deles

A Convenção STCW 78/95 apresenta as normas para a formação, certificação e serviço de quarto para aquaviários. Nela estão contidas as regras que todos os oficiais devem conhecer, pois definem as suas competências e limitações para o exercício de determinadas funções ou o embarque em navios especiais. Mais adiante faremos comentários mais detalhados sobre essas regras.

Na NORMAM-13 estão contidas as instruções de como se processam no Brasil o ingresso, inscrição, certificação, cômputo do tempo de embarque e a carreira dos aquaviários. E no seu Anexo-2A estão os requisitos

para a ascensão de categoria e as capacidades e limitações para os aquaviários operarem em embarcações nacionais.

A NEPM tem como propósito estabelecer a estrutura do Sistema do Ensino Profissional (SEPM), gerenciado pela DPC, seus cursos e estágios, e os procedimentos para a inscrição, matrícula, avaliação, certificação e reconhecimento desses cursos e estágios. A título de informação, apresentamos um resumo dos principais tópicos que todo Oficial Mercante deve conhecer para melhor planejar e gerenciar a sua carreira.

Regras da Convenção STCW

A regra confere ao Oficial a competência para o exercício de determinada função e/ou o embarque em navios especiais (normalmente um navio-tanque).

O Oficial exerce determinada função porque está certificado (habilitado) com aquela regra, e não o contrário, como muitos oficiais pensam – “quero a regra tal porque exerço tal função”.

As regras são conferidas por aprovação em cursos ou tempo de embarque. E é transcrita nos Certificados de Competência a habilitação do Oficial para o exercício das funções às quais a Regra o habilitou.

Ascensão de categoria

A ascensão de categoria é caracterizada pela transferência do Oficial dentro de uma mesma seção (convés/máquinas) de determinado grupo para uma categoria de nível superior àquela em que ele se enquadrava anteriormente. E ocorre pela aprovação em cursos e/ou pelo tempo de embarque.

Licença de Categoria Superior (LCS)

A LCS prevista no item 0203 da NORMAM-13 é um instrumento que permite ao Oficial exercer, temporariamente, função a bordo referente a uma categoria ou regra da Convenção STCW 78/95, imediatamente superior à que ele possui.

É emitida pelo Capitão dos Portos, em circunstâncias excepcionais, depois de esgotados todos os recursos para a substituição do Oficial. Ela possui prazo de validade, podendo ou não ser prorrogada.

Finalizando, esperamos que esse artigo ajude os companheiros a estabelecer e manter sua proa, na profissão, a fim de que possam atracar com sucesso ao cais da realização profissional e da satisfação pessoal.

Saudações Marinheiras!

O Marítimo não é procurado apenas para o trabalho embarcado.

Quais são suas qualificações e certificações atuais?

Seu sindicato quer saber. O mercado de trabalho também!



Atualize seu cadastro na secretaria do SINDMAR.



Aquaviários se mobilizam contra Cinco & Bacia

Waterways workers mobilise against Cinco & Bacia

Manifestação conta com apoio internacional e mostra força e organização dos trabalhadores

Os meses de abril e maio foram marcantes para os trabalhadores aquaviários do Mato Grosso do Sul. As duas centenas de funcionários da Empresa de Serviço de Navegação da Bacia do Prata (Cinco & Bacia) se mobilizaram, através de organização feita pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), contra as arbitrariedades da companhia. O movimento durou 22 dias e mostrou a força dos trabalhadores.

De acordo com os trabalhadores, a empresa atrasou salários e benefícios desde o início de 2010. Atualmente, a Cinco & Bacia é uma das maiores empresas de navegação que operam na hidrovia Paraguai-Paraná e, na época, era controlada por um grupo argentino. Antes da greve, havia rumores de que a empresa iria passar para o controle de venezuelanos.

Action receives international adhesion and displays strength and organization of workers

The months of April and May, 2010, were remarkable for waterways workers in Mato Grosso do Sul. More than two hundred employees of Serviço de Navegação Bacia do Prata – Cinco & Bacia – were mobilised by Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário, Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) against arbitrariness perpetrated by the Company. The industrial action lasted 22 days of tense struggle.

The Company had been delaying the concession of wages and benefits since the beginning of 2010. Cinco & Bacia is actually one of the greatest navigation companies to operate in Paraguai-Paraná waterways, and is controlled by an Argentine group. Before the strike the Press reported that the company was to pass to the control of Venezuelans.

On April 19 workers were instructed by CONTTMAF to gather in a Extraordinary Assembly which deliberated by



No dia 19 de abril, os trabalhadores se organizaram e realizaram uma Assembleia Extraordinária, que definiu, por unanimidade, o estabelecimento do estado de greve por tempo indeterminado. Como resultado, no dia seguinte, a companhia, que está localizada na divisa de Ladário e Corumbá, teve todas as operações paralisadas. A greve contou com a adesão dos trabalhadores administrativos e do estaleiro. Uma centena de trabalhadores fez vigia na porta da companhia.

Clarindo da Silva Costa, Presidente do Sindicato dos Aquaviários de Corumbá e Ladário (SINDACLA), filiado à CONTTMAF, contou, ainda no início da mobilização, que o resultado da manifestação foi o pagamento dos salários correspondentes a março que estavam em atraso.

Além das ações, a CONTTMAF denunciou a companhia ao Ministério Público do Trabalho. O Consultor Jurídico da Confederação, Edson Areias, lembra que a bordo das embarcações havia uma série de ilícitos trabalhistas e ambientais. “A empresa costumava tratar os empregados sem o mínimo grau de respeito, além de violar os direitos de associação e de perpetrar violentos ilícitos contra a organização sindical dos trabalhadores”, conta.

unanimity to stand in state of strike by undeterminate time. As a result the company whose head office lays on the boarder of Ladário and Corumbá villages had all their operations paralysed. The strike also included all office and shipyard workers. More than one hundred workes stood continuous vigil in front of the company.

Clarindo da Silva Costa, President of Waterways Workers at Corumbá and Ladario – SINDACLA, affiliated to FNTTAA and CONTTMAF, reported, at the very beginning of the strike, that the immediate result of the movement was the payment of wages of march.

Concomitant to industrial actions, CONTTMAF denounced the company to the Labor Public Attorney Office. Edson Areias, Juridical Consultant of CONTTMAF reminds that all vessels ran with a series of anvironment and labor illicitnes-ses. “The Company used to treat their workers without the lowest degree of respect, as well as it used to violate the rights of association and to perpetrate violent illicitnesses against workers’ union organization.”

Ricardo Ponzi, Director of CONTTMAF, stressed the importance of Waterways Transport Workers National Federation

TERMO DE ACORDO

SIGNIFICADO DOS AQUAVIÁRIOS EM CONFLITO E LADARNO - O presente termo de acordo foi assinado por representantes da FNTTAA e da FNTTAA, em 12 de maio de 1978, no Rio de Janeiro, RJ, com o objetivo de resolver o conflito existente entre os trabalhadores aquaviários e a empresa Ladarno, no que diz respeito ao trabalho em transportes.

1. A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.
- A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

1. A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

2. A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

3. A FNTTAA reconhece a importância do trabalho realizado pelos trabalhadores aquaviários e a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e remuneração.

Diretor da CONTMAF, Ricardo Ponzi ressaltou a importância do apoio da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins, FNTTAA, neste processo reivindicatório. "O tratamento dado a estes trabalhadores e as condições laborais são inadmissíveis! Muitos bebem água do rio por não terem água potável a bordo! A empresa terá que responder por essas condições aviltantes", afirmou, indignado, na época.

Em solidariedade à luta organizada pela CONTMAF no Mato Grosso do Sul, que contou com o apoio da Secretaria Regional da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) na América Latina e Caribe, centenas de fluviários argentinos de embarcações atracadas nos portos de Rosário, Corrientes, San Lorenzo e Buenos Aires y Posadas também deram total apoio aos brasileiros, paralisando suas operações numa ação inédita na região.

– FNTAA in this revindication process. "It is not tolerable the treatment handled to these workers! Many of them have to drink water from the river as there is no potable water on board! The Company has to answer for these degrading conditions", said he, with indignation.

In solidarity to the struggle organised by CONTMAF in Mato Grosso do Sul which was also supported by the Regional Secretary of ITF for Latin America and the Caribbean – hundreds of Argentine waterways workers on board of vessels operating in Rosario, Corrientes, San Lorenzo, Buenos Aires and Posadas lent full support to their Brazilian colleagues by stopping all operations, an action without precedents in the Region.

In the dawn of may 12, after eleven hours of negotiation coordinated by CONTMAF President, a Collective Bargain Agreement was signed by parts. In the morning of said may 12, after ractification in the Court with the presence of the Labor Public Attorney, waterways workers, with discipline,



Na madrugada de 12 de maio, após onze horas de negociações, que foram iniciadas na noite anterior (11/05) e coordenadas pelo próprio Presidente da CONTMAF, foi celebrado um Acordo Coletivo de Trabalho entre as partes. Na manhã do dia 12, logo após a ratificação do acordo em juízo com a presença do Ministério Público do Trabalho, os aquaviários reiniciaram de forma disciplinada suas atividades e as embarcações voltaram a operar. Dentre as conquistas obtidas estão o aumento de 10%, mais 4% de compensação por perdas passadas, que serão pagos ao longo de 2010, os pagamentos das férias e multas correspondentes e a correção da soldada básica para algumas categorias que antes não alcançavam sequer o salário mínimo, além da integração ao quadro de empregados da companhia do Presidente do Sindicato e da liberação das contribuições mensais dos associados à entidade sindical, até então não repassadas pela empresa.

Mais forte do que todas estas conquistas é o surgimento de um sentimento que só é construído com força, suor e luta: o respeito. A partir deste movimento, a imagem, antes fragilizada, dos aquaviários da região mudará para melhor.

took back their tasks so that vessels and support services started to operate.

Among other conquests all workers had a wage increase of 10% plus 4% as well as a compensation for past losses, all these to be paid along 2010; plus payment of vacations increased by correspondent legal indemnizations for delayed concession of vacation periods; some categories have had even greater increases as their basic wages were under the legal minimum salary before the strike; the Company was also obliged to cash on the Union's account the monthly association fees of its employees, plus the amount which had been held in the company's safes, also disputed in a judicial action moved by the Union against the Company. The President of the Union, Clarindo, was reintegrated to the pay roll of the Company as he had been fired in July, 2009 and had sued the Company. An agreement was signed for the payment of his salaries in the period.

But stronger than all conquests is the uprising of a feeling that can only be achieved by strength, sweat and struggle: respect. From this movement on the once frail image of waterway workers of the Region will change for better.

RPB-IMO troca de Comando

RPB-IMO change in Command



DIVULGAÇÃO

Representante da CONTTMAF junto à Representação Permanente Brasileira na IMO, o Oficial Nilson José Lima prestigia a troca de Comando, ao lado dos Almirantes-de-Esquadra Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro (à esquerda) e Aurélio Ribeiro da Silva Filho

Officer Nilson José de Lima, CONTTMAF deputy at Brazilian Permanent Representation at IMO attends the change in Command, beside Fleet Admirals Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro and Aurélio Ribeiro da Silva Filho

Em solenidade realizada no dia 1º de março em Londres, o Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro transmitiu o Comando da Representação Permanente Brasileira na Organização Marítima Internacional (RPB-IMO). O também Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho foi empossado em cerimônia prestigiada pela Representação Sindical Marítima Brasileira através da CONTTMAF.

Participaram da passagem de Comando o Secretário Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos, os diretores da entidade e vários representantes dos Estados Membros. O Embaixador Carlos Augusto Rego Santos Neves, o Cônsul do Brasil, Valter Pecly Moreira, representantes da RPB-IMO,

In a solemnity carried out in March the first, in London, Fleet Admiral Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro handed on to Fleet Admiral Aurélio Ribeiro da Silva Filho the Command of Brazilian Permanent Representation at International Maritime Organization – IMO; CONTTMAF in name of Brazilian Maritime Trade Unions was present at the ceremony.

IMO General Secretary, Efthimios Mitropoulos, Directors of said Entity, several Representatives of Member-States, Ambassador Carlos Augusto Rego dos Santos Neves, Brazilian Consul Valter



*O Alte Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro transmite Comando ao também Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho.
A cerimônia contou com a presença do Embaixador do Brasil no Reino Unido, Carlos Augusto Santos
Fleet Admiral Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro hands over the Command to Fleet Admiral Aurélio Ribeiro da Silva Filho.
The ceremony was attended by Brazilian Ambassador in United Kingdom, Carlos Augusto Santos*

da CNBE e os Adidos que atuam na Inglaterra também prestigiaram a solenidade.

A presença brasileira no Conselho da Organização Marítima Internacional denota a credibilidade e o reconhecimento pela comunidade marítima internacional dos intensos trabalhos que a delegação brasileira, da qual participa a CONTTMAF, desenvolve naquele fórum, capitaneados pela RPB-IMO.

Vale lembrar que a Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional é o componente estrutural do Comando da Marinha, que tem como propósito a representação e a defesa dos interesses nacionais perante a IMO. Entre os temas debatidos e deliberados no âmbito da organização estão a salvaguarda da vida humana no mar, a proteção das atividades marítimas, a formação, o treinamento e as condições de trabalho dos marítimos, além da proteção do meio ambiente marinho e a segurança da navegação, entre outros aspectos.

Pecly Moreira, RPB-IMO and CNBE Representatives and naval attachés in England also attended the solemnity.

The presence of the Brazilian Delegation at the Council of IMO denotes the credibility and acknowledgment by the Maritime Community of the intensive works – of which CONTTMAF also participates – mastered by RPB-IMO in that forum.

The Brazilian Permanent Representation at IMO is the structural component of the Navy Department which has the purpose to defend national interests before IMO. Among the themes discussed in the ambit of the organization are the safeguard of human life at sea, the protection of maritime industry, instruction, training and work conditions of seafarers besides protection of sea environment and safety of navigation.



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

Tratamento Justo dos Marítimos

Em março de 2010, durante o Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho realizado na IMO, a ITF, IFSMA, ISF, ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, P&I CLUBS, INTERMANAGER, IUMI e SIGTTO submeteram um documento expressando apoio às ações do Comandante e do Imediato do N/T Heibei Spirit. Na ocasião, o navio estava fundeado e foi envolvido no acidente com a Cábreá Flutuante rebocada por rebocadores da empresa Samsung Heavy Industry, tendo como consequências o rompimento do tanque de carga e a poluição marinha.

A Corte coreana entendeu que o Comandante, que estava com seu navio fundeado, um VLCC de 269.600 TPB, no horário aproximado de sete horas da manhã, deveria ter avistado a Cábreá à deriva que se aproximava ao costado de seu navio. Os cabos dos rebocadores partiram e no curto espaço de alguns minutos ocorreu a colisão. Segundo a Corte, o Comandante deveria ter movimentado todo seu pessoal e ter dado toda força a ré na máquina, a fim de evitar o abalroamento. Além disso, a Corte Coreana entendeu que o procedimento de introduzir mais gás inerte nos tanques avariados aumentou a quantidade do derramamento, pois consideraram que o risco de explosão era mínimo. Foi observado também por esta mesma Corte que o tempo para transferência da carga para outros tanques foi muito demorado.

O acidente ocorreu em 7 de dezembro de 2007 e a condenação por negligência ocorreu em 23 de abril de 2009.

Através da visão técnica destas organizações, as ações efetuadas pelos oficiais estavam corretas, pois foram seguidas as orientações fornecidas aos marítimos em caso de colisão.

Neste tipo de acidente, o risco de explosão e incêndio é muito grande e, em resposta a qualquer acidente, o Comandante deve dar prioridade à segurança da tripulação e de seu navio. Além disso, ele deve tomar medidas necessárias a fim de evitar que o incidente venha a tomar maiores proporções.

Este caso chamou a atenção sobre as Regras e Regulamentos Internacionais previamente acordados pelas Indústrias e Governos, os quais envolvem a UNCLOS, a MARPOL e o Tratamento Justo dos Marítimos.

Este tipo de atitude é um fator negativo no incentivo à entrada dos jovens à permanência daqueles que já se encontram nesta profissão.

Transporte de misturas com Biocombustíveis através dos navios

Biocombustível é o combustível de origem biológica (não fóssil) e seu uso vem sendo estimulado pelos países para combater o problema do aquecimento global. Este produto puro é transportado em navios químicos através do Anexo II da MARPOL, assim como suas misturas com combustíveis fósseis e seus derivados, com percentual acima de 15%.

Durante o Subcomitê BLG, ocorreram mudanças neste percentual, pois ficou acordado que o valor máximo da mistura dos biocombustíveis poderia ser elevado de 15% para 25%, o que proporciona uma maior quantidade de transporte deste tipo de carga em um menor período de tempo, pois nestes novos percentuais o transporte poderá ser realizado com base no Anexo I, através de navios petroleiros. Os navios petroleiros possuem o frete mais barato e movimentam grandes quantidades de carga, além de possuírem maior disponibilidade no mercado, o que facilita o comércio marítimo. O transporte destas novas misturas, 25% de biodiesel com 75% de diesel e 25% de etanol com 75% de gasolina, trouxe uma grande discussão durante a sessão na IMO.

A autorização destes percentuais para o transporte destas misturas permanecerá até que o Grupo científico GESAMP determine definitivamente o valor máximo permitido para o transporte através do anexo I da MARPOL de maneira segura, tanto para o navio quanto para sua tripulação.

Desenvolvimento de um novo Código para embarcações Offshore

O Brasil copatrocinou um documento com a Dinamarca, Noruega e a IACS, que tinha como objetivos a revisão das “Diretrizes para o transporte e manuseio de quantidades limitadas de substâncias líquidas nocivas e potencialmente perigosas a granel, em embarcações de apoio Offshore” (Resol. A.673(16)), e das “Diretrizes para o projeto e construção de embarcações de apoio Offshore” (Resol. MSC 235(82)).

Os requisitos para estas duas resoluções não são aplicáveis ao controle da poluição, mas têm uma influência significativa no projeto e construção das embarcações de apoio.

Estas embarcações apoiam a exploração e produção das instalações Offshore, e as mais modernas são bem maiores em tamanho do que as antigas construções à época que foram adotadas as diretrizes orientadoras. Atualmente, as embarcações podem ser carregadas com grandes

quantidades de substâncias líquidas nocivas, com valores superiores ao que consta na Resol. A.673(16), que é limitada a 800 m³. Para valores superiores ao limite, deve-se obter uma autorização – *waiver* – do Estado de Bandeira, porém esta isenção nem sempre é bem aceita por parte de outros Estados ou Autoridades de Controle do Porto. Neste caso, o Estado do Porto também deve emitir sua autorização a um número significativo de navios – este processo é muito longo e as opiniões diferem quanto à necessidade destas isenções.

No geral, o objetivo do documento é a criação de um item no programa de trabalho do Subcomitê BLG para a revisão destas resoluções e, posteriormente, a criação de um código semelhante aos códigos IBC e IGS, tomando-se como base as resoluções revisadas. Como resultado, foi criado este item para o “Desenvolvimento de um Código para o transporte e manuseio de quantidades limitadas de substâncias líquidas nocivas a granel em embarcações Offshore”, com prazo para finalização em 2012.

Conferência Diplomática para adoção das emendas ao Código e a Convenção STCW

Em junho, a Conferência Diplomática será realizada em Manila, Filipinas. Muitos assuntos já foram debatidos e já possuem uma decisão, e outros ainda possuem grandes divergências, sendo eles:

Diferenciação para a Certificação dos Comandantes e Oficiais para o trabalho em navios petroleiros, químicos e gaseiros em relação ao pessoal da guarnição, levando-se em conta que as obrigações dos Oficiais são muito diferentes das obrigações dos tripulantes que não trabalham diretamente com as operações de carga e descarga;

A falta de exigência de um Certificado Médico para cada tripulante foi outro assunto não resolvido. Sendo assim, foram criadas duas tabelas de exigências: uma relacionada à acuidade visual e aceita como uma obrigatoriedade, e outra relacionada às habilidades físicas para o exercício da profissão. Até o momento, não ocorreu o mesmo consenso, ficando para ser decidido se irá ficar na Parte A, mandatória do Código, ou na parte B, que é recomendatória. Antes desta revisão, estes assuntos eram tratados como recomendações.

Quanto às horas de trabalho e de descanso dos tripulantes, há a tentativa de harmonizar o Código STCW com a Convenção do Trabalho Marítimo 2006 da ILO, assunto ainda inacabado.

Por último, temos a indefinição sobre a existência ou não do Oficial Eletrotécnico Sênior a nível Gerencial na parte não obrigatória do Código STCW.



NAVEGUE CONOSCO



www.sindmar.org.br

Conheça o novo site do SINDMAR.

Divisor de águas



Lançamento de navio da Transpetro entra para história da Marinha Mercante do Brasil

Um marco na história da Marinha Mercante brasileira. No dia 7 de maio, o navio petroleiro João Cândido foi lançado depois de 13 anos da entrega do último da estatal – NT Livramento, em 1997. O Suezmax João Cândido foi construído no estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco. A solenidade de lançamento desta embarcação foi capitaneada pelo Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e contou com a presença do Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, do Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, do Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, do Ministro de Políticas de Igualdade Racial, Eloy Ferreira, do Presidente da Petrobras,

Sérgio Gabrielli, e do Governador de Pernambuco, Eduardo Campos, além do filho de João Cândido, Adalberto Cândido, e de representantes do setor marítimo.

Durante a cerimônia, o Presidente Lula destacou a importância do momento não só para o país, mas também para o povo brasileiro. “A construção deste navio tem de ser levada a sério por nós. É a autoafirmação de um povo, que durante muito tempo foi esquecida”, afirma Lula.

Em seu discurso o Presidente Severino Almeida disse que o Brasil volta a construir e, desta forma, resgata a soberania marítima. “É estratégico para nosso comércio exterior que voltemos a construir navios, além de

manter embarcações de empresas de navegação com bandeira nacional, sobretudo na cabotagem”, afirma Severino, lembrando que este modal precisa ser mais estimulado. O Brasil tem grande litoral, com mais de 20 portos de grande porte.

Já o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, não tem dúvida de que este lançamento é um marco. “Há cinco anos, diziam que o Brasil não iria voltar a construir navios. Não só voltamos, como estabelecemos uma indústria naval moderna e competitiva”, afirma Sérgio Machado.

Avaliado em R\$ 300 milhões, o navio João Cândido é o primeiro do Programa de Modernização e Expansão da Frota, Promef. Também



O Presidente Severino Almeida discursa para o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, os Ministros Paulo Sérgio Passos e Eloy Ferreira, o Presidente da Petrobras, Sérgio Gabrielli, e o Governador de Pernambuco, Eduardo Campos, durante o lançamento do navio João Cândido, no estaleiro Atlântico Sul



ALEXANDRE BRUM / TRANSPETRO





LUCIANA AGUIAR

Transpetro agradece apoio do SINDMAR antes do lançamento do navio João Cândido

Na semana em que o petroleiro João Cândido foi lançado ao mar, o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, convidou o SINDMAR e os sindicatos marítimos coirmãos para enaltecer o apoio que recebeu dos representantes sindicais dos empregados do quadro de mar da companhia nestes anos em que o Programa de Modernização e Expansão da Frota se desenvolveu.

O Presidente da Transpetro navegou com toda força avante para exaltar o Sindicato. “É o renascimento da indústria naval brasileira. Faço questão de compartilhar este momento especial com vocês. É importante continuarmos

juntos”, afirma Sérgio Machado no encontro com o Presidente do SINDMAR e da CONTMAF, Severino Almeida, com o Segundo Presidente do Sindicato, José Válido, e com o Diretor-Procurador do SINDMAR, Marco Aurélio, além de demais dirigentes sindicais.

Durante o encontro, o Presidente Severino Almeida congratulou Sérgio Machado pela determinação e visão de futuro, lembrando que “sem sentido e sem direção, não se chega a lugar algum”. Já o Segundo Presidente José Válido, que recebeu o último navio petroleiro da empresa – NT Livramento –, destacou a coragem do líder da

Transpetro. “Até bem pouco tempo atrás, não tínhamos quase nada. Agora, temos futuro”, afirma Válido.

Subsidiária para transportes marítimos da Petrobras, a Transpetro planeja aumentar sua frota para 108 navios próprios até 2014. “Em quatro anos, vamos duplicar o número de embarcações”, almeja Sérgio Machado. O Presidente da estatal disse que “não chegamos aqui à toa; não resgatamos a Marinha Mercante à toa. Hoje, somos a quarta maior carteira de navios petroleiros do mundo. Há seis anos, não tínhamos praticamente nada”, informa Machado.

é o primeiro petroleiro desde que a estatal recebeu o NT Livramento, que começou a ser construído há 23 anos, mas só foi entregue em 1997. A nova embarcação tem 274 metros de comprimento e capacidade para transportar um milhão de barris de petróleo.

O Comandante do navio, Carlos Augusto Müller, lembra que este é o maior petroleiro construído no país nos últimos 30 anos. “Receber um navio deste porte é a realização de um sonho. Isto coroa minha carreira. É o reconhecimento por anos de dedicação e muito trabalho”, conta.

Marco brasileiro na Marinha Mercante moderna, o navio João Cândido recoloca o país na rota de construções de grandes embarcações. O Comandante Müller não tem dúvida ao afirmar que este passo dado é a “garantia de que nossa atividade será valorizada, com reconhecimento internacional”. De acordo com o Comte, o Brasil busca uma autêntica Marinha mercante nacional, com “nossos navios com nossa bandeira e com nossas tripulações”.

Ao contrário do costume, a madrinha da embarcação não foi uma pessoa famosa; Josenilda Maria da Silva foi a escolhida por ser uma trabalhadora que souou para ajudar a construir o primeiro navio de grande porte em 13 anos. A operária representou os mais de 3.700 funcionários do estaleiro Atlântico Sul que ajudaram na construção do Suezmax João Cândido. O nome do navio é uma homenagem ao líder da Revolta da Chibata, movimento que completa 100 anos em novembro deste ano. Indignado com o tratamento dado aos marítimos do início do século passado, João Cândido (1880-1969)

AGÊNCIA PETROBRAS



organizou o levante que resgatou o respeito e dignidade dos trabalhadores marítimos.

Nas duas primeiras fases do programa da estatal, o Promef definiu a construção de 49 navios no Brasil. Destes, 46 já foram licitados e 38 contratados. Os três restantes estão em fase final de licitação. Destes, o

estaleiro pernambucano Atlântico Sul será o responsável por 22 unidades.

As encomendas colocaram o Brasil novamente no mercado mundial. Depois de ser o segundo maior construtor do mundo na década de 1970, o país, hoje, já ocupa a quarta posição, atrás apenas de Coreia do Sul, China e Japão.

AUGUSTO MALTA



João Cândido Felisberto, marinheiro, líder da Revolta da Chibata, movimento de militares da Marinha do Brasil, que se desenrolou de 22 a 27 de novembro de 1910 na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, à época a capital do país. Na ocasião, mais de dois mil marinheiros rebelaram-se contra a aplicação de castigos físicos a eles impostos como punição

NT Celso Furtado é lançado no Rio de Janeiro

Quase dois meses depois de o Suezmax João Cândido receber águas brasileiras em seu costado, a estatal lançou a segunda embarcação do Promef. O lançamento do navio Celso Furtado aconteceu no dia 24 de junho no estaleiro Mauá, em Niterói, Rio de Janeiro. A nova embarcação, que transportará derivados claros de petróleo, tem 183 metros de comprimento e 48,3 mil toneladas de porte bruto.

A solenidade de lançamento do NT Celso Furtado reuniu o Ministro da Secretaria Especial de Portos, Pedro Brito, que representou o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, o Ministro da Secretaria Especial de Políticas para a Igualdade Racial, Eloy Ferreira, a Ministra da Secretaria de Políticas para as Mulheres, Nilcéa Freire, o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, o Presidente da



LUCIANA AGUIAR

*Presidente da Transpetro, Sérgio Machado:
"Aqui nasceu a indústria naval brasileira"*



AGÊNCIA PETROBRAS



AGÊNCIA PETROBRAS



ARQUIVO

CONTTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida, a Presidente em exercício da Petrobras, Maria das Graças Foster, o Secretário de Desenvolvimento do Rio de Janeiro, Júlio Bueno, que representou o Governador Sérgio Cabral, e a viúva do economista Celso Furtado, Rosa Freire. A cerimônia também reuniu trabalhadores, sindicatos marítimos coirmãos ao SINDMAR, empresas de navegação, parlamentares e autoridades civis, ligadas ao setor marítimo, e militares.

Num emocionado discurso, o Presidente Severino Almeida destacou a importância do momento na Marinha

Mercante brasileira. “Em pouco mais de um mês, o Brasil recebeu três embarcações de grande porte construídas em estaleiros nacionais. Esperamos décadas por momentos como este. Espero que, em breve, isso vire rotina”, discursa Severino, fazendo referência ao João Cândido, da Transpetro, e ao Jacarandá, da Log-In, ambos lançados no segundo trimestre de 2010.

O Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF congratulou Sérgio Machado por sua determinação e competência à frente do Programa de Modernização e Expansão da Frota, Promef. “Este programa nos

Paraibano, o economista Celso Furtado foi Diretor do BNDES e Ministro dos governos João Goulart e José Sarney, além de ter participado da criação da Sudene. Integrou a Comissão Econômica da América Latina, órgão das Nações Unidas, e foi Embaixador do Brasil junto à Comunidade Econômica Européia, em Bruxelas. Sete anos antes de falecer, foi eleito membro da Academia Brasileira de Letras.

Encomendas do Promef

- Dez navios Suezmax para o estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco, no valor de US\$ 1,2 bilhão;
- Cinco navios Aframax para o estaleiro EAS (Pernambuco) no valor de US\$ 693 milhões;
- Quatro navios Panamax para o estaleiro Eisa (Rio de Janeiro) no valor de US\$ 468 milhões;
- Quatro navios de Produtos para o estaleiro Mauá (RJ) no valor de US\$ 284 milhões;
- Quatro navios Aliviadores Suezmax DP para o estaleiro EAS no valor de US\$ 746 milhões;
- Três navios Aliviadores Aframax DP para o estaleiro EAS no valor de US\$ 477 milhões;
- Três navios de Bunker (óleo combustível marítimo) para o estaleiro Superpesa (RJ) no valor de US\$ 46 milhões;
- Cinco navios de Produtos para o estaleiro Rio Nave (RJ) no valor de US\$ 268,5 milhões;
- Oito navios Gaseiros para o estaleiro Promar (RJ) no valor de US\$ 536 milhões. Estas encomendas já foram definidas, apesar de os contratos ainda não terem sido assinados;
- Três navios de Produtos. Estas encomendas ainda estão em fase de licitação.

deu esperança; e dá futuro para todos nós”, afirma Severino. No final de seu discurso, o Presidente Severino Almeida desejou ótimas condições de vento e operações seguras aos tripulantes do NT Celso Furtado.

Falando para as centenas de trabalhadores e personalidades presentes, o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado, lembrou que foi nas águas da Baía de Guanabara, no estaleiro Ponta D’Areia, que nasceu a indústria naval brasileira. E hoje o momento é de retomada. “Provamos que somos capazes de falar a língua do mundo. Não é inglês, tampouco português; a língua universal é competência”, afirma Machado. Das 49 embarcações

do Promef, o estado do Rio de Janeiro será responsável por outras 15 unidades. Até o final deste ano, a estatal lançará mais dois navios.

Confiando no crescimento do setor, o Ministro Pedro Brito vislumbra um futuro promissor. “Em cinco anos, a indústria naval do Brasil será tão competitiva quanto a sul-coreana”, acredita o Ministro Brito.

Presente à solenidade, a Deputada Jandira Feghali, que dedicou grande parte de sua vida política na defesa dos interesses dos trabalhadores marítimos, disse que vive uma emoção especial ao ver o soerguimento da indústria naval brasileira. “Sinto-me parte deste grupo de trabalhadores”, resume Jandira.

Uma trabalhadora marítima, inclusive, viveu um momento especial. A Oficial Mercante Giovana da Silva Almeida de Moraes foi escolhida madrinha da nova embarcação. A Imediata do Pedreiras expressou seu sentimento. “Estou muito feliz por ser a madrinha desta embarcação. Eu nunca tinha participado de um lançamento de navio de grande porte. Por isso, também, não consigo conter minha felicidade. Meu sonho é, um dia, ser Comandante de um destes navios do Promef”, revela a Imediata, que é da turma de 2002 do Ciaba.

Após a Imediata Giovana Almeida cortar a corda para o tradicional batismo da embarcação, o NT Celso



Severino Almeida lembra que dois navios de grande porte do programa da Transpetro foram lançados em pouco mais de um mês

Furtado deslizou na carreira para ser banhado pela primeira vez por águas brasileiras. Esta foi a 199ª embarcação lançada na história do estaleiro de Niterói. Momentos após as águas da Baía de Guanabara abraçarem o costado do navio, que levou 14 meses para ser construído, aconteceu o batimento de quilha da 200ª embarcação.

Com mesma função a bordo de Giovana, o Primeiro Oficial de Náutica Leandro Freire Rodrigues conta seu orgulho em fazer parte da primeira tripulação do NT Celso Furtado. “Para mim, é um momento especial poder tripular esta embarcação, depois de muitos anos sem a indústria naval brasileira construir um navio de grande porte”, afirma o imediato.

A nova embarcação da Transpetro leva o nome do economista Celso Furtado, que nasceu na Paraíba e foi Diretor do BNDES e Ministro dos governos João Goulart e José



Sarney. Celso Furtado participou da criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, Sudene. O economista integrou a Comissão Econômica da América Latina, órgão das Nações Unidas,

e foi Embaixador do Brasil junto à Comunidade Econômica Europeia, em Bruxelas. Em 1997, foi eleito membro da Academia Brasileira de Letras. Celso Furtado faleceu em 2004, no Rio de Janeiro, aos 84 anos.

Navegando em Teresópolis

Centro de Simulação Aquaviária inicia projeto de mudança para região serrana do Rio de Janeiro



Na edição anterior, a revista UNIFICAR trouxe uma reportagem sobre a compra de uma área de 845 mil m² em Teresópolis, região serrana do Rio de Janeiro. Na localidade, será construída uma área de lazer para associados e associadas ao SINDMAR, com piscina, quadras de futebol e de tênis, jogos de mesa e outras atividades esportivas. Além disso, serão erguidas as novas instalações do Centro de Simulação Aquaviária.

Em parceria com a Fundação Homem do Mar, a compra do terreno foi concluída após consulta aos representantes do Sindicato, convocados por Assembleias.

Representando a cidade de Teresópolis, o Secretário Municipal do Trabalho, Emprego e Renda, Marcos Ferreira dos Santos, visitou o Centro de Simulação Aquaviária, instalado na Avenida Presidente Vargas, número 309, 14º andar, em pleno Centro do Rio de Janeiro, no dia 29 de abril. Na oportunidade, o Secretário conheceu o funcionamento do mais moderno centro de simulação do mundo, que em breve passará a funcionar no mu-

nício que fica a 91 quilômetros da capital fluminense.

Durante a visita, o representante do Prefeito de Teresópolis conversou com toda a equipe do Centro de Simulação Aquaviária sobre o funcionamento dos simuladores. Os diretores Jailson Bispo, Marco Aurélio e Odilon Braga fizeram explicações sobre a operacionalidade do CSA.

O representante da cidade serrana mostrou-se impressionado com a tecnologia aplicada no Centro de Simulação Aquaviária. O CSA é o único do mundo em que todos os simuladores estão integrados; isto dá possibilidade de treinar uma tribulação de uma embar-



O Secretário Marcos dos Santos visita o CSA para conhecer o funcionamento do mais moderno centro de simulação. Na foto menor, o Diretor Jailson Bispo explica o projeto de instalação do Centro de Simulação Aquaviária para a sociedade de Teresópolis

cação interagindo, como se estivesse a bordo. “Tudo é muito interessante. E, além do mais, é ótimo saber que isso ajuda no desenvolvimento da profissão e da sociedade”, afirma o Secretário.

Semanas depois, a convite do Prefeito, o SINDMAR palestrou para a sociedade local sobre o projeto de instalação do mais moderno centro de simulação.

O CSA irá para Teresópolis por haver necessidade de ampliar o número de simuladores e aprimorar ainda mais a qualidade do trabalho, já

desenvolvido no Rio de Janeiro. Hoje o CSA, através da Fundação Homem do Mar, ministra cursos para os trabalhadores aquaviários, em especial para os associados ao SINDMAR, e presta serviços de consultoria a diversas empresas do setor.

O Centro de Simulação Aquaviária funcionará em Teresópolis com seis Passadiços Full Mission com 360° de visualização, além de quatro Praças de Máquinas Full Mission e diversos outros simuladores destinados a treinamentos e desenvolvimento de projetos.

A previsão é de que as obras sejam iniciadas no primeiro semestre de 2011. O prazo previsto de conclusão é de dois anos após o início das obras.

Graças aos recursos advindos dos cursos e serviços de consultoria efetuados no Centro de Simulação Aquaviária, em junho todos os simuladores sofreram atualização para as novas versões existentes no mercado; consequentemente, houve a necessidade da troca de todo parque de computadores existente no CSA. Com esta atualização, o Centro de Simulação permanece provendo ao Brasil o que existe de mais moderno em simulação aquaviária do planeta.



O perigo mora

A Transocean assusta o mundo com tragédia que desperta a todos para os riscos a trabalhadores e ao meio ambiente decorrente da produção de petróleo no mar

No dia 20 de abril, pouco depois das 22 horas, um acidente provocou a explosão na plataforma Deepwater Horizon, da Transocean, que operava no Golfo do México a 80 quilômetros da costa da Louisiana, Estados Unidos. Apesar das 115 pessoas salvas, onze funcionários – nove da Transocean – continuam desaparecidos e sem expectativa de serem encontrados. Depois de ter ficado dois dias em chamas, a unidade naufragou.

O poço, que era explorado pela empresa britânica BP (British Petroleum), está a 1.525 metros de profundidade. A plataforma da Transocean, que operava por Posicionamento Dinâmico numa área de concessão de exploração para a BP, explodiu porque um sistema hidráulico deveria ter fechado automaticamente uma válvula no fundo do mar falhou por causa de uma superprodução indesejada do poço. Desta forma, houve o chamado *blow out*.





ao lado

As causas da falha de funcionamento da válvula deverão ser determinadas, já que houve mais de cem sobreviventes e os constantes relatórios, muitos deles online, facilitarão a descoberta do motivo do descontrole do volume de produção.

Uma das poucas certezas é que a BOP (*Blow Out Preventers*), peça que é construída sob medida e responsável pelo fechamento do poço, não funcionou. As causas, que ainda não foram oficialmente divulgadas, giram em torno de falha na manutenção ou defeito do fabricante.

A Transocean, que é a proprietária da plataforma que naufragou, estava no controle da operação que trouxe mortes e danos ao meio ambiente num patamar ainda não totalmente conhecido. Provável causa do acidente, a falha na manutenção coloca em xeque a capacidade e qualidade do serviço desen-

volvido pela Transocean. Especialistas do setor especulam sobre a utilização de uma nova tecnologia utilizada no BOP. Se isso for comprovado, a responsabilidade recai, também, sobre a Transocean, já que qualquer componente deve ser exaustivamente testado, sempre priorizando o binômio qualidade e segurança, antes de ser colocado em operação.

Além de toda destruição e vidas humanas que se perderam, a explosão desta plataforma acende a luz vermelha para os cuidados redobrados e necessários para que seja evitada nova tragédia. Um incidente como este pode acontecer no Brasil, já que seu litoral abriga uma das maiores áreas de produção de petróleo no mundo e está em grande crescimento. A mesma Transocean opera na exploração de petróleo sob contrato da Petrobras – com plataformas similares a Deepwater Horizon





– na Bacia de Campos e de Santos; situação semelhante em que trabalha para a BP no Golfo do México.

Que a tragédia ocorrida sirva a todos como um eloquente alerta. É imprescindível o rigor nas operações, manutenções de equipamentos e tudo mais que envolva o correto e responsável funcionamento nas etapas de extração de petróleo.

O controle das consequências

Vale destacar que a tecnologia empregada no Centro de Simulação Aquaviária, administrado pela Fundação Homem do Mar e instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, permite simular a mancha de óleo e prever a direção que se espalha e suas consequências, em condições idênticas ao ocorrido naquela plataforma da Transocean, possibilitando planejar as ações de combate à poluição.

No Centro de Simulação Aquaviária, utiliza-se o simulador PISCES (Potential Incident Simulation, Control and Evaluation

System), que é específico em situações de combate à poluição por hidrocarboneto. O PISCES é um programa destinado à preparação e à condução de exercícios de comando. Este

simulador provê as informações necessárias para a elaboração e análise de planos de emergência individual (PEI) e contingência. Com estas respostas, as ações de combate à poluição, derramamento de óleo, gerenciamento de crises e tudo mais neste acidente seriam mais precisas e certamente mais eficientes. Tais aspectos recomendam mais e mais investimentos em treinamento e preparo de ambiência de simulações para respostas mais rápidas a consequências de tragédias como a que ocorreu em 20 de abril.

A demora na adoção das primeiras ações para combater o fogo e o vazamento de óleo foi crucial para que a mancha se espalhasse com rapidez por uma grande área e atingisse o estado da Louisiana e cidades próximas. Com testes simulados no CSA,





que leva em consideração, também, velocidade do vento e correnteza, a contenção poderia ter sido mais eficaz. Claro que isso não influenciaria na quantidade de óleo jorrado no mar, já que o problema é, conforme citado anteriormente, da peça BOP que estava ligada à plataforma da Transocean. Mas, as ações de proteção ao meio ambiente e contenção da mancha teriam respostas mais rápidas e precisas se tivessem sido simuladas em equipamentos e programas, como os que são operados no CSA.

Cuidados e prevenções não devem ficar apenas ligados a eventuais vazamentos. Todas as outras operações em plataformas requerem procedimentos voltados não somente à produção, mas também à segurança dos tripulantes e da unidade.

Recentemente, na Bacia de Campos, houve um vazamento de gás na plataforma P-33, da Petrobras. O acidente nesta FPSO expõe a insegurança a bordo não só em unidades de produção e exploração da estatal, mas de todas as companhias que, de uma forma

ou de outra, atuam na localidade. E isso não é novidade. O preocupante descaso se arrasta há tempos.

Em maio, aconteceu um vazamento de óleo em outra plataforma, que opera no Campo de Marlim. Segundo relatos, a P-27 (semissubmersível) ficou completamente suja de óleo, inclusive debaixo das baleeiras.

No mês anterior, outra unidade, desta vez da Brasdril, se envolveu em acidente. Numa operação na unidade Ocean Ambassador, na Bacia de Campos, duas pessoas morreram e outras duas se feriram. Os empregados da Brasdril, que presta serviço para a empresa OGX, companhia que é responsável pela exploração de petróleo daquela área, faziam uma rotina de teste na baleeira da plataforma. Naquele momento, a embarcação destinada a salvamento se desprendeu

da unidade de perfuração e caiu no mar. Na mesma semana, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro determinou a abertura de inquérito administrativo para apurar as causas do acidente.





Sérgio Barreto

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

Brasil: sem frota, sem crise

Recentemente, um analista econômico destacou que o Brasil não corria risco de ter uma crise imobiliária, como a que ocorreu nos Estados Unidos. A razão é que lá – e no resto do mundo – toda habitação é financiada. No Brasil, como herança do período de inflação estratosférica, boa parte das compras é feita à vista. Assim, o Brasil ficou fora da crise habitacional-financeira-bancária por uma razão especial: seu sistema era antiquado para os padrões internacionais.

Algo similar se aplica à navegação. Na crise mundial iniciada no fim de 2008, a navegação sucumbiu. E o Brasil escapou porque praticamente não dispõe de marinha mercante fora de suas fronteiras. O Brasil conta com bravos ponta-de-lança no setor, mas nenhum

Portanto, o Brasil ficou de fora da grave crise internacional porque não tem mais um navio em cada porto, como ocorria nos bons tempos de Lloyd Brasileiro, Transroll, Aliança, Netumar, Frota Amazônica e Oceânica, Libra/Nacional/Lolisa/Paulista. Agora, o país opera em certos segmentos e espera-se que, um dia, volte aos portos do mundo.

Lá fora, ajuda dos governos

O Diretor de Marketing da V.Ships, Manolo Veladini, afirmou que a crise mundial não cessará até 2012 e ainda advertiu: “O fim da crise poderá vir com a volta dos fretes a níveis confortáveis. Mas tão cedo não serão vistos os altíssimos níveis, para fretes e navios, de antes da crise. Era uma verdadeira loucura”.

A V.Ships opera mais de mil navios em todo o mundo, sendo líder nessa atividade. Veladini esteve no Rio, com outro diretor internacional, Antonio Ciocci, ao lado do Diretor do escritório no Brasil, Eduardo Bastos.

Veladini detalha que o setor marítimo – lá fora – atua de forma estreita com bancos. E, do mesmo modo, os donos das cargas, os embarcadores, também não operam em dinheiro vivo, mas sempre através de financiamento bancário.

– Antes da crise havia uma euforia irresponsável, com preços nas alturas. Em seguida, veio a retração dos mercados, somada ao corte de crédito, pelos bancos, para armadores e embarcadores. Isso criou o pior dos mundos que, felizmente, já passou – disse.

Lembrou que um navio tipo “Capesize”, de 150 mil toneladas, chegou a ser cedido pela fortuna diária de US\$ 200 mil. Em seguida, foi para US\$ 40 mil e, agora, está em momento de quase normalidade, próximo de US\$ 100 mil diários. Recordou que um navio do tipo Panamax chegou a ser alugado por US\$ 100 mil diários

e hoje está por volta de US\$ 40 mil.

– Saímos do auge da crise, mas os armadores ainda trabalham para pagar os custos financeiros e de operação. Enquanto a atividade não der lucro, que é a base do capitalismo, não se pode dizer que está tudo bem.



deles opera nos níveis mundiais, atrás de carga nos portos de todo o planeta. A Petrobras/Transpetro tem importante frota, mas a usa basicamente na cabotagem, com navios próprios; a cabotagem é uma área protegida, com regras especiais; o sistema de barcos de apoio vive excelente fase e atua no sistema de contratos com a Petrobras.

opinião

Quase todos os governos – de França, Alemanha, Dinamarca, entre outros – deram ajuda substancial a empresas privadas que levam o pavilhão nacional. O Brasil não o fez porque não tem empresas operando lá fora.

Bom negócio

A esta coluna, Manuel Requeijo, administrador residente da Elcano no Brasil, revela que o grupo espanhol está muito contente com sua atuação no Brasil. Quando os novos donos da Vale decidiram – erradamente – vender a frota de bandeira brasileira, os espanhóis apareceram com dinheiro vivo.



FOTOS: SINDIMAR

Hoje, a empresa tem 14 navios no Brasil e dois na Argentina, além da frota de 13 embarcações na Espanha. A Elcano também é dona do estaleiro Itajaí, em Santa Catarina. Lá, o grupo irá construir três navios de gás para operar para a Petrobras com contrato de aluguel de longo prazo, pela licitação das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs). Os atuais contratos da área de navegação incluem transporte de bauxita para a Alunorte, gás e produtos químicos para a Braskem e bauxita para a Alumar.

– Foi um ótimo negócio investir em navegação no Brasil – diz Requeijo, que alerta, no entanto, para os altos custos em comparação com outras bandeiras.

Incentivos ameaçados

Está criado um problema para a região Norte/Nordeste. A Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou parecer da Senadora Serys Slhessarenko (PT/MT), contrário a projeto do Senador César Borges (PR-BA), que propunha a prorrogação, para essas regiões, da não-incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O benefício vai até 2012 e Borges queria estendê-lo até 2022.

A menos que haja uma reversão, isso implicará aumento de custos para as citadas regiões. Em seu relatório, a Senadora governista afirma que recursos do adicional não mais se concentram em zonas ricas e, ao contrário, têm sido divididos por todo o país: já não se configura o aspecto de “mecanismo de concentração de riqueza”, que o autor do projeto atribuiu ao AFRMM, que retiraria recursos dos estados mais pobres em favor dos mais ricos. Na verdade, nos últimos anos, o Fundo da Marinha Mercante (FMM), para o qual convergem os recursos do AFRMM, tem financiado inúmeros projetos navais nas regiões Norte e Nordeste, a exemplo dos estaleiros instalados ou em processo de instalação, como o Atlântico Sul, no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco; o Rio Negro, em Manaus; o Rio Maguari, em Belém; o Inace, em Fortaleza e outros. Para ela, “a decisão de renunciar ainda mais à arrecadação do AFRMM, longe de favorecer a desejável redução das desigualdades regionais, como alega pretender a iniciativa em pauta, poderia operar em sentido oposto”.

Sérgio Barreto

Cameron, o exterminador

Os Estados Unidos são o país mais industrializado – e poluidor – do planeta; os membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU são líderes na produção e exportação de armas e donos de 90% do arsenal nuclear do planeta. A Inglaterra ajudou os Estados Unidos em investidas polêmicas, como a guerra do Iraque; os Estados Unidos foram o único país do mundo a jogar bombas atômicas em seres humanos. Mas o premiado diretor dos premiados filmes “Exterminador do Futuro”, “Titanic” e “Avatar” vem ao Brasil dizer que não deve ser construída a hidrelétrica de Belo Monte.

O Brasil é um dos poucos países do mundo que tem como maior fonte a própria água. A média mundial é de usinas termelétricas, com base no sujo carvão ou no poluente – e não-renovável – petróleo. O Brasil recebeu essa dádiva, que é a possibilidade de gerar energia para o desenvolvimento simplesmente com o uso da água. E essa estrela internacional, em um Seminário em Manaus, traz a mensagem de que a usina de Belo Monte não deve ser construída. O governador Eduardo Braga ouviu a ameaça sem se pronunciar.

Esse tipo de advertência fortalece a crença, de alguns autores, de que a base do movimento ecológico é simplesmente a de manter o *status quo* econômico e social. Do mesmo modo que o acordo nuclear determina que quem tem a bomba deve ficar com ela – Estados Unidos, Rússia, Israel – e quem não a tem deve se contentar com isso – Brasil, Irã e outros –, o movimento ecológico se aproxima dessa linha. O que se esperaria de Cameron seria um elogio ao Brasil por usar pouco carvão e petróleo para gerar energia ou talvez uma cobrança à Eletrobrás para que, nas usinas de Santo Antônio, Jirau e Belo Monte adotasse eclusas para permitir a passagem de barcos, estimulando o meio mais limpo de transporte, que é a navegação fluvial. Ao tentar jogar água fria em Belo Monte, Cameron avisa o Brasil para não crescer ou, então, para crescer com base em óleo e carvão, ou mesmo com base nuclear, que não gera gás carbônico, mas cujo lixo ainda não tem destino certo no planeta.

Por desconhecimento, estrelismo ou conscientemente, James Cameron, com a capa conservacionista de seu filme Avatar, na realidade, atua como uma espécie de “Exterminador do Futuro”. Cala-se ante as explosões nucleares e de armas convencionais e tenta impedir o Brasil de gerar energia para se desenvolver e amenizar a pobreza da região.



Marinha triplica formação

A esta coluna, o então Diretor de Portos e Costas (DPC) da Marinha, Paulo José Rodrigues de Carvalho, informou que a formação de marítimos está sendo elevada de forma intensa, de modo a atender à demanda do mercado. Como se sabe, cabe à Marinha do Brasil formar os profissionais da Marinha

Mercante, uma tarefa delicada, pois há pressão para aumento do número de formandos, mas a qualidade tem de ser mantida ou aprimorada.

Dinheiro do Fundo de Ensino Profissional Marítimo vem sendo constantemente retido por Brasília, que o injeta no caixa único da União. No entanto, hábil manobra permitiu que a Agência Nacional do Petróleo (ANP) – que também tem obrigações de ceder recursos para educação – direcionasse verbas de apoio a esse trabalho da Marinha.

Assim, adianta o Almirante Paulo José que os 270 formandos de 2007 serão nada menos de 710 em 2012, ou seja, haverá o triplo de oficiais de Marinha Mercante à disposição do mercado. No caso específico, 2012 não será data fatídica, mas luminosa.

Mais obras

A Marinha do Brasil volta a se colocar como grande cliente de empresas nacionais de aço, peças e motores. Em Itaguaí (RJ), a associação da francesa DCNS com a brasileira Odebrecht representará a construção de um estaleiro naval, que fará quatro submarinos convencionais Scorpène e a estrutura de um submarino para nele ser instalado motor de geração nuclear.

Como o projeto de submarinos vai custar ao Brasil mais de R\$ 15 bilhões, o governo tem direito a participar de decisões importantes, através de uma ação especial, a *golden share*. Não se sabe se a opção será exercida diretamente pela União ou através de uma representante, como a Emgepron.

Pouco se comenta, mas a Marinha pretende construir uma série de navios de patrulha oceânicos. A Força Armada está realizando licitação internacional para contratar uma empresa estrangeira que irá fornecer tecnologia e terá de fabricar as unidades – não se sabe quantas – em estaleiro brasileiro. Ao que se comenta, estão na disputa Fincantieri (Itália), DCNS (França), Thyssen (Alemanha), Fassmer (Alemanha), DSME-Daewoo (Coreia do Sul) e Navantia (Espanha).

Opinião

REB com pressa

Os dirigentes da navegação estão bastante agitados. Têm feito seguidos contatos com a Casa Civil, para ver se aprovam melhoria no Registro Especial Brasileiro (REB) antes das eleições.

Todos sabem que é difícil reduzir as pesadas contribuições para o INSS, mas estuda-se um sistema em que os ganhos extras, pagos no exterior, poderiam ficar parcialmente de fora do furor arrecadatário da entidade previdenciária. Outra ideia é aplicar a taxa de tonelagem (tonnage tax), ou seja, fazer com que lucros da navegação sejam pagos por taxa fixa, por navio – e não com base no lucro real. A base das discussões está no fato de que, em relação à construção naval

já há bastante apoio e, agora, deve-se tentar reduzir os custos de operação para os armadores. A tese é a de que, se a navegação for onerosa, um dia irá cair a casa da construção naval, pois a equação não fechará.

De início, pensava-se em usar verba do Fundo de Marinha Mercante para fortalecer a operação dos armadores brasileiros no exterior, mas, com a atual carência de recursos, o FMM tem recebido verba da União para poder atender a suas necessidades – como os R\$ 11 bilhões liberados por Lula no fim do ano passado. Assim, tornou-se mais difícil usar recursos do histórico fundo criado por JK em 1958 e que só não foi extinto por Collor de Mello por reação do Congresso.

NA BEIRA DA PRAIA

- Na festa dos dez anos do SINDMAR, Severino Almeida não só ressaltou a visão estratégica da Marinha do Brasil, mas também a importância de um relacionamento “saúdavel, construtivo e maduro” com a entidade patronal dos armadores, o Syndarma, representado na cerimônia por seu Presidente, Hugo Figueiredo. É bom ver empresários e oficiais de Marinha se entendendo.
- O historiador Márcio Scalercio foi contratado para fazer a biografia de Wilfred Penha Borges. Trata-se de um grande empresário que, se vivo, faria 100 anos em breve. Comandou as empresas Libra, Lolisa, Paulista e Nacional, que hoje compõem o grupo Libra.
- A Marinha do Brasil foi ágil no resgate de tripulantes e passageiros do veleiro canadense Concordia, recentemente, na costa fluminense. Todas as 64 pessoas que estavam a bordo – entre os quais dezenas de estudantes – foram salvas. O Comandante explicou que um vento inesperado levou ao naufrágio a embarcação. Velhos lobos do mar lembraram a importância dos primeiros navegantes, como Colombo, Cabral, Fernão de Magalhães e outros. O moderno veleiro canadense tinha instrumentos de primeiro mundo, enquanto as naus de Pedro Álvares Cabral, por exemplo, com apenas 28 metros, levavam nada menos de 165 pessoas, além de animais vivos, para abate. E superavam tempestades guiando-se pelas estrelas.
- As empresas aéreas sempre se queixam do “no show”: passageiros que faltam ao embarque sem comunicar, mas que, eventualmente, exigem que seu lugar esteja disponível. Há dias, um dirigente da líder mundial em contêineres, a Maersk, anunciou que pensava em cobrar pelo “no show”, de clientes que faziam reserva de espaço em várias companhias ao mesmo tempo.
- Dois livros defendem a tese de que a crise ecológica é mais histeria do que realidade. Um deles é “A Fraude no Aquecimento Global – Como um fenômeno natural foi convertido em falsa emergência mundial”, de Geraldo Lino. O outro é “Aquecimento Global?”, de Shigenori Maruyama, para quem a paixão motivadora dos alarmistas do aquecimento global é, de fato, um desejo de controle político e econômico. Já segundo Lino, a temperatura mundial está em queda, a concentração de gás carbônico é das menores da história e os níveis do mar já foram mais altos do que os atuais. Para Lino, o “congelamento” que se pretende é das desigualdades socioeconômicas.
- No início do ano, faleceu, em acidente aéreo, Luiz Rebelo Neto, um importante empreendedor. Empresário do Norte, assumiu o maior complexo de reparos navais da América do Sul, as empresas Renave/Enavi, do Rio de Janeiro. Além de atividades econômicas, cuidava de política e ainda tinha tempo e dinheiro para investir em atividades preservacionistas na sua Amazônia. Deixou saudades.
- Hildelene Lobato Bahia tornou-se a primeira mulher a comandar um grande navio, ao assumir o petroleiro Carangola, da Transpetro. E acaba de ser aprovada a primeira mulher como prático: a carioca Débora Klajman, de 28 anos, formada em matemática e com mestrado em história. Vai atuar no Rio Grande (RS).
- Parte das obras de melhoria da hidrovia Paraná-Tietê, estimadas em R\$ 3,7 bilhões até 2014, foi incluída na segunda versão do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC 2. O objetivo, ao aumentar a navegabilidade e a rapidez do transporte da hidrovia, é ampliar a capacidade de transporte da Paraná-Tietê das atuais cinco milhões de toneladas por ano para 30 milhões de toneladas. A hidrovia tem 2.400 quilômetros de vias navegáveis, de Goiás a São Paulo, atravessando cinco estados. Embora sejam os meios de transporte de mercadorias de mais baixo custo, as hidrovias representam apenas 14% da matriz de transporte no país, formada por 62% de rodovias e 24% de ferrovias. O Plano Nacional de Logística de Transporte estabelece como meta elevar a participação das hidrovias na matriz de transporte para 29% em 2025.



Navio Jacarandá é lançado no Rio de Janeiro

FOTOS: LUCIANA AGUIAR

O Estaleiro EISA lançou às águas da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, o navio Jacarandá, primeiro de uma série de sete (cinco porta-contêineres e dois graneleiros) da Log-In, na tarde do dia 27 de maio, que foi repleta de emoção para cerca de mil trabalhadores e autoridades presentes. O Vice-Presidente da República, José Alencar, o Ministro

dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, o Governador do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, e o Governador de Alagoas, Teotônio Vilela Filho estavam circundados por inúmeros parlamentares e autoridades ligadas ao setor marítimo, todos presentes ao evento. As organizações sindicais de trabalhadores do setor prestigiaram o ato e estiveram representadas

em emocionado discurso feito pelo Presidente da CONTMAF e do SINDMAR, Severino Almeida.

Durante a solenidade de entrega da embarcação, o Vice-Presidente da República, José Alencar, disse que “o momento é de retomada da indústria naval brasileira. E a decisão desta retomada foi do atual governo. E isso é resultado da força soberana do nosso



No discurso, o Presidente Severino Almeida destaca o momento extraordinário para a Marinha Mercante brasileira

país na definição de prioridades de investimentos”. O Vice-Presidente completou: “A navegação de cabotagem no Brasil tem uma importância muito grande para a economia. O transporte marítimo é muito mais econômico e o Brasil possui 7.367 quilômetros de costa atlântica.”

O Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, lembrou que a indústria naval passou recentemente por uma crise. “Antes, eram quase 30 mil trabalhadores neste setor. Nos anos da crise, este número caiu para dois mil. Hoje, a indústria naval emprega 45 mil pessoas”, afirma Passos.

Na cerimônia, o Presidente do SINDMAR e da CONTMAF, Severino Almeida, destacou o momento extraordinário para a Marinha Mercante brasileira. “Estamos aqui às margens da Baía de Guanabara, cujas águas, em poucos minutos, irão abraçar o costado deste navio. Estas águas que já testemunharam, se não toda a história da construção naval e da Marinha Mercante brasileiras, pelo

menos grande parte dela, assistem, agora, o ressurgimento do setor. Não só os marítimos, mas toda a comunidade mercante nacional está há anos aguardando por momentos especiais como este. Temos perspectivas de vir a vivê-los semanalmente. Este é o resultado de muita luta do setor. Muitos aqui presentes são testemunhas e partícipes dela. É uma luta de pelo menos uma década e meia. Após longa estiagem passamos a construir navios de grande porte! Já são dois em tão pouco tempo, talvez três, num intervalo de dois meses”, ressaltou Severino Almeida, na ocasião.

Depois do último lançamento ocorrido em 1997 de navio de grande porte, o país presenciou, em 2010, duas grandes embarcações entregues – o NT João Cândido e agora o NM Jacarandá; isso sem contar o segundo do Programa de Modernização e Expansão da Frota da estatal, que foi entregue em junho e se chama NT Celso Furtado. A Log-In é a empresa brasileira com a segunda maior encomenda em carteira de

navios, perdendo apenas para a subsidiária para transportes marítimos da Petrobras.

O Diretor-Presidente da Log-In, Mauro Dias, disse que a companhia investe na cabotagem. “Renovamos a nossa frota de navios mercantes de bandeira brasileira. Desta forma, contribuímos para a retomada da indústria naval do país”, conta.

A madrinha da embarcação, Mariza Campos Gomes da Silva, desejou viagens seguras em mares tranquilos para as tripulações, antes da tradicional quebra da garrafa de champanhe no costado do navio, ao lado de seu marido, Vice-Presidente José Alencar. Os sete navios da empresa foram encomendados ao custo de R\$ 1 bilhão. O navio Jacarandá, que é o primeiro porta-contêiner construído no Brasil neste século, tem 218,45 metros de comprimento e capacidade para transportar 2.800 TEUs. A nova embarcação entrará em operação no início de 2011; as demais, em 2013.



Livros



Tempestade: a fúria dos mares

Péricles Borba
Editora TodaLetra

O livro conta em detalhes e com clareza os momentos de medo, angústia e incertezas de um verídico naufrágio de navio. A narrativa, em primeira pessoa, dá a exata noção dos acontecimentos. A história é lembrada por um tripulante que estava a bordo do cargueiro, que zarpou do litoral brasileiro em direção ao mar do Norte, na Europa.

A viagem repleta de problemas é retratada nas 87 páginas deste livro. O olhar de quem estava embarcado naqueles dias e horas que antecederam o incidente que marcou as vidas de todos a bordo.

A forte tempestade e a luta final contra a fúria do mar recheiam os últimos capítulos do livro, assim como os últimos momentos do navio. O autor, que escreveu um artigo na edição número 28 da revista UNIFICAR, se chama Péricles Borba. Este eletricitista mercante transformou sua experiência de vida em palavras.

Leitura para todas as idades



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

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



Renan Ramos Junior
Aluno 3º Ano de Máquinas
Ciaga

Marinha Mercante do Futuro

Integrando gerações A revista UNIFICAR destina este espaço exclusivamente para a publicação de textos de alunos do Ciaga e do Ciaba. Os textos deverão revelar o entendimento dos autores sobre assuntos relacionados à atividade mercante marinha.

A escolha do texto a ser publicado caberá à editoria da UNIFICAR, que poderá recusar a publicação de textos impróprios ou inadequados ao perfil editorial da revista. Vale lembrar que é imprescindível que o texto tenha, no máximo, 3.200 toques

e que esteja acompanhado de uma foto do autor(a) em que o rosto esteja destacado.

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

Esperança do regresso da era de ouro da Marinha Mercante: pré-sal

As reservas de petróleo encontradas na camada pré-sal do litoral brasileiro estão dentro da área marítima considerada Zona Econômica Exclusiva do Brasil. São reservas com petróleo de média a alta qualidade, segundo a escala American Petroleum Institution (API), que é medida em graus. O conjunto de campos petrolíferos do pré-sal se estende do litoral do Espírito Santo até Santa Catarina, com profundidades que variam de mil a dois mil metros de lâmina d'água e entre quatro mil e seis mil metros de profundidade no subsolo. Esse conjunto chega, portanto, a até oito mil metros da superfície do mar, incluindo uma camada que varia de duzentos a dois mil metros de sal.

O pré-sal tem sido o assunto mais comentado no setor econômico no Brasil hoje. Diversas áreas das indústrias veem o pré-sal como uma grande oportunidade de fazerem seus negócios multiplicarem, através do grande lucro que poderá ser obtido com a exploração e a produção de petróleo e seus derivados provenientes dessa camada.

As empresas de navegação enxergam o pré-sal como uma grande oportunidade de multiplicar seus serviços e, consequentemente, seus lucros. As companhias já estão estudando medidas para ter toda a capacitação

profissional atuando para suprir as necessidades que surgirão com esse aumento de serviços. Contando com as medidas adotadas pela Marinha para ampliar o número de profissionais que se formam por ano no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) e Centro de Instrução Almirante Bras de Aguiar (Ciaba), as empresas se preparam para esse breve futuro com total confiança.

Os alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) estão entusiasmados com o fato de ter a Marinha Mercante brasileira se preparando para chegar a um nível jamais obtido e com a oportunidade de vivenciar a melhor era da história da navegação brasileira que está por vir. A expectativa é positiva, pois se acredita que o petróleo contido na camada do pré-sal será explorado de maneira eficiente, sem o perigo de uma crise no mercado marítimo brasileiro.

Os futuros oficiais estão sendo preparados para trabalhar no mar e estão sendo capacitados para suprir o Brasil nesse grande desafio que está pela frente. A única certeza que se tem é de muito trabalho e oportunidades pela frente, mas existe um anseio em cada um de ver o país como uma verdadeira potência na área naval.

Diversas áreas das indústrias veem o pré-sal como uma grande oportunidade de fazerem seus negócios multiplicarem, através do grande lucro que poderá ser obtido com a exploração e a produção de petróleo

Escalpelamento: ações para diminuir estatística



FOTOS: CLÁUDIO BRITO

Um dos graves problemas que coloca em risco a vida humana em embarcações na Região Norte é o escalpelamento. Neste tipo de acidente, principalmente mulheres e crianças são vítimas porque, sem conhecimento, se aproximam do eixo descoberto da embarcação e têm seus cabelos puxados pela peça. A consequência é o couro cabeludo arrancado, provocando sequelas (físicas e psicológicas) e, em alguns casos, morte.

No dia 11 de março, o SINDMAR participou do lançamento da campanha Combate Nacional de Escalpelamento, que aconteceu no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba, e reuniu autoridades ligadas à sociedade local e ao setor marítimo, além de representantes dos governos federal e estadual.

Dados apontam que 20 pessoas, todas do sexo feminino, foram vitimadas por este problema somente em 2009. No ano anterior, foram 17 casos. Como forma para

evitar o aumento desta estatística, a Governadora do Pará, Ana Júlia Carepa, concedeu isenção de ICMS para que sejam produzidas embarcações de transporte de ribeirinhos com proteção para o eixo do motor. O lançamento da campanha contou com a presença da Ministra Nilcéa Freire, da Secretaria de Políticas para as Mulheres, e do Vice-Almirante Rodrigo Otávio Fernandes de Hônkis, Comandante do 4º Distrito Naval.

Preocupada com esta situação, a Marinha promove ações indenizatórias às vítimas. A ajuda às pessoas que se envolvem em acidentes deste tipo é feita em parceria com a Fundacentro, a Defensoria Pública da União, a Federação Nacional de Seguros Privados e governos estaduais e municipais.

Semanas antes, o SINDMAR organizou um encontro com a Organização Não-Governamental (ONG) Sarapó. Nesta reunião, o Presidente da ONG, Cláudio Brito, conversou sobre os escal-



SINDMAR

O Delegado-Adjunto do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, reafirma que escarpelamento provoca sequelas físicas e psicológicas e, em alguns casos, a morte

pelamentos que ocorrem, principalmente, no Pará e no Amapá – os municípios com maior incidência deste tipo de acidente são Barcarena, Cametá, Breves, Altamira e Santarém.

O Representante da Sarapó disse que o problema é a herança dos anos de 1970, época em que as embarcações da região começaram a navegar com motores estacionários, que

eram instalados no centro do barco. “Estas embarcações não sofrem fiscalização. É preciso que haja identificação e cadastro de cada uma delas para haver o controle de quais realmente têm condições seguras de navegabilidade”, afirma Cláudio. O SINDMAR está se empenhando na busca da erradicação deste sério problema que aflige a Região Norte.



Este é o modelo desenvolvido para proteger o eixo descoberto de embarcações e, desta forma, evitar casos de escarpelamento



Aproando para a modernidade



Mais interativo, mais dinâmico e mais atraente, o novo site do SINDMAR entrou no ar no dia 8 de abril com um moderno design, além de um visual mais suave e confortável para a leitura. Apesar das grandes novidades no layout, o site do Sindicato mantém o compromisso de informar aos associados e associadas, e internautas em geral, as principais notícias relacionadas ao Sindicato e ao setor marítimo.

No menu, os internautas têm a chance de conhecer a história dos sindicatos que se unificaram para o surgimento do SINDMAR. Além disso, é possível ler detalhes sobre o Centro de Simulação Aquaviária, mais moderno centro de simulação para o setor existente no mundo, a Fundação Homem do Mar, entidade que administra o CSA e desenvolve projetos em parceria com empresas ligadas ao segmento marítimo, e a Universidade Corporativa de Marinha Mercante.

No novo site do Sindicato, os associados e associadas podem ler os Acordos Coletivos assinados com as empresas, além de terem acesso aos documentos que relatam o andamento das negociações de ACT com as companhias.

Através do site, com uma senha pessoal e intransferível, o cadastro pessoal e profissional dos associados e associadas pode ser alterado com dados atuais. A partir da atualização cadastral, os representados do SINDMAR podem obter informações contidas nas áreas restritas do novo site, que só podem ser acessadas com login e senha. Esta atualização de dados é feita no menu O SINDMAR E VOCÊ / ATUALIZE SEU CADASTRO. É fundamental manter os dados atualizados para que a comunicação entre Sindicato e representados seja feita da melhor forma possível.



No site, os internautas têm acesso às notícias recentes do Sindicato e do setor marítimo. Os associados e associadas podem ler as edições da revista UNIFICAR, além de poder acompanhar as notícias mais recentes publicadas no Boletim Eletrônico do SINDMAR. A relação de convênios que o SINDMAR mantém com empresas de outros setores também pode ser vista no site.

Todos estão convocados a embarcar e navegar no site do SINDMAR. O Sindicato convida os internautas a clicarem no "Fale Conosco" para deixarem opiniões sobre o novo site. Apesar de novo, o site continua no mesmo endereço (www.sindmar.org.br).



SEMINÁRIOS DO SINDMAR

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



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

Filiado a



*Investindo
em pessoas*

Excepcionalmente, devido ao período eleitoral e sua legislação,
deixamos de publicar a Galeria Maldita.
Contudo, reiteramos: não decida seu voto sem antes consultar o seu Sindicato

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.

