



Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante • SINDMAR • Nº 32 • Dezembro/2011

Equilíbrio:

**estudo técnico e aditivos
a Acordos Coletivos
comprovam harmonia
no mercado de oficiais
mercantes brasileiros em
nossas águas**

**Passadiço 2 do CSA é
realidade em 2012**

**DPC altera
normas referentes
a Oficiais Mercantes**

**Orgulho da vida
mercante que passa
de pai para filhos**

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

Todo apoio à
unicidade sindical



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

Investindo
em pessoas

www.sindmar.org.br



SINDMAR

Sumário



18

ACORDO COM PETROBRAS GARANTE BRASILEIROS A BORDO

Documento viabiliza aumento das atividades marítimas em áreas de exploração petrolífera e assegura nível de empregabilidade dos brasileiros

- 12** DPC ALTERA NORMAS PARA OFICIAIS MERCANTES
Órgão atende sugestão do SINDMAR e altera normas referentes a Oficiais Mercantes
- 28** PARCERIA PARA CAPACITAR MARÍTIMOS
FHM e PUC-Rio oficializam convênio para pós-graduação a distância
- 58** FHM PARTICIPA DE CONFERÊNCIA SOBRE DP
Comitiva da Fundação Homem do Mar é convidada a visitar Sede do Nautical Institute
English version
- 62** THE NAUTICAL INSTITUTE VISITA CSA
Gerente de creditações da entidade localizada em Londres, Regina Bindao conhece a magnitude do moderno Centro de Simulação
English version
- 68** UMA REALIDADE EM 2012
O segundo Passadizo manterá CSA como o mais moderno centro de simulação do mundo
English version
- 102** DE VENTO EM POPA
Assembleia Geral Extraordinária elege Diretoria do SINDMAR 2012/2016

COLUNAS E ARTIGOS

- 93** A armadilha do Twitter por Bill Keller
- 94** Denições da IMO para 2012 por Nilson José Lima
- 98** Coluna do Sérgio Barreto Motta

82

APAGÃO DE CREDIBILIDADE

Armadores insistem em erro, abusam de torpezas e usam indevidamente dados de estudo sobre demanda e oferta de oficiais



- 10** COMBATE À PIRATARIA É TEMA DO DIA MARÍTIMO MUNDIAL
- 19** AQUAVIÁRIOS REALIZAM SEMINÁRIO NACIONAL NO RIO DE JANEIRO
- 30** SINDMAR FAZ ALERTA À RH DAS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO
- 32** NAVIO ROMULO ALMEIDA É LANÇADO AO MAR
- 36** ELEIÇÃO DE REPRESENTANTES NO CONSELHO DA PETROBRAS FICA PARA 2012
- 55** SAUDADE: CLC JACAÚNA
- 56** SINDMAR ATUA COM AUTORIDADES NA PROTEÇÃO AOS AQUAVIÁRIOS DA REGIÃO AMAZÔNICA

66

ALERTA LIGADO

Estudo realizado no Centro de Simulação Aquaviária simula vazamento de petróleo na Bacia de Campos

E MAIS

- 4** Editorial
- 6** A Voz do Marítimo
- 7** Tábua das Marés

9 Cartas

14 Visitas a Bordo

16 Acordos Coletivos

20 Diário de Bordo

26 Aviso aos Navegantes

78 Filho de Peixe



38

UNIDADE E CONSCIENTIZAÇÃO

Seminários do SINDMAR integram representados e reafirmam valor da luta coletiva

- 61** MAIS EXPERIENTE DO PAÍS, PRÁTICO FONTES
PARTICIPA DE SIMULAÇÃO NO CSA
- 64** SINDMAR RECEBE VISITA DA PRESIDÊNCIA DO TRT-RJ
- 65** O MAIOR DO MUNDO NO MAIS MODERNO DO MUNDO
- 72** TECENDO UMA REDE DE AFETO E SOLIDARIEDADE
- 87** PORTO DO RIO DE JANEIRO MODIFICA NORMA DE ACESSO DE TRIPULANTES AO TERMINAL
- 88** RESGATE DA MEMÓRIA SINDICAL MARÍTIMA
- 96** DELEGACIA DE BELÉM PROMOVE PALESTRAS PARA ALUNOS E ASSOCIADOS





Severino Almeida Filho

Presidente do SINDMAR e do CONTTMAF

2011: Um ano para

Encerrado o ano, duas lutas, pelo menos, devem permanecer na memória dos Oficiais e Eletricistas Mercantes.

A primeira, sem dúvida, foi e tem sido nossa luta contra a escancarada tentativa da armação em eliminar de nosso horizonte a nossa conquista obtida em 2006 - a Resolução Normativa 72 -, a qual nos garante milhares de postos de trabalho em embarcações e plataformas estrangeiras, operando em nossas águas jurisdicionais.

Ao longo de 2011, os marítimos, estupefatos, testemunharam matérias na imprensa, paga pelos armadores, na tentativa de sensibilizar a opinião pública para um pretenso apagão marítimo no país, em consequência de uma alegada falta de oficiais mercantes nacionais, para atender a atual demanda gerada pela RN-72. Contudo, encerramos o ano sem que tenham obtido a mudança de uma vírgula sequer, muito menos sua suspensão. Ótimo momento de reflexão para aqueles que têm dificuldade em perceber para o que serve, e a quem serve o SINDMAR.

A segunda, sem dúvida, foi a luta travada pela reconquista de Acordos Coletivos de Trabalho no offshore que, de quebra, nos possibilitou ganho real de salários com o respectivo pagamento de retroativos.

Iniciamos o ano de 2011 já com desgaste de meses de mobilização, a qual caminhava a passos lentos pelas dificuldades de compreensão quanto à necessidade premente de sua concretização. Diga-se de passagem, inclusive com um

ficar na memória

enfrentamento a uma campanha torpe, financiada pela armação, e auxílio de elementos que em nada dignificam a história das lutas sindicais dos marítimos.

Tínhamos pelo menos duas certezas: a necessidade de tornar a paralisação uma realidade, e que seu resultado fosse um sucesso. Não é algo fácil no offshore. Aos cuidados legais indispensáveis em qualquer movimento grevista, somam-se as dificuldades decorrentes do entendimento nos Tribunais, quanto aos serviços essenciais que devam ser realizados pelas embarcações. Como já esperávamos, a armação bem que tentou confundir os juízes.

A estratégia do SINDMAR foi um retumbante sucesso que contou com a indispensável conjunção de embarcações nos lugares adequados e a firme disciplina, responsabilidade e determinação demonstrada pelos companheiros e companhei-

ras com vínculo empregatício na Seacor. Sem dúvida, esta conjunção possibilitou o resgate de três dezenas de ACTs, cobrindo cerca de trezentas embarcações, sem demissões, riscos à segurança, ou qualquer tipo de prejuízo aos nossos bravos representados. Está aí outro bom estímulo à reflexão: sobre para o que, e a quem serve o SINDMAR. Matéria específica sobre os detalhes de nosso movimento no offshore está sendo preparada para divulgação em nossa próxima edição.

Em decorrência do que passamos este ano, espera-se que fiquem, para todos e todas, algumas lições!

Não só de empregos em equilíbrio, salários em alta e atividade em ascensão vivem nossos representados. Vivemos, também, enfrentando mais e mais perigosos cenários. Estes nos exigem mais e mais percepção dos mesmos, capacidade de análise apropriada,

além de mais e mais unidade e disposição de luta.

Torna-se evidente a necessidade da contribuição de todos para um SINDMAR ainda mais forte; para um coletivo mais atuante; e estímulos para uma vocação cada vez maior de transformar em ações a nossa disposição de luta.

O SINDMAR tem vocação para o sucesso, para a luta e para contribuir com o crescimento de nossa Marinha Mercante, com marítimos brasileiros, em constante atenção a bordo.

Que venham os desafios! Ousamos e ousaremos sempre lutar. Ousaremos vencer!

Que 2012 traga a todos nós plenas realizações individuais e coletivas à altura do que sabemos e podemos fazer.

Desejamos boa leitura a todos, cumprimentando-os com as nossas sempre orgulhosas saudações marinheiras.

A GREVE HISTÓRICA DE 2011 no offshore, iniciada e exercida de forma elogiável pelos companheiros e companheiras da Seacor, marcou profundamente as atuais e futuras relações de trabalho nessa atividade. Após 13 dias de uma paralisação que se caracterizou pela disciplina, responsabilidade e determinação, a armação capitulou, pois reconheceu que não conseguiria mudar a disposição de parar a atividade em estratégica progressão, na luta pelo justo retorno aos Acordos Coletivos de Trabalho no offshore.

Como é usual, diversas opiniões circularam por meio dos recursos oferecidos pela internet. Desde mensagens vibrantes de apoio a opiniões bastante negativas para nossos interesses – incluindo algumas que, comprovadamente, eram financiadas pela armação através de anúncios de empresas. Porém, duas delas ecoam até agora pela intensidade dos conceitos emitidos. Oportunidades, corretas e objetivas, as duas mensagens traduzem com exatidão o que sucedeu em termos de comunicação, nos dias da greve.

A primeira é um comentário curto e grosso, em resposta à tentativa pretensiosa de análise do movimento, feita por oficial mercante que, no momento, trabalha em terra.

Eis a mensagem na íntegra, sem tirar vírgula ou colocar um acento sequer:

“[nome da embarcação removido] não concorda em nada deste discurso proativo empresarial deste ex oficial que nao quer o nome publicado, estamos juntos com o melhor para classe e o sindmar acolher”.

A outra é uma análise preciosa, que expressa claramente a necessidade de observarmos (e mantermos) a força do coletivo e o respeito à prática da democracia!

Prezados.

Respeitamos a opinião dos demais.

Os Oficiais (todos) do [nome da embarcação removido] responderam SIM ao Termo de Entendimento entre o SINDMAR e as empresas vinculadas à Abeam, por entender que houve consenso entre as partes.

Tanto em 2010 quanto em 2011, o repasse da inflação foi seguido de ganhos reais, ainda que pequenos para alguns.

Aguardo fevereiro de 2012 para continuarmos a luta por melhores condições laborais. Neste Ano que finda passamos a ter direito à Previdência Privada. Mais uma conquista!

Uma outra forma de ajudar na futura negociação, seria os Oficiais que ficam na sombra e não contribuem com a classe e nem com o SINDMAR, por entenderem que não fazendo parte do sindicato, estão protestando, seria TODOS se sindicalizarem para mostrar aos Armadores que estamos unidos e coesos.

Enquanto o armador ficar sabendo que metade dos Oficiais não é sindicalizada, passa a ideia que não temos representatividade e isto,

Nota: Como de praxe na seção “Voz do Marítimo”, a editoria da UNIFICAR optou por não registrar o nome dos autores, embora estas mensagens sejam do conhecimento de centenas de companheiros. Havendo interesse dos autores, estes podem utilizar a própria internet para se identificarem.

sem dúvida, enfraquece o nosso poder de reivindicação.

A todos que se limitam a criticar, sem indicar soluções, ou ainda, sem lutar de fato para que haja melhorias, indico uma meditação sobre o que estamos fazendo para melhorar a nossa representatividade. Apontar as falhas é bom. Melhor ainda é apontar as soluções sem esquecer de enaltecer as conquistas!

Será que deixar o SINDMAR é a melhor maneira de protestar? O que são 200 reais mensais quando o que está em jogo é o seu mercado de trabalho? Precisamos um do outro! Sozinhos não vamos a lugar algum.

Defendo a ideia de que os que não são sindicalizados deveriam pedir aumento direto ao armador, sem direito às conquistas realizadas pelo SINDMAR e seus Associados.

Finalizo citando o Oficial 04, que disse: ‘Não esqueçam que a democracia é o regime em que a metade menos um fica insatisfeita. É preciso haver respeito à opinião e posição dos colegas’.

Um abraço a todos, e que vença a democracia”.

UNIDOS NO COMBATE A IRREGULARIDADES

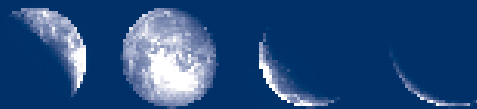
“Companheiros, ao verem irregularidades não deixem de denunciar ao Sindicato. Indo diretamente ao Sindicato, usando e-mail ou telefone, registrem sempre todas as irregularidades que virem. Daremos assim munição ao nosso Sindicato para defender nossos empregos e aumentar nossa segurança.”

ISOLAMENTO A BORDO

“Sou tripulante de um dos navios da Mercosul Line e tive vários problemas no porto de Suape devido à solicitação para meus familiares me visitarem a bordo. No despacho do navio, o agente informou que a Receita e a Polícia Federal não estavam deixando familiares entrarem no navio. Um absurdo!”

CADÊ AS DOBRAS?

“Estou com problema em relação ao pagamento de minhas dobras. A Subsea 7 ainda não pagou meus três dias de dobra (seis dias). Gostaria que essa dobra fosse paga o mais rápido possível. Isso está determinado em Acordo Coletivo e o mesmo não foi respeitado.”



Tábua das Marés

MARÉ ALTA



AUMENTANDO AS FROTAS

As empresas Log-In e Flumar disponibilizaram navios para operar em nossas águas. O petroleiro Flumar Brasil, batizado em setembro, fará o transporte de cargas claras (gasolina, diesel e querosene de aviação). Além desse, a Flumar prevê a chegada de outra embarcação, que deve acontecer em fevereiro de 2012. Já o Log-In Tambauí é um graneleiro que movimentará, em média, seis milhões de toneladas de bauxita por ano entre os portos de Trombetas e Vila do Conde, no Pará. A previsão é que a embarcação inicie as operações no primeiro semestre de 2012.

UM LANÇADO E OUTRO COMEÇANDO A NAVEGAR

A Transpetro entregou mais um navio para operar em águas jurisdicionais brasileiras. Dando continuidade ao Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), a subsidiária da Petrobras lançou o NT Romulo Almeida, que será destinado ao transporte de derivados claros de petróleo. Essa é a quarta embarcação do Promef desde o lançamento do programa em 2005. Em novembro, o NT Celso Furtado foi o primeiro navio do Promef a começar efetivamente a navegar.

INVESTINDO EM SEUS TRIPULANTES

A companhia Maestra prepara o lançamento do Maestra Caribe para 2012. Essa embarcação integrará a frota que recentemente foi aumentada com o afretamento do Maestra Pacífico, que iniciou suas operações em novembro de 2011 com tripulação composta por brasileiros.

CIPA MARÍTIMA

No último semestre de 2011, o SINDMAR recebeu a importantíssima informação da abertura de processo eleitoral para membros da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, Cipa Marítima, da Companhia de Navegação Norsul. O Sindicato entende que a divulgação de tal pleito é importante ferramenta para participação efetiva dos marítimos na preservação da vida e promoção da saúde dos trabalhadores.

INCENTIVO AOS TRABALHADORES

O Programa Netuno existe desde 2008. Porém, foi nesse ano que a Log-In remodelou a forma de aplicação. Focado apenas nas lideranças de bordo, agora o programa abrange todas as tripulações dos navios da Log-In. O maior benefício do Programa Netuno é a integração do pessoal de bordo e o desenvolvimento das habilidades comportamentais. Segundo a empresa, esses pontos são levados em consideração na avaliação semestral de desempenho e podem desaguar em aumento de salários. De acordo com a companhia, nesse ano, 130 tripulantes foram beneficiados com o programa.

MARÉ BAIXA



ACIDENTES NÃO SÃO NOVIDADE NA BARCAS S/A

Não é a primeira vez que uma embarcação da empresa Barcas S/A se envolve em acidente na Baía de Guanabara; também não é a primeira vez que o catamarã Gávea I, da concessionária, se envolve em acidente. Recentemente, a embarcação se chocou contra um píer na Praça XV, no Rio de Janeiro. Na ocasião, 65 feridos foram atendidos pelo Corpo de Bombeiros. O número de vítimas foi maior porque muitos optaram por atendimento particular. Em 2007, em acidente similar nessa mesma embarcação, outras dezenas de pessoas se feriram a bordo. Uma, inclusive, foi ferida após um monitor de televisão cair sobre sua cabeça. Até quando a Barcas S/A continuará a ferir usuários da travessia Rio-Niterói? Será que daqui a poucos anos haverá mais de uma centena de feridos em novo acidente? Será que é preciso morrer alguém a bordo para que algo seja feito?

ALIANÇA: TRABALHADORES FICAM A VER NAVIOS

A companhia prometeu de pés juntos que iria pagar um abono de Natal aos empregados do quadro de mar. A toda-poderosa alega, agora, que não pode pagar (a promessa e o dinheiro) em função dos maus resultados obtidos no ano. E os trabalhadores? Ficam a ver navios? A Aliança se utiliza de descaso, desrespeito ao trabalhador. Ou seria, simplesmente, o prazer de enganar seus marítimos.

LOG STAR DESPREZA OFICIAIS E ELETRICISTAS MERCANTES

A empresa Log Star não cumpriu o acordado com o SINDMAR e não efetuou o pagamento da Participação de Lucros e Resultados (PLR) aos empregados do quadro de mar. Os oficiais e eletricistas mercantes, que são as mais importantes peças na engrenagem da companhia e que efetivamente contribuem para os resultados ao transportar e gerar receita para a empresa, são deixados de lado se o assunto é compensação financeira. Além disso, a Log Star cria dificuldades para renovar o Acordo Coletivo de Trabalho para seus empregados do quadro de mar.

FÉRIAS A BORDO DE NAVIOS DA MERCOSUL LINE

Não é a primeira vez que o SINDMAR recebe denúncia de que a Mercosul Line inicia o período de férias de tripulantes com eles a bordo. O Sindicato repudia essa atitude, já que as férias são direito legal dos trabalhadores e devem ser respeitadas.

VALE TUDO?

Em dezembro, o navio Vale Beijing, afretado pela Vale, quase naufragou no píer 1 do porto Ponta da Madeira, em São Luís. Dois tanques de lastro se romperam e provocaram uma rachadura no casco, próximo a popa, no momento em que a embarcação era carregada pela primeira vez com minério de ferro. A embarcação com 361 metros de comprimento foi rebocada para 11 quilômetros da costa por causa da profundidade, para desobstruir o porto e para receber reparos. Essa certamente não era a viagem inaugural programada para o Vale Beijing, que foi lançado em setembro de 2011. A embarcação foi construída na Coreia do Sul e é tripulada por estrangeiros.

DIRETORIA SINDMAR

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



DELEGACIAS REGIONAIS DO SINDMAR

Delegacia de Belém

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

Delegacia 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 Santos

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

Delegacia de Macaé

Av. Elias Agostinho, 340, salas
805 e 806
Ed. Petroffice, Imbetiba,
Macaé, RJ CEP 27913-350
Tel. (22) 3331 6645
secretariamc@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 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 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 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

Delegacia de Pernambuco

Avenida Presidente Castelo
Branco, 2333, loja 101,
Candeias, Jaboatão
dos Guararapes, PE
CEP 54440-050
Tel. (81) 3094 1510
secretariape@sindmar.org.br

Delegacia de São Luís

Rua Saavedra, 183, Centro,
São Luís, MA
CEP 65000-001

FILIADO À



unificar

REVISTA UNIFICAR

Publicação do SINDMAR
Sede: Avenida Presidente Vargas, 309
13º, 14º, 15º e 16º andares
Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP 20040-010
Tel. (21) 3125-7600 Fax (21) 3125-7640
www.sindmar.org.br
sindmar@sindmar.org.br
E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br

EXPEDIENTE

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

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



Resposta a altura

“Parabéns pelas declarações do Presidente do Sindicato, Severino Almeida. A melhor maneira de reagir é usando a imprensa. Com certeza, os armadores não estão nessa luta sozinhos. Cuidado com os maus políticos, que não são poucos, querendo sempre levar vantagem junto aos empresários.”

Marcos César – OSM

Proteger o que é nosso!

“Fico feliz em ver a proteção de nosso mercado de trabalho! Espero que essa consciência protecionista faça parte de cada brasileiro, individualmente. Trabalho em empresa de origem estrangeira e o que posso enxergar é que eles realmente possuem a intenção de se apoderar do que é nosso, nosso mercado, nosso pré-sal! Parabéns ao Sindicato!”

Laís Raysa – 20N

Sempre ao seu lado

“Agradeço a atenção e os esclarecimentos para a rápida solução de minhas dúvidas. Além de estar a par das nossas necessidades quanto a documentação que necessitamos, o SINDMAR mostrou boa vontade no atendimento. Isso faz com que acreditemos ainda mais nos serviços que o Sindicato presta aos associados.”

Ricardo Ribeiro – 20M

Fazendo e registrando

“Gostei da cobertura jornalística. Este é o nosso SINDMAR; planejando, fazendo e registrando. Obrigado a todos que formam esta conceituada equipe.”

Neto Saraiva – CLC

Palestras sindicais

“Infelizmente ou felizmente (depende do ponto de vista), estarei embarcado nesta data. Porém, não faltará oportunidade para que eu compareça em uma próxima palestra, que com certeza irá acontecer devido à importância do tema em questão. Agradeço ao SINDMAR pelo convite para a palestra.”

José Carlos Melo de Freitas – CLC

Interesse, educação e boa vontade

“Quando nos associamos a um sindicato, esperamos sempre, com alguma expectativa, o que nos é oferecido. E foi dessa forma que procurei o SINDMAR para ajudar a sanar uma pendência. O SINDMAR demonstrou interesse pelo meu assunto, educação e muito boa vontade em repetir as respostas sobre dúvidas que persistiam naquele momento. O Sindicato colocou-me à vontade, com orientações sobre as informações por mim solicitadas. Quero parabenizar o Sindicato.”

Gérson Albudane de Oliveira – CCB

Filiação

“Mesmo sendo filiado ao Sindicato Fluvial do Tietê-Paraná, gostaria de saber se posso me filiar ao SINDMAR. Aqui, onde trabalho, há mais de 60 pessoas interessadas na filiação.”

Francisco Aparecido dos Santos

Valorização de todos

“Mais uma vez uma boa surpresa! Gostaria de parabenizar a eficiência e o respeito do SINDMAR. Por isso, devemos valorizar o Sindicato!”

Rogério Palma – 20M

Quanta diferença...

“A Sede do SINDMAR é maior e mais sofisticada. Há muito profissionalismo em todas as salas que conheci. É o conceito de um Sindicato mais abrangente, pois engloba todos os oficiais, e não só os de náutica como na época em que ingressei na Marinha Mercante. Isso é um grande avanço de representação. A classe está muito bem representada e muito mais respeitada do que antigamente, como no meu tempo, nos anos de 1960. Nem os armadores têm estrutura gerencial para produzir algo parecido com o SINDMAR. Estou impressionado com o que vi. Parabéns à Diretoria!”

Fábio Fontes – Prático

UNIFICAR

“Gostaria de agradecer o envio do exemplar da revista Unificar e parabenizá-los pela matéria sobre as pioneiras, que ficou muito boa.”

Vitória Régia Coelho Costa –
Primeiro-Tenente da Marinha do Brasil

Participação ativa

“Agradeço a oportunidade pela minha participação no Seminário do SINDMAR. Parabéns pela organização, apoio e desempenho profissional. As pessoas que aí estão me encham de orgulho.”

Silvio Guilherme Dias – 20M

Respeito

“Gostaria de agradecer a boa atenção dada pelo SINDMAR durante o Seminário. Fiquei bastante satisfeito com o atendimento de todos que representam o Sindicato.”

Nailto Mendes Bezerra – OSM

Palestras sobre Marinha Mercante

“Em nome da turma ASOM 01.2011, gostaria de agradecer a paciência e recepção que nos foi oferecida pelo SINDMAR. Reforço também, nosso interesse em participar dos próximos eventos que pudermos.”

David de Araújo Neto – Engenheiro

Realidade traduzida em palavras

“Gostei muito do tema RN-72 abordado na nossa revista UNIFICAR! É o que está acontecendo no nosso cenário Marítimo Brasileiro hoje. Parabéns! Tenho certeza de que irá clarear o pensamento e mostrar a nossa realidade hoje.”

Lupicínio Calado – 20N

Filho de peixe

“Gostaria de apresentar meus agradecimentos (meus e de minha família) pela emocionante seção Filho de Peixe, apresentada na última edição da revista UNIFICAR. A matéria escrita apresenta tudo o que gostaríamos que nossos amigos, companheiros e colegas de profissão soubessem a nosso respeito. Estamos tripulando navios porque gostamos, respeitamos nossa profissão e procuramos seguir os ensinamentos recebidos ao longo de nossas vidas; tentamos passar o melhor para nossos filhos. Muito me honra ver minha filha guarnecendo Passadiços e singrando os mares, como fiz.”

Heli Camilo – Comandante

Combate à pirataria é tema do Dia Marítimo Mundial

Fotos: Luciana Aguiar

A ameaça global representada pela pirataria moderna e as estratégias em curso para seu enfrentamento, no âmbito da Comunidade Marítima, são os principais aspectos destacados este ano pela Organização Marítima Internacional (IMO), ao celebrar o Dia Marítimo Mundial. O evento, considerado o mais importante do calendário do setor, foi comemorado no dia 29 e reuniu no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, representantes de todos os segmentos ligados ao transporte marítimo no País. O SINDMAR foi representado pelo Presidente Severino Almeida – que também lidera a Confederação Nacional (CONTTMAF) –, o Segundo Presidente José Válido e o Diretor de Educação José Serra.

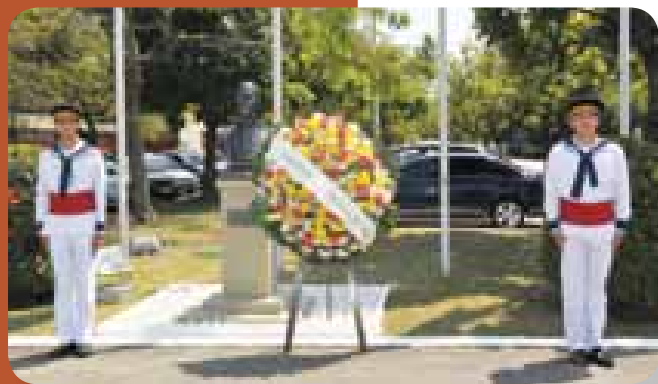


Coube ao CLC Álvaro Almeida Dias, Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM), a leitura da mensagem do Secretário Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos, intitulada “Pirataria, Elaborando a Resposta”. O texto destaca a preocupação da entidade com a salvaguarda da vida humana no mar, bem como a integridade da carga das embarcações que navegam em áreas com grande ocorrência de ataques, como a costa da Somália, o Golfo de Adén, o Mar Árábico e o Oceano Índico.

De acordo com a IMO, somente em 2010, os piratas abordaram 4.185 marítimos utilizando armas de fogo e até granadas. Desses, 1090 foram

feitos reféns e 516 foram utilizados como escudos humanos. Pelo menos 488 passaram por tortura física ou psicológica. Além disso, o prejuízo econômico anual provocado pelos ataques varia entre sete e doze milhões de dólares.

Para deter a prática da pirataria, cujo nível de organização tem se sofisticado a cada ano, a IMO está elaborando um plano de ação que envolve a cooperação entre governos, empresários e tripulações. O Brasil participa ativamente dessa luta, pois mantém uma representação permanente na organização marítima – a RPB/IMO, que também conta com a assessoria técnica de um oficial mercante brasileiro, conforme convênio firmado entre a CONTTMAF e o nosso Governo.



Seguindo a tradição, um arranjo de flores foi depositado no busto do Visconde de Mauá, patrono da Marinha Mercante brasileira

Ação conjunta de britânicos e norte-americanos resgata navio sequestrado por piratas

Uma ação conjunta das marinhas britânica e norte-americana foi responsável pelo resgate, em 11 de outubro, do cargueiro italiano MV Montecristo, sequestrado na véspera por piratas, quando navegava a 612 milhas a leste da costa da Somália. O navio de guerra britânico RFA Fort Victoria, que participa de operações antipirataria da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) ao leste do Canal de Suez, atendeu ao pedido de socorro do Montecristo, acompanhado por uma fragata dos Estados Unidos.

A tripulação, composta por 23 pessoas, entre italianos, indianos e ucranianos, trancou-se num compartimento da praça de máquinas após pedir socorro. Isso dificultou a ação dos onze piratas somalis, que estavam armados com foguetes lançadores de granada e atacaram o navio utilizando dois barcos de alta velocidade, usando como base um barco de porte maior.

Comprovando a observação do Secretário Geral da IMO, de que o nível de sofisticação dos piratas está aumentando, no sequestro do Montecristo os infratores usavam telefones via satélite (satphone) para comunicação com o barco-mãe.

Nos últimos 20 anos, além de sofrer com fenômenos climáticos adversos, a Somália tem sido palco de graves conflitos entre milicianos, que resultaram na proliferação de armas e gangues criminosas naquele país.

Como destacou o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacelar Leal Ferreira, na leitura da ordem do dia, a atividade mercante é árdua e arriscada, mas essencial para nosso desenvolvimento. Portanto, "as respostas precisam ser efetivas e rápidas para não comprometer o esforço econômico do país". Em sua fala, o Vice-Almirante Leal Ferreira lembrou, ainda, o grande investimento no ensino profissional marítimo, visando formar, com qualidade, um número maior de profissionais marítimos para atender à crescente demanda do setor.

Durante a celebração, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, entregou o distintivo de Comodoro ao CLC Nilson Ferreira Nunes Filho, da Trans-

petro. Natural de Belém (PA), o Oficial Mercante possui mais de um milhão e seiscentas mil milhas navegadas e um período superior a 14 anos no comando de grandes embarcações.

Seguindo a tradição, um arranjo de flores foi depositado no busto do Visconde de Mauá, patrono da Marinha Mercante brasileira. A solenidade foi encerrada com o plantio de quatro novas mudas no Bosque dos Ipês, que circunda o Memorial às Vítimas da Marinha Mercante Brasileira na Segunda Guerra Mundial, inaugurado em 2010. Os novos ipês, que se somam aos outros 60 já plantados, são uma homenagem da Marinha do Brasil aos tripulantes dos navios mercantes: Comandante Lira, Araraquara, Baependi e Taubaté, atacados durante o conflito.

A comemoração do Dia Marítimo Mundial teve a participação dos ex-ministros da Marinha, Almirante-de-Esquadra Alfredo Karam e Almirante-de-Esquadra Sergio Chagastelles, representantes dos sindicatos marítimos coirmãos, das empresas de navegação, autoridades civis e militares.



DPC altera normas para

Foram dois anos de intenso trabalho, em que o SINDMAR atuou ao lado da Diretoria de Portos e Costas (DPC) e buscou aprimorar procedimentos que interferem diretamente na vida profissional de marítimos brasileiros. O resultado compensou o esforço: atendendo às sugestões do SINDMAR, a DPC reviu e alterou normas referentes aos Oficiais Mercantes, publicadas na Portaria 185/DPC de 26 de agosto de 2011.

Para os Oficiais oriundos do ACOM, a DPC alterou o Anexo 2-A da Normam 13, retirando limitações existentes relativas aos 2OM oriundos do ACOM. Com a mudança, tais profissionais poderão ser Chefes de Máquinas de embarcações de qualquer KW da navegação interior.

“Essa alteração é benéfica para a categoria, que segue o que já vinha sendo feito com os 2OM oriundos da EFOMM e do ASOM”, explicou o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido.

A DPC também reviu a contagem do tempo de embarque. Nessa questão, a alteração aconteceu no item 0125 da Normam 13. Agora, é permitido que o tripulante conte tempo de embarque para revalidação do certificado de competência (DPC-1031) em qualquer embarcação que esteja em serviço, desde que exerça cargo ou função a que está habilitado.

O cargo ou função, de acordo com a nova determinação, inclui os serviços a bordo de plataformas (exceto as fixas), FPSO (Floating Production, Storage Offloading),

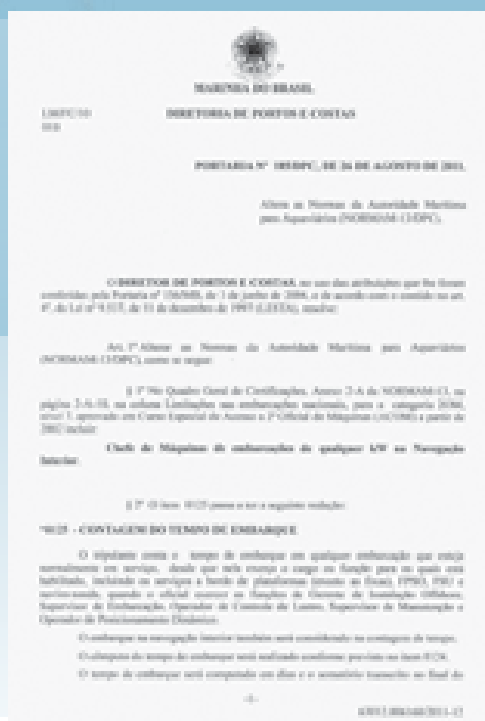
FSU (Floating Storage Unity) e Navios-Sonda. Os Oficiais poderão exercer as funções de Gerente de Instalação Offshore, Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro, Supervisor de Manutenção e Operador de Posicionamento Dinâmico.

No que diz respeito à revalidação da certificação relativa a navios-tanques, o SINDMAR apresentou sugestões que ainda estão sendo estudadas pela DPC. O objetivo é otimizar a revalidação da habilitação referente a navios-tanques (cursos EFNT, ESOP, ESOQ e ESOG) para os Oficiais que possuíam tais certificações.

“A Diretoria de Portos e Costas garantiu ao nosso Sindicato que estuda, também, a continuidade da emissão dos certificados de habilitação, como o DPC-1034, relativos aos cursos mencionados [acima], mesmo que a regra a que eles conferem esteja transcrita no certificado de competência, que é o DPC-1031”, esclareceu o Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra.

O SINDMAR apresentou, ainda, sugestão para os novos procedimentos exigidos pela Convenção STCW 78/75, referentes aos padrões de saúde no Atestado de

Oficiais Mercantes



Saúde Ocupacional (ASO). Pela sugestão sindical, que já foi aceita pela DPC, os novos procedimentos só serão efetivamente colocados em prática a partir de 2012, após o Ministério do Trabalho e Emprego definir um modelo para esse atestado, cumprindo as determinações da Organização Marítima Internacional (IMO).

Com a mudança nas normas, tais profissionais poderão ser Chefes de Máquinas de embarcações de qualquer KW da navegação interior

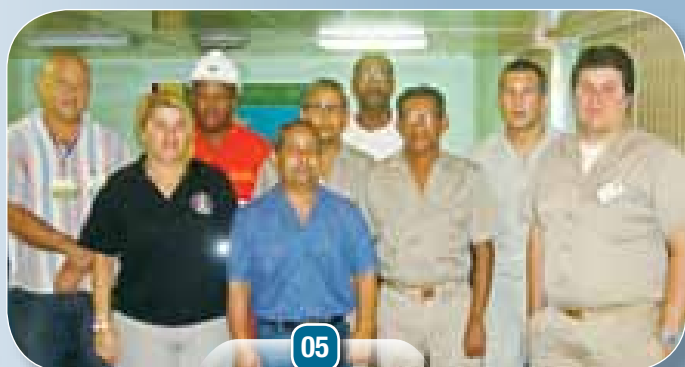


- | | |
|----------------------|----------------------|
| 01 • NT Itamonte | 05 • NT Guará |
| 02 • Mercosul Santos | 06 • Blue Shark |
| 03 • Santos Supplier | 07 • Bourbon Liberty |
| 04 • Asso Ventisette | 08 • NT Lindoia BR |

Visitas a Bordo



01



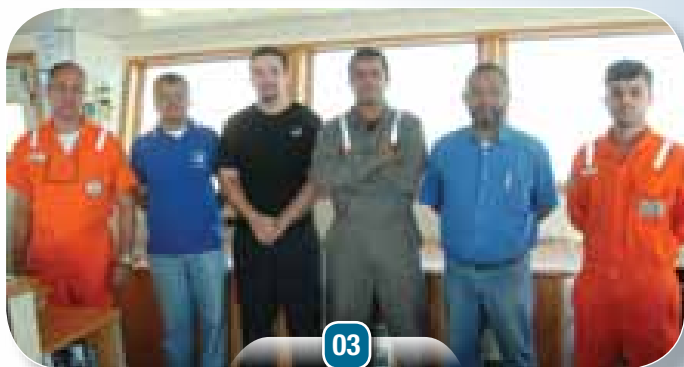
05



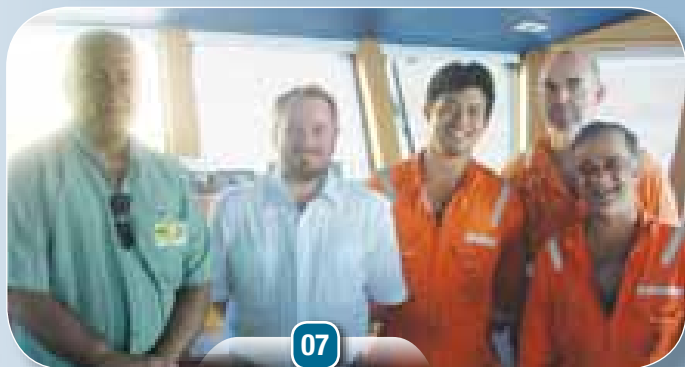
02



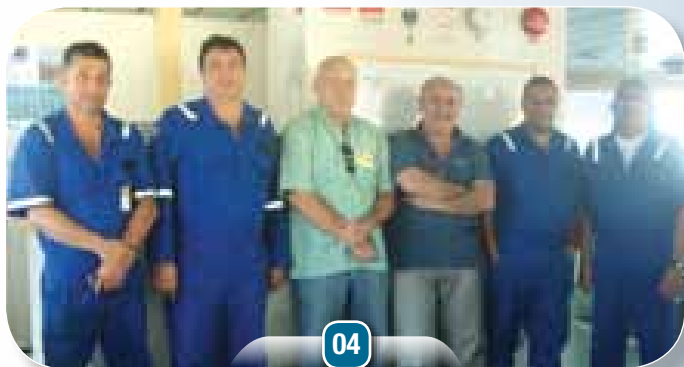
06



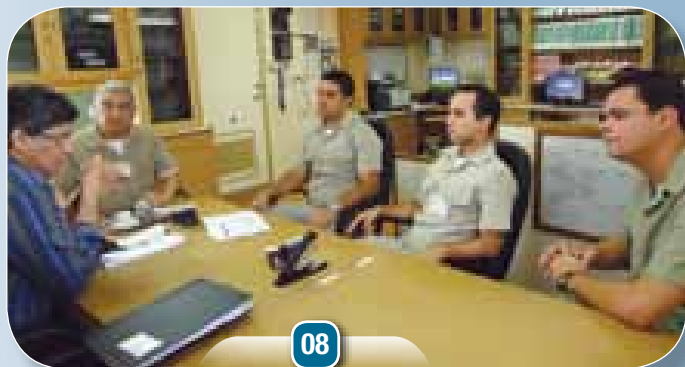
03



07



04



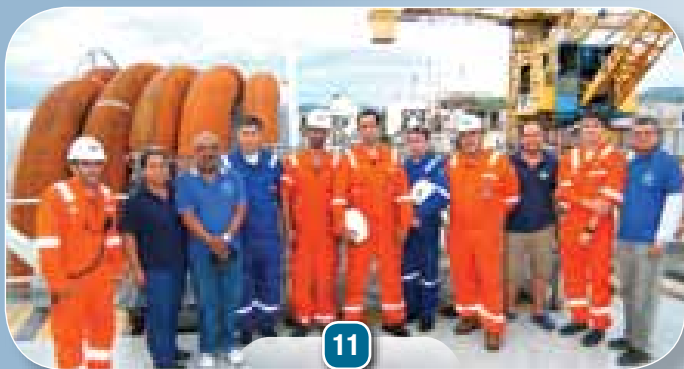
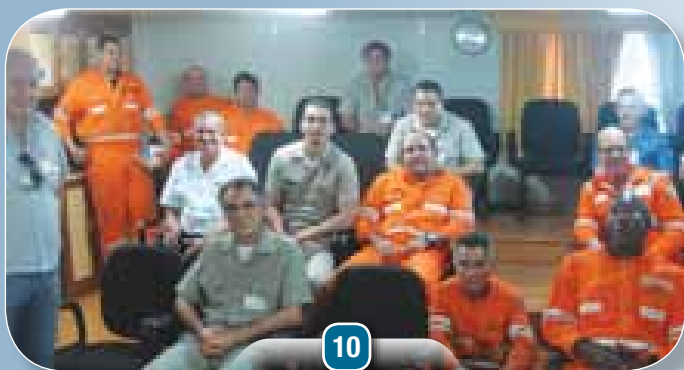
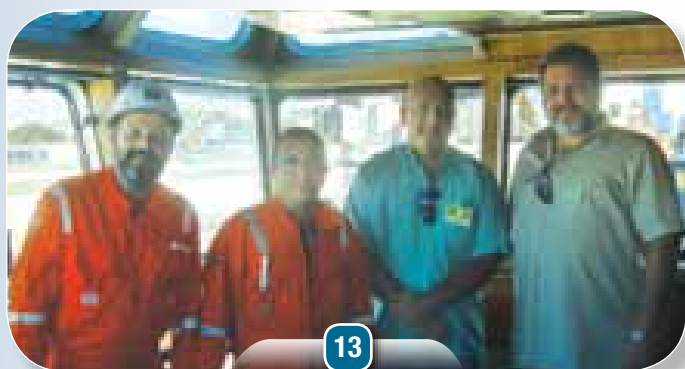
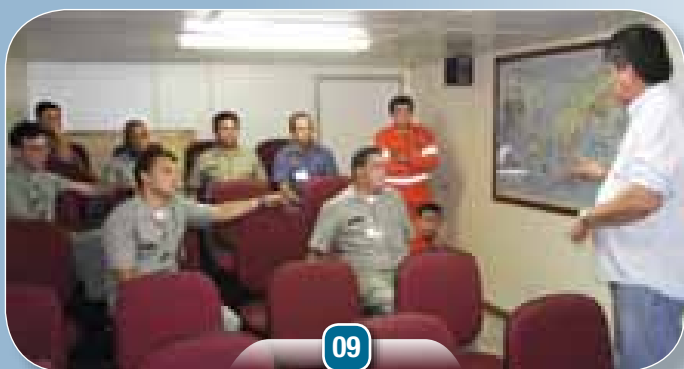
08



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

- 09 • NT Livramento
- 10 • NT Itamonte
- 11 • Skandi Rav
- 12 • NT Itaperuna

- 13 • Skandi Gianti
- 14 • Up Diamante
- 15 • São Luiz
- 16 • Navegantes Pride



Acordos Coletivos

Firmados desde a última edição da revista UNIFICAR

Fotos: Luciana Aguiar

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
Teekay	De: 12 Jan 2011 Até: 11 Jan 2013	O acordo assinado traz um percentual de reajuste das remunerações acima da inflação acumulada no período.
 Aliança	De: 01 Mar 2011 Até: 29 Feb 2012	O ACT traz uma pequena diminuição na diferença remuneratória entre os representados nas condições de embarcado e desembarcado. O acordo também vem com um percentual de reajuste remuneratório maior do que o registrado na inflação acumulada do período. A proposta foi aprovada por quase 90% dos navios da frota.
 Norsul	De: 01 Ago 2010 Até: 31 Jul 2012	O ACT firmado para os representados que tripulam os empurradores da companhia traz um índice de reajuste de remunerações maior do que o percentual registrado na inflação acumulada do período. Após autorização dos representados, o Sindicato assinou, também, a Participação de Lucros e Resultados referente ao exercício 2010. A proposta foi aprovada por 89% do pessoal que se manifestou no pleito.
Elcano	De: 01 Mai 2011 Até: 30 Abr 2012	O ACT assinado com a empresa apresenta um índice que passa a ser aplicado nas remunerações dos representados do SINDMAR. A proposta para os marítimos que tripulam os navios que transportam graneis sólidos foi aprovada por quase 80% dos votantes. Já a proposta para os representados do SINDMAR que atuam nas embarcações que transportam produtos especiais foi aprovada por mais de 83% dos marítimos.
 Dragabras	De: 01 Feb 2011 Até: 31 Jan 2013	Este primeiro acordo entre o Sindicato e a companhia consolida benefícios e traz avanços para os representados do SINDMAR. O documento prevê remuneração integral para marítimas gestantes, bônus por tempo de empresa, participação nos lucros e resultados e adoção do regime 28x28.

Todos os Acordos Coletivos de Trabalho foram assinados com empresas após manifestação, em votações realizadas a bordo e em terra, e aprovação dos representados do SINDMAR. Os arquivos em PDF dos ACTs foram enviados para as respectivas embarcações das companhias diretamente relacionadas aos acordos firmados na ocasião das assinaturas para ampla consulta e devido uso por todos os representados.

EMPRESA	VIGÊNCIA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
Grupo Brasbunker 	De: 01 Feb 2011 Até: 31 Jan 2013	Esse acordo firmado com o Grupo Brasbunker, que reúne as empresas São Miguel, Petro Santos e Skymar, traz a conquista de um antigo pleito. A partir desse acordo, os representados do SINDMAR que tripulam embarcações AHTS terão uma previsão de remuneração diferenciada. Vale destacar que as remunerações para o pessoal do PSV de até 1.500 t serão as mesmas aplicadas ao Bunker. O documento firmado vem com gratificação de sistema de manuseio de ancoragem, além de incorporação dos valores da etapa, da gratificação de função e das 24 horas extraordinárias.
Bandeirantes	De: 01 Set 2010 Até: 31 Ago 2012	O Acordo Coletivo de Trabalho firmado tem um percentual que será aplicado nas remunerações do pessoal de bordo. A proposta foi aprovada por mais de 60% dos marítimos que participaram do pleito.
Flumar 	De: 01 Set 2010 Até: 31 Ago 2012	Esse Termo Aditivo ao ACT firmado com a Flumar vem com novo percentual que será aplicado nas remunerações do pessoal de bordo, representando, dessa forma, um ganho real nos salários. O documento traz, também, a alteração da data base. Por isso, o SINDMAR conseguiu que o aumento fosse antecipado, já que a data base era fevereiro e agora o período é 1º de setembro a 31 de agosto.

PLR e PR

EMPRESA	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
Petrobras-Transpetro	Pela primeira vez, a proposta da PLR da Petrobras e da Transpetro foi aprovada por todos os navios participantes da votação; apenas uma embarcação não se manifestou. Participaram da votação 49 navios (esse número equivale a 98% da frota em atividade). Nas embarcações, 887 tripulantes aprovaram a celebração do acordo e 91 foram contrários. Houve, ainda, cinco abstenções. Os votantes individuais aprovaram a proposta por unanimidade. Dessa forma, foram registrados 1.004 votos válidos favoráveis à PLR, representando mais de 90% dos votantes.

Acordo com Petrobras garante brasileiros a bordo

As Representações Sindicais marítimas celebraram com a Petrobras, no dia 2 de setembro, uma aliança histórica que viabiliza o aumento das atividades marítimas nas áreas de exploração petrolífera, mas assegurando o nível de empregabilidade dos trabalhadores marítimos brasileiros, nas embarcações estrangeiras que operam em nossas águas jurisdicionais.



Foto: Cris Isidoro/Agência Petrobras

botagem há mais de 90 dias, somente poderão solicitar a prorrogação se possuírem Acordo Coletivo de Trabalho celebrado entre o empregador dos tripulantes marítimos brasileiros e sindicatos marítimos signatários do Termo Aditivo.

Resultado de intensa negociação entre a Petrobras e as lideranças dos trabalhadores marítimos, o pacto foi assinado na Sede da Petrobras, no Rio de Janeiro. Além das lideranças sindicais marítimas, participaram da solenidade o Diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Guilherme Estrella, o Diretor de Abastecimento da Petrobras, Paulo Roberto Costa, o Presidente do Conselho Nacional de Imigração (Cnig), Paulo Sérgio de Almeida, e o Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo, Comandante do Ciaga, representando o Diretor de Porto e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, que estava fora do Rio de Janeiro.

O Primeiro Presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho,

destacou que a assinatura do acordo favorece tanto a empresa quanto a sociedade brasileira. “O acordo é positivo para ambas as partes, pois contribui para manter o nível de produção em nossa indústria petrolífera e garante empregos de brasileiros em nosso tráfego marítimo”, afirmou. O líder sindical, que também representou a Confederação Nacional (CONTTMAF), lembrou, ainda, que o “movimento sindical de trabalhadores tem o compromisso de contribuir para solucionar problemas sociais” e a assinatura do Termo Aditivo era um exemplo dessa contribuição.

O Presidente da CNIg, Paulo Sérgio de Almeida, elogiou o entendimento entre as entidades marítimas e a Petrobras, em benefício da manutenção de empregos na Marinha Mercante. Destacou, ainda, que o Ministério do Trabalho e Emprego “tem orgulho da RN-72, que demandou um grande esforço e diálogo permanente e resultou na garantia de milhares de empregos num mercado até então inacessível aos brasileiros”.

Através de um Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho de 2009, válido até o dia 31 de outubro, as entidades concordam que seja prorrogado o prazo para admissão de brasileiros nas embarcações ou plataformas estrangeiras que estejam a serviço da companhia há mais de 90 dias. Em contrapartida, a Petrobras assume o compromisso de que as empresas prestadoras de serviço manterão o número de postos de trabalho para marítimos brasileiros, conforme previsto na Resolução Normativa 72.

Além disso, as empresas prestadoras de serviço que, em 2 de setembro, já estejam operando na ca-

Aquaviários realizam seminário nacional no Rio

Nos dias 28 e 29 de setembro, foi realizado na Sede da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), no Rio de Janeiro, o Seminário Nacional dos Aquaviários, que reuniu trabalhadores e autoridades para análise e debate sobre as políticas e questões referentes ao setor.

Nas palestras, foram abordados temas como a contribuição dos trabalhadores na elaboração de políticas para o setor; as normas que disciplinam o trabalho de profissionais estrangeiros em nossas águas; a importância da Amazônia Azul para a soberania nacional; o ensino profissional aquaviário e a defesa das hidrovias em seus múltiplos aspectos – incluindo um destaque sobre o desserviço prestado pelo ambientalismo radical, cujas ações equivocadas impedem o desenvolvimento do transporte aquaviário no país.

Fotos: Luciana Aguiar



Embora o Brasil possua gigantesco potencial hidrográfico, a possibilidade da utilização racional de nossa navegação interior tem sido inviabilizada, ao longo das décadas, por uma cultura que privilegia as rodovias. Tal distorção rouba postos de trabalho, compromete o desenvolvimento de regiões inteiras, encarece a produção nacional e o próprio transporte aquaviário como modal, em razão da falta de incentivo e de investimentos formais. A expectativa dos trabalhadores é que o setor seja encarado pelo seu potencial socioeconômico e que sejam construídas e aplicadas políticas específicas para seu desenvolvimento. Somente assim será superado o descaso histórico – além da falta de vontade política – que tantas perdas impõe ao Brasil.



O Seminário Nacional dos Aquaviários contou com a participação de representantes do Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Pesca e Aquicultura, Marinha do Brasil, Confederação Nacional (CONTTMAF), além dos sindicatos filiados à FNTTAA

Capitania dos Portos de Vitória **sob novo comando**



Foto: SINDMAR

A Capitania dos Portos de Vitória (ES) renovou o seu comando. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Rogério Paulo Vaz de Araújo assumiu o cargo, que foi ocupado nos últimos dois anos pelo CMG Cesar Gomes Bessa. Segundo informou o novo Capitão dos Portos à imprensa local, a fiscalização das embarcações profissionais e amadores em Vitória seguirá planejamento já existente, de acordo com "as normas da autoridade marítima, que visam principalmente a salvaguarda da vida humana no mar". A Delegada Sindical em Vitória, Laura Teixeira, representou o SINDMAR na cerimônia de passagem de comando. **No dia 8 de julho de 2011.**

Juramento à Bandeira

Os 117 alunos e 29 alunas do primeiro ano da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) fizeram o Juramento à Bandeira. A cerimônia, que é uma tradição no setor marítimo, foi capitaneada pelo Comandante do Ciaba, CMG Alexandre Silveira Villela. O SINDMAR compareceu ao evento, que reuniu familiares, professores e autoridades marítimas.

No Rio de Janeiro, os 168 alunos e 70 alunas participaram da solenidade de Juramento à Bandeira. O Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Contra-Alte Rodolfo Frederico Dibo, esteve à frente da cerimônia no Ciaga. **Nos dias 6 e 27 de maio de 2011.**

Foto: Divulgação





Foto: SINDMAR

Parabéns aos formandos **Asom e CAAQ-I-ME**

O SINDMAR congratula os 59 oficiais mercantes que concluíram com êxito o Asom no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro. A solenidade de formatura do curso de Adaptação a Segundo Oficial de Máquinas foi capitaneada pelo Superintendente de Ensino do Centro

de Instrução, Contra-Almirante Marco Antonio Guimarães Falcão. O Oficial Davis Emanuel Jardim Borba foi o primeiro aluno deste Asom. A oradora, Oficial Fernanda Maria Zangerolame, conduziu a cerimônia no auditório do Ciaga, reunindo familiares e amigos dos formandos. No dia ante-

rior, foi a vez dos formandos do CAAQ-I-ME. A cerimônia de formatura da turma, composta por 28 alunos e duas alunas, ficou a cargo do Superintendente de Ensino do Ciaga, Contra-Almirante Marco Antonio Guimarães Falcão. **Nos dias 6 e 7 de julho de 2011.**

Foto: Divulgação



SINDMAR inaugura Delegacia Regional em Pernambuco

A política de expansão adotada pelo SINDMAR atingiu mais um objetivo: em 2011, o Sindicato entregou a seus representados a Delegacia Regional do SINDMAR em Pernambuco. Localizada na Avenida Presidente Castelo Branco, número 2.333, loja 101, em Candeias, Jaboatão dos Guararapes, a nova unidade representativa dos oficiais e eletricitas mercantes iniciou suas atividades no segundo semestre de 2011. Em pouco tempo de funcionamento, a Delegacia já recebeu,

além dos trabalhadores da categoria, a visita de diversas personalidades ligadas ao setor aquaviário da região.

Dias após a abertura da unidade, o Delegado Regional Ariel Irrazábal Montero recebeu a Presidente da CTB de Pernambuco, Margarida Maria dos Santos, o Executivo da CTB-PE para a Indústria, Josiel Galvão de Souza, e o Fiscal José Antonio Francelmo de Sena nas dependências da nova Delegacia do SINDMAR.

Ainda em setembro, a Delegacia foi o local de encontro de oficiais que residem no estado. A opinião foi unânime sobre a inequívoca importância estratégica da unidade de Pernambuco para a categoria. **No dia 20 de setembro de 2011.**

Flumar Brasil é batizado no porto do RJ

Foi realizada no Pier Mauá do Porto do Rio de Janeiro a cerimônia de batismo do petroleiro Flumar Brasil, incorporado este ano à frota da Empresa de Navegação Flumar, do Grupo Odfjell. O navio possui 183 metros e será destinado ao transporte de cargas claras – gasolina, diesel e querosene de aviação. Tradição na Marinha Mercante mundial, a solenidade reuniu representantes dos diversos setores da navegação marítima do país, além de alunos e docentes do Curso de Formação do Ciaga.

O SINDMAR foi representado pelo Presidente Severino Almeida Filho, pelo Segundo Presidente José Válido e pelo Diretor de Educação José Serra, que cumprimentaram os tripulantes durante a visita às instalações de bordo.

Lembrando que “compartilhar a vida no mar aproxima as pessoas”, o Capelão-Mór da Marinha do Brasil, Fábio Renato Carvalho, destacou a contribuição do comércio marítimo para o desenvolvimento socioeconômico mundial, bem como a responsabilidade em preservar e manter a atividade. No discurso que antecedeu o batismo, o

Capelão Fábio saudou os navegantes e, também, o

potencial do transporte marítimo: “O mar é um valioso caminho que serve ao tráfego de pessoas e bens. Proteger o mar e a Marinha Mercante é questão de soberania, estratégia e desenvolvimento social”, afirmou. **No dia 13 de setembro de 2011.**



Fotos: Luciana Aguiar



Turma do Ason assiste à palestra do SINDMAR

Alunos do curso de Acesso a Segundo Oficial de Náutica (Ason) do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar se reuniram na Delegacia Regional do SINDMAR em Belém para participar da palestra proferida pelo Diretor de Relações Internacionais do Sindicato, Darlei Pinheiro. Neste encontro, Darlei, que também é o Delegado Regional da Entidade Sindical na capital paraense, palestrou sobre o setor marítimo brasileiro e mundial.

Dentre os assuntos tratados, o SINDMAR expôs aos alunos do Ason os mecanismos legais de defesa dos postos de trabalho dos marítimos brasileiros. Durante a abordagem deste tema, houve um comparativo entre a estrutura de proteção ao trabalhador brasileiro e ao estrangeiro. Hoje, as RN-72 e RN-80 garantem postos de trabalho para nossos marítimos. A pressão dos armadores para derrubar as duas resoluções do Conselho Nacional de Imigração visa a facilitar a entrada e permanência de trabalhadores estrangeiros. Com isso, haveria ocupação sem critério dos nossos postos de trabalho por mão de obra de outras nacionalidades.

Antes do encerramento, os alunos tiveram palestra sobre Bandeiras de Conveniência e Previdência Social. O SINDMAR expôs ainda suas preocupações com a categoria que representa e relatou as ações sindicais. **No dia 30 de junho de 2011.**



Foto: Divulgação

FHM participa de Conferência internacional

A Fundação Homem do Mar, entidade que administra o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), participou da Segunda Conferência Ship to Ship Interaction, que aconteceu em Trondheim, Noruega. Durante o evento, que reuniu instituições e cientistas dos principais países de todos os continentes, foram apresentados trabalhos sobre o assunto. Debates sobre interação de embarcações em canais de navegação e outras operações foram a tônica da conferência. A comitiva da FHM, que foi formada pelos Consultores da Fundação, Mario Calixto e Sergio Hamilton Sphaier, ampliou ainda mais seu conhecimento sobre os temas em questão e compartilhou experiências técnicas com as demais entidades internacionais presentes. **No dia 18 e 20 de maio de 2011.**



Foto: Divulgação

Ato por melhorias nas condições de trabalho



A CONTTMAF participou do lançamento da campanha salarial dos trabalhadores do porto de Cabedelo. O ato público reuniu lideranças sindicais na frente do porto paraibano, que reivindicavam reajustes nos salários, no valor do vale transporte e do vale refeição. O Delegado Regional do SINDMAR e da CONTTMAF na Paraíba, Rosivando Viana, reuniu representantes sindicais das categorias envolvidas para pressionar o empresariado na busca por essas melhorias. **No dia 25 de agosto de 2011.**

Foto: Divulgação

Foto: Luciana Aguiar



Novos oficiais homenageiam SINDMAR

Em cerimônia marcada pela alegria e a consciência dos futuros desafios profissionais, 53 novos oficiais mercantes das turmas 01 e 02 de 2010, do Curso de Adaptação para 2º Oficial de Náutica (Ason) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), comemoraram sua formatura juntamente com docentes, familiares e amigos. Reconhecendo a atuação do SINDMAR em defesa dos interesses dos oficiais e eletricitas mercantes nacionais, os integrantes da turma 02 elegeram o Sindicato como patrono.

A homenagem foi recebida com emoção pela Diretoria Sindical, representada no evento pelo Segundo Presidente José Válido. "Vocês não avaliam o tamanho do orgulho, satisfação e honra com que recebemos esta homenagem. Vocês vêm de outras formações e escolheram a carreira marítima por sua vontade. Certamente serão muito bem-sucedidos", agradeceu ele, ressaltando a importância da presença dos oficiais mercantes provenientes dos Cursos de Adaptação para nossa Marinha Mercante, num momento em que o mercado de trabalho é ameaçado de desnacionalização, sob o argumento patronal de falta de oficiais.

A maturidade com que os formandos encaram o novo desafio profissional foi destacada no discurso do orador Felipe Wagner, que relatou as dificuldades enfrentadas por todos, ao longo do curso. "Cada um de nós trouxe sua história de vida e suas esperanças, na expectativa de construir um futuro melhor e mais digno", afirmou o formando, agradecendo o apoio e o incentivo dos familiares, docentes e Comando do Ciaga. As turmas 01 e 02 elegeram o Professor Lázaro Coutinho como paraninfo. A turma 01 teve como patronesse a Tenente Sabrina Pinto Bandeira. **No dia 24 de agosto de 2011.**

CONTTMAF debate porto de Cabedelo com autoridades

No final de agosto, a CONTTMAF participou ativamente de debate com deputados estaduais da Paraíba a respeito das obras no porto de Cabedelo. Na ocasião, o Delegado Regional do SINDMAR e da CONTTMAF na Paraíba, Rosivando Viana, apresentou propostas para o desenvolvimento da região. O encontro, que aconteceu no teatro de Santa Catarina, em Cabedelo, reuniu os deputados Tróccoli Júnior, Anísio Maia e Guilherme Almeida. O Presidente da Companhia Docas de Cabedelo, Wilbur Jacome, e o Capitão dos Portos da Paraíba, Paulo Santos de Oliveira, também participaram do debate. **No dia 25 de agosto de 2011.**



Foto: Divulgação

Transpetro faz 13 anos e comemora manutenção do Promef

Um almoço organizado pelo Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM), no Rio de Janeiro, homenageou os 13 anos de criação da Transpetro. O evento reuniu representantes de diversos segmentos da navegação e autoridades da comunidade marítima nacional.

Na ocasião, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, reiterou a importância da participação da empresa na economia nacional. Destacou, ainda, a necessária continuidade do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef). "O Promef é o Estado brasileiro voltando a navegar. Representa nossa autonomia em relação ao capital estrangeiro e garantia de empregos para os marítimos nacionais", lembrou.

O tema também foi abordado pelo anfitrião, CLC Álvaro Almeida, Presidente do CCMM, em sua saudação à Transpetro. "Creio que a Marinha do Brasil e os armadores que acreditam no país certamente unirão esforços com os marítimos para defender a Marinha Mercante nacional. O que mais tememos não é o 'apagão' de mão de obra, mas sim, o 'apagão' do patriotismo", reforçou o veterano Comandante. **No dia 22 de junho de 2011.**



Leitura para todas as idades



O SINDMAR tem uma biblioteca com mais de 500 títulos de livros – sendo mais de 400 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 as 14h.

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



AVISO AOS NAVEGANTES

MANTIDO DEBATE SOBRE PROTEÇÃO À MARÍTIMA GESTANTE

A Secretaria de Políticas para as Mulheres da Presidência da República determinou a formação de Grupo de Trabalho (GT) interssetorial para analisar propostas que ampliem os direitos de Proteção à maternidade das Mulheres da Marinha Mercante. Através da Portaria nº 73, publicada no início de outubro, a Ministra-Chefe Iriny Lopes, titular da Secretaria, instituiu o GT, que terá o SINDMAR e a Federação Nacional (FNTTAA) entre seus integrantes. A criação do GT foi definida em 2010, através da Portaria nº 100, assinada há exatamente um ano (ver UNIFICAR nº 30). Com a mudança de governo, a proposta foi novamente submetida à Secretaria e recebeu agora o sinal favorável da nova Ministra.

PARTICIPANTES DA PETROS ELEGEM NOVOS REPRESENTANTES

Os participantes ativos, aposentados e pensionistas da Fundação Petros de Seguridade Social (Petros) elegeram, no dia 29 de setembro, os candidatos Paulo Teixeira Brandão e Epaminondas de Souza Mendes como seus representantes, respectivamente, no Conselho Deliberativo e no Conselho Fiscal da entidade. Ambos contavam com o apoio institucional do SINDMAR, devido à reconhecida atuação em defesa dos legítimos interesses dos segurados. O candidato Paulo Teixeira Brandão concorreu com outros 12 inscritos à vaga no Conselho Deliberativo – órgão máximo da Petros – e foi eleito com 9.170 votos. Seu suplente é Fernando Siqueira. Já a vaga no Conselho Fiscal, responsável pelo controle interno da Fundação, foi disputada por dois concorrentes, vencendo Epaminondas de Souza Mendes, com 18.723 votos, que tem Emidio Rebelo Filho como suplente. O voto pela Internet foi a principal opção de 66% dos eleitores. A posse dos Conselheiros ocorreu no dia 26 de outubro. O mandato é de quatro anos.

JAPONÊS É ELEITO SECRETÁRIO GERAL DA IMO

O japonês Koji Sekimizu, atual Diretor da Divisão de Segurança Marítima da IMO, foi eleito como novo Secretário Geral da entidade. A votação aconteceu durante a Sessão 106 do Conselho na Sede da Organização Marítima Internacional, realizada entre 27 de junho e 1º de julho. Apenas os 40 Estados Membros do Conselho participaram deste pleito. Eleito com 23 votos, Koji Sekimizu substituirá o grego Efthimios E. Mitropoulos. O novo Secretário Geral assume o cargo em 2012.

VÍDEO DO SINDMAR DEFENDENDO CABOTAGEM E EMPREGOS ESTÁ NO YOUTUBE

A defesa categórica dos trabalhadores brasileiros, pelo SINDMAR, contra a pressão dos armadores para a entrada de estrangeiros no mercado marítimo do país, pontuou o Seminário de Desenvolvimento da Cabotagem Brasileira. O evento foi organizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em conjunto com o Syndarma e contou com a participação, além do SINDMAR, de autoridades governamentais, de entidades representativas do setor marítimo e de representantes de empresas de navegação. No site de compartilhamento de vídeo, YouTube, (www.youtube.com), na busca pela palavra-chave 'SINDMAR' é possível assistir ao registro.

PROCESSO DE REVALIDAÇÃO DO CERTIFICADO DE COMPETÊNCIA

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

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

DOCUMENTAÇÃO ADICIONAL PARA REQUERER CERTIFICAÇÃO DE DP

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

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

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

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

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

MAIS CURSOS NO CSA EM 2012

A Fundação Homem do Mar, que administra o Centro de Simulação Aquaviária, divulgará seu calendário de cursos ainda no primeiro bimestre de 2012. Acompanhe a divulgação do cronograma e outras novidades no site do CSA (www.csaq.org.br).

Assim como em 2011, a Fundação Homem do Mar organizará cursos de Posicionamento Dinâmico e Combate à Poluição. Os marítimos que concluírem e forem aprovados no curso avançado de DP do CSA receberão o Log Book e terão reconhecimento internacional, já que os certificados são homologados pelo Nautical Institute, renomada entidade localizada em Londres. Além disso, o Centro de Simulação Aquaviária terá novidades no ano que vem.

Os interessados em algum dos cursos do CSA podem entrar em contato pelo telefone (21) 3125-7600 ou preencher a pré-inscrição no site do Centro de Simulação Aquaviária. Quem preferir, pode enviar uma mensagem eletrônica para secretaria@fhm.org.br e solicitar a inclusão de seu endereço de correio eletrônico no sistema de divulgação de novos cursos.

NOVO PROCEDIMENTO PARA INSCRIÇÃO NO APMA

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

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

O SINDMAR ESTÁ À SUA DISPOSIÇÃO

CONSULTE A ASSESSORIA JURÍDICA DO SINDMAR E TIRE DÚVIDAS SOBRE PROCESSOS TRABALHISTAS. NOSSOS ADVOGADOS ESTÃO À DISPOSIÇÃO PARA ORIENTAR OS ASSOCIADOS. POR ISSO, NÃO ESQUEÇA: MANTENHA SEU CADASTRO ATUALIZADO!



QUESTÃO JURÍDICA
TRABALHISTA

FHM e PUC-Rio

oficializam convênio para pós-graduação a distância

Em solenidade na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, no dia 30 de setembro, foi oficializado convênio que instituiu parceria acadêmica entre a Fundação Homem do Mar (FHM) e a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) para realização do Curso de Pós-Graduação a Distância em Sistema de Gestão de Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde (QSMS).



Fotos: Luciana Aguiar

Desenvolvido pelo Departamento de Engenharia Industrial e pela Coordenação Central de Educação a Distância da PUC-Rio, o curso se caracteriza pelo pioneirismo, pois é direcionado especificamente aos oficiais mercantes e profissionais que atuam no transporte marítimo. As aulas se iniciaram no dia 27 de outubro.

A iniciativa é resultado do interesse do SINDMAR em oferecer a oportunidade de aprimoramento técnico de alto nível a seus representados, mas levando em conta as distâncias geográficas e o calendário diferenciado dos profissionais do mar. Nesse sentido, o ensino a distância é a modalidade que atende, de fato, às necessidades dos marítimos. Além disso, a parceria com a PUC-Rio, instituição renomada por sua excelência acadêmica, garante a qualidade do ensino.

Como destacou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, na abertura da cerimônia, a PUC-Rio é uma refe-

rência que consolida o papel da FHM – entidade constituída em 2004, pelo Sindicato, para proporcionar excelência aos marítimos em todas as suas áreas de interesse. “Não nos interessa apenas oferecer um curso. Queremos oferecer um curso com excelência acadêmica e contribuir com qualidade para aprimorar nossa realidade socioeconômica, o meio ambiente, a navegação, os equipamentos”, complementou o líder sindical.

O valor da parceria entre uma instituição acadêmica e uma entidade que representa o mundo do Trabalho foi ressaltado pelo Presidente do Conselho Curador da FHM e Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, ao lembrar que o convênio assegura a validade legal do diploma do curso. “Muitas empresas criam universidades corporativas para qualificar seus empregados, mas os certificados são válidos apenas internamente. Também é comum haver convênios entre empresas e universidades. Nosso dife-

rencial está no objeto da parceria e no fato de que este diploma terá validade no mundo acadêmico e com a chancela da PUC-Rio”, observou.

O Curador José Válido também agradeceu às equipes que participaram da elaboração e desenvolvimento do projeto, parabenizando o Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra, os professores e consultores da Universidade Corporativa de Marinha Mercante (UCM) – braço acadêmico da FHM – Narcisa Maria Gonçalves, Marilúcia Ferreira Portes e Nival Nunes de Almeida, e os professores do Departamento Industrial da PUC-Rio, Thais Helena Nunes e Eugênio Eprecht.

Parceria de qualidade é diferencial

O Diretor Superintendente da FHM e Diretor Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, demonstrou satisfação com o convênio e com a presença na cerimônia do Reitor da PUC-Rio, Professor Padre Josafá Carlos de Siqueira. “Estamos em busca de excelência, através de uma parceria forte que faça diferença no setor. E a PUC nos traz essa possibilidade”, afirmou o Superintendente Braga.

Além do pioneirismo da iniciativa, a importância do SINDMAR como representação e a possibilidade de colaborar com a FHM para especializar os marítimos motivaram o Reitor da PUC-Rio, Professor Padre Josafá, a abrir uma exceção em sua rotina institucional para assinar o convênio fora da universidade. Agradecendo a oportunidade de “compartilhar ideais e parcerias”, o Reitor informou que a PUC tem 70 anos de existência e mantém a tradição de ser “uma comunidade com forte conceito de pertencimento” entre seus docentes e alunos.

“Todo o esforço acadêmico é voltado para manter o padrão do ensino. Não focamos quantidade de alunos, mas qualidade de ensino. Por isso, fazemos um investimento enorme em pesquisa e somos a única universi-

dade privada que participa da Faperj [Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, agência de fomento à ciência, à tecnologia e à inovação do Estado do Rio de Janeiro]”, disse.

Considerando este convênio como “especial, daí ser a primeira experiência de assinatura fora da Universidade”, o Reitor Professor Josafá presenteou o SINDMAR com um livro especialmente editado para comemorar os 70 anos da PUC-Rio. A obra foi incorporada ao acervo da biblioteca do Sindicato.

A solenidade contou com a participação do Diretor Procurador do SINDMAR e Diretor Administrativo da FHM, Marco Aurélio Lucas da Silva; da Diretora do Departamento de Ensino a Distância da PUC-Rio, Professora Gilda Helena Bernardino de Campos; da Presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Rio de Janeiro (SindaRio), Marianne Von Lachmann; do Diretor Executivo do SindaRio, Luiz Antonio Carvalho; do Gerente da Inspeção Geral da Transpetro, CLC Hilton Santos Moreno, e do Gerente de Inspeção Marítima da Transpetro, CLC José Menezes Filho.



Os presentes visitaram o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e puderam conhecer o emprego específico da tecnologia para o aperfeiçoamento da prática marinha

Iniciativa ideal para quem está no mar

O Curso de Pós-Graduação a Distância em QSMS tem duração prevista de 15 meses, com 360 horas/aula distribuídas entre 15 disciplinas. Podem participar Oficiais da Marinha Mercante e profissionais portadores de diploma de curso superior em qualquer área, desde que reconhecido pelo Ministério de

Educação e Cultura (MEC). As informações referentes a esta Especialização – e às demais, programadas pela FHM para 2012 – estão no site www.ucm.org.br.

Os cursos a distância são projetados para atingir, de forma simultânea, alunos que se encontram em

diferentes regiões do país. Essa modalidade educacional oferece horário flexível de estudo e a alternativa, a alunos e professores, do desenvolvimento de atividades educativas em lugares ou tempos diversos. Dessa forma, o ensino a distância atende ao ritmo de aprendizagem e disponibilidade de cada

participante – embora também exija, em contrapartida, alto nível de disciplina pessoal e comprometimento com os estudos. Os materiais e tecnologias empregados são, dentre outros, internet, videoconferência, publicação impressa e CD-ROM.

Investindo no Oficial Mercante



SINDMAR alerta RH das companhias sobre importância de plano de carreira e correto preenchimento da CIR

Fotos: Luciana Aguiar

Promovendo uma política de alinhamento com o departamento de Recursos Humanos das empresas de navegação, o SINDMAR organizou palestra e debate com esses setores sobre temas diretamente relacionados à carreira marinha dos oficiais e eletricitas mercantes. Certificação e legislação em vigor, entre outros aspectos, foram amplamente discutidas no encontro, realizado na Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro, no dia 17 de novembro.

Nesse dia, a Representação Sindical se reuniu com representantes de companhias que operam em águas brasileiras, tanto no offshore quanto na cabotagem. A reunião, que foi capitaneada pelo Diretor de Educação do SINDMAR, José Serra, contou com a participação do Assessor da Diretoria de Educação, Ary Cavalieri, e de representantes da Aliança, CBO, Elcano, Flumar, Log-In, Maersk, Maestra, Norsul, Petro Santos e Transocean. A troca de informações e as sugestões do Sindicato foram a tônica do encontro.

Dentre as sugestões da Entidade Sindical está a criação, por parte das companhias, de um plano de carreira para os marítimos. “Muitas vezes, as companhias procuram um oficial no mercado, mas a solução está dentro de seu próprio quadro de mar. Esse aproveitamento dos empregados estimula nossos representados a permanecerem nas empresas. Porém, há que se oferecer boas condições para manter os oficiais na companhia”, afirmou o Diretor do Sindicato, José Serra.

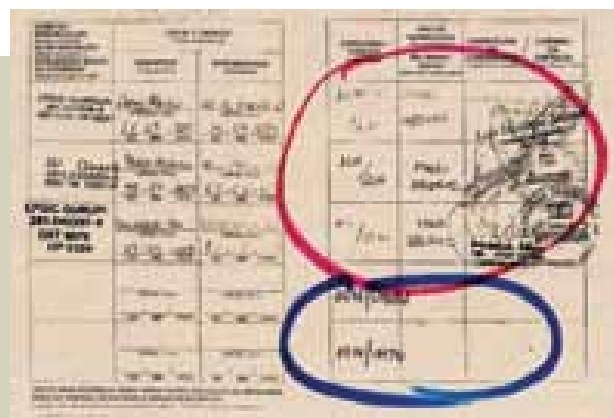
Com investimento e aperfeiçoamento, um Oficial Mercante pode imediato, chefiar ou comandar qualquer embarcação. Para tanto, basta estar preparado e devidamente certificado. Além da correta certificação, é necessário que o documento esteja dentro do prazo de validade. A verificação da vigência da documentação é responsabilidade não só do marítimo, mas também da companhia que o emprega. “A empresa não pode, de forma alguma, alegar que não tem ciência da data de validade dessa documentação”, alerta o Assessor da Diretoria de Educação do Sindicato, Ary Cavalieri.

Certificado de competência

Recentemente, o SINDMAR conquistou uma grande vitória para a categoria. Acolhendo sugestão da entidade, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) autorizou os representados do Sindicato a embarcarem com a cópia autenticada do certificado de competência que esteja em processo de revalidação, anexada ao protocolo de entrada da revalidação na Capitania dos Portos ou na própria DPC. Essa decisão beneficia o Oficial Mercante portador desse certificado, que ainda não expirou, e que já solicitou a revalidação do documento.

Portanto, os oficiais podem embarcar até a data limite de validade do certificado de competência, atendendo ao prazo de entrada do processo de revalidação do certificado recomendado pelo órgão da Marinha do Brasil – hoje, a permissão é para três meses antes da data de encerramento da validade do certificado.

O SINDMAR destacou a importância de que cada representado saiba a habilitação que possui e tenha a certificação para o exercício dos cargos e funções a que está habilitado. Da mesma forma, o departamento de RH das companhias deve ter exata noção dessas habilitações e certificações.



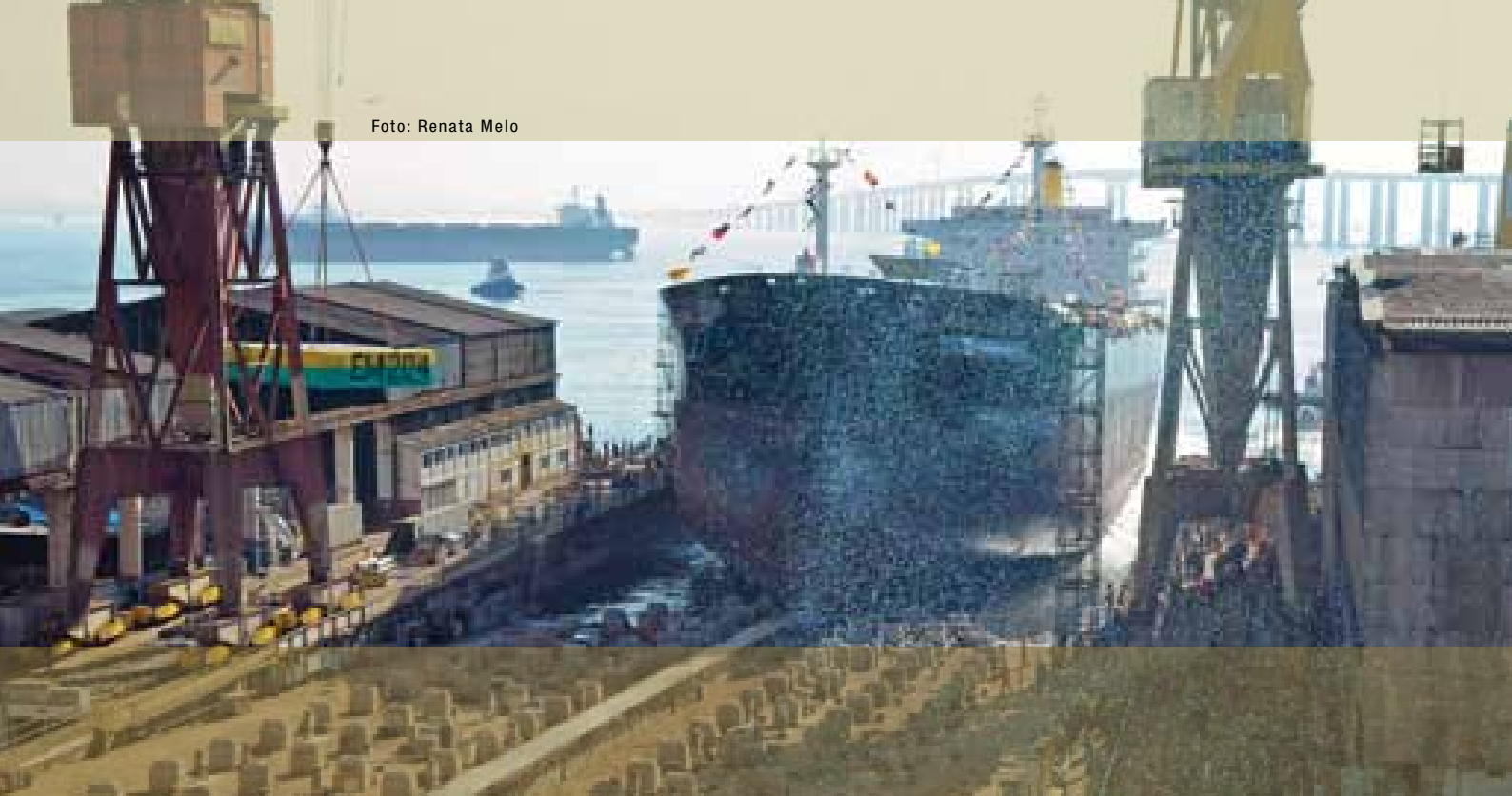
Preenchimento da CIR e estágio

Outro aspecto importante, apresentado pelo SINDMAR durante o encontro com os RHs das empresas de navegação, diz respeito à correta escrituração na Caderneta de Inscrição e Registro (CIR). Não é rara a identificação de equívocos no preenchimento das carteiras dos marítimos. O mais comum é a confusão gerada entre categoria e função. Não se pode associar uma categoria a uma determinada função. Um erro comum é a categoria estar identificada no campo “função”, como exemplificado na figura acima.

O incorreto preenchimento poderá provocar dificuldades na comprovação do exercício de determinada função. Hoje, todas as categorias podem exercer quaisquer funções de sua seção a bordo. Por isso, qualquer erro no preenchimento pode causar prejuízos à carreira do Oficial.

Outra questão abordada pela Representação Sindical foi o Estágio Supervisionado. Essa forma de revalidação do certificado, prevista na regra I/11 e na seção A-I/11 da Convenção STCW 78/95, colocou, em média anual, 39 oficiais mercantes de volta à ativa. “De 2003 até agora, 350 oficiais, sendo 154 de náutica e 196 de máquinas, revalidaram seus certificados por esse método e voltaram a trabalhar na Marinha Mercante”, revelou José Serra.

Através desse mecanismo, as companhias podem utilizar o oficial que cumpre estágio em funções previstas no CTS (Cartão de Tripulação de Segurança) da embarcação, sempre com capacidade inferior. Por exemplo, um 1OM poderá ser admitido no período de Estágio Supervisionado como 2OM, com remuneração compatível à função desempenhada a bordo – nesse caso, de Oficial de Quarto de Máquinas.



NAVIO RÔMULO ALMEIDA

Economista baiano dá nome à quarta embarcação do Promef da Transpetro

O Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) da Transpetro alavancou a indústria naval brasileira e provocou o soerguimento da Marinha Mercante nacional. O que antes era um sonho, agora é realidade. O país voltou a construir navios de grande porte, que ostentarão o pavilhão nacional e serão tripulados por trabalhadores brasileiros. Dessa forma, é construída uma forte e autêntica Marinha Mercante nacional.

Dando continuidade ao Programa, a subsidiária para transportes marítimos da Petrobras lançou ao mar sua quarta embarcação desde o lançamento do Promef, em 2005. Depois de João Cândido, construído no estaleiro Atlântico Sul, e de Celso Furtado e Sérgio Buarque de

Holanda, no Mauá, a Transpetro lançou o Rômulo Almeida no dia 30 de junho. O navio, que tem 183 metros de comprimento e 48,3 mil toneladas de porte bruto, foi construído no estaleiro Mauá, em Niterói, Rio de Janeiro, e transportará derivados claros de petróleo.

“Tenho orgulho de dizer para aqueles que não acreditavam que era possível: a indústria naval brasileira efetivamente renasceu. O lançamento do Rômulo Almeida é mais uma prova da revitalização feita através do Promef”, afirmou o Presidente da Transpetro, Sérgio Machado. Na ocasião, ele reconheceu a força da entidade sindical representativa dos trabalhadores marítimos. “Não fosse a colaboração dos líderes sindicais, talvez a gente não estivesse aqui, vendo esse navio com tanto orgulho”, declarou.



O ponto alto da solenidade, como acontece no lançamento de todo navio, foi o estouro do champanhe no costado

É LANÇADO AO MAR

O ponto alto da solenidade, como acontece no lançamento de todo navio, foi o estouro do champanhe no costado. Novamente, a Transpetro convidou uma funcionária para ser a madrinha da embarcação. A escolhida foi Carolina Villas Boas, Gerente Geral do Departamento Jurídico da empresa.

Além da madrinha, o NT Rômulo Almeida tem uma ligação a mais com as mulheres: é a primeira embarcação de grande porte a ter duas mulheres no comando. A primeira Comandante de navios da Transpetro, Hildelene Lobato Bahia, estará à frente da embarcação. Na tripulação, estará a Imediata Vanessa Cunha dos Santos Silva.

Foto: Renata Melo



Na empresa desde 2005, a IMT Vanessa Silva não esconde seu orgulho marinho. "Sempre busquei realização na minha vida profissional. Nos últimos anos, consegui isso. Imediatar esse navio é prova de reconhecimento da minha capacidade e esforço. Agora, quero continuar nesse Norte para um dia, quem sabe, chegar a ser Comandante", declarou emocionada a Oficial Mercante.

Aliando conhecimento técnico, juventude, pioneirismo e experiência, a Transpetro escolheu para a Chefia de Máquinas o OSM Raimundo Gomes, de 53 anos, que já passou pelo Guará, Guarujá e Bicas. O Chefe é empregado da companhia desde os tempos da Fronape.

Na ocasião do lançamento, o SINDMAR congratulou a tripulação do navio, através do Diretor-Procurador Marco Aurélio e do Diretor de Educação, José Serra. Ambos saudaram a Comandante Hildelene, o Chefe Raimundo e a Imediata Vanessa, desejando bons ventos, mares tranquilos e operações seguras



“É uma grande satisfação ver a mescla de experiência e juventude, masculino e feminino a bordo de um grande navio que irá operar em nossas águas. Hoje, na Marinha Mercante, não há espaço para diferenciação entre idades ou sexos. O que importa é a competência a bordo”, afirmou Marco Aurélio.

Já o Diretor José Serra destacou o trabalho que é feito com os futuros Praticantes. “É importante a empresa dar oportunidade e valor aos Praticantes. Afinal, há chance de que o futuro Comandante, Chefe e Imediato seja um dos jovens tripulantes desse navio. Não são poucos os que chegaram ao topo fazendo carreira num mesmo navio”, destacou Serra.

Programa essencial quase naufragou em 2011

Essencial para a recuperação da Marinha Mercante nacional, o Promef esteve a ponto de naufragar, em junho, quando a Diretoria da Petrobras decidiu transferir a propriedade dos 49 navios em construção para uma empresa de capital majoritariamente privado e com sede no exterior, a Sete Brasil. A proposta foi apresentada ao Conselho de Administração da companhia, que refutou tal possibilidade. Caso contrário, os empregos dos marítimos brasileiros estariam sob sério risco, bem como as condições de trabalho, daqueles que ainda conseguissem um lugar nas embarcações. Influenciaram na decisão do Conselho da companhia a firme posição da Presidência da Transpetro em defesa de um patrimônio que pertence ao povo brasileiro e o total repúdio das Representações Sindicais, prontas a mobilizar os trabalhadores contra o descalabro. A rápida ação fez com que prevalecesse o bom senso – os navios permanecem na Transpetro.

Rômulo Almeida: sonho com retomada da indústria naval

A homenagem prestada no quarto navio do Promef da Transpetro é dirigida ao economista, político, professor e advogado de formação Rômulo Barreto de Almeida. Natural de Salvador, Rômulo participou da criação da Petrobras, nos idos de 1950.

Durante a solenidade de lançamento do NT no estaleiro Mauá, os três filhos do economista baiano se emocionaram. Ao lado das irmãs Marília e Dulce, Eduardo Almeida disse que seu pai estaria orgulhoso da homenagem, já que “um dos [seus] sonhos era ver o renascimento da indústria naval”.

Nascido em 18 de agosto de 1914, Rômulo Almeida construiu uma trajetória profissional embasada por contribuições ao desenvolvimento socioeconômico e cultural do país. Assessor econômico do segundo governo Vargas, Rômulo Almeida foi Presidente do Banco do Nordeste e um dos responsáveis pelo projeto da Companhia de Energia Elétrica da Bahia.

Economista da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Rômulo foi professor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia e da Escola Brasileira de Administração Pública da Fundação Getúlio Vargas (Ebap/FGV).

Rômulo foi Deputado Federal, Secretário de Fazenda da Bahia e representante de seu Estado na Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). Em 1985, assumiu a Diretoria de Planejamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O político morreu aos 74 anos, no dia 23 de novembro de 1988.

Centro de Simulação Aquaviária

www.csaq.org.br

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



Visite o site e faça nosso tour virtual



Tecnologia de última geração
à disposição da comunidade marítima

Eleição de representantes no Conselho

O processo eleitoral para escolha do representante dos empregados no Conselho de Administração da Petrobras, que seria realizado em setembro, foi adiado para 2012. Em reunião realizada no dia 26 de outubro, na Sede da companhia, no Rio de Janeiro, as representações sindicais de trabalhadores solicitaram oficialmente o adiamento, em virtude do acúmulo de compromissos das entidades neste período do ano e da complexidade da eleição, que deverá mobilizar todos os trabalhadores marítimos e de terra.

A participação de empregados nos conselhos de administração de empresas públicas e sociedades de economia mista, subsidiárias e controladas, nas quais a União detenha a maior parte do capital social com direito a voto – como é o caso da Petrobras – é uma exigência da Lei 12.353, assinada em 28 de dezembro de 2010 pelo então Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva. Tal participação é de extrema importância, pois o Conselheiro representante dos empregados terá as mesmas atribuições e responsabilidades dos demais membros do CA, bem como o acesso aos programas, projetos, planos de investimentos e desinvestimentos da empresa.

Entretanto, a eleição realizada em 2011 teria a finalidade única de adequar a composição do Conselho de Administração da Petrobras à nova lei. Na prática, o mandato dos candidatos eleitos seria inferior a um ano, terminando em março próximo. De acordo com o artigo 57 do Regimento Eleitoral da Petrobras, este primeiro mandato terminaria com a

posse dos representantes dos empregados eleitos para o mandato de 2012.

As entidades sindicais dos trabalhadores e os representantes da companhia voltam a se reunir na primeira semana de janeiro de 2012, quando retomarão o processo, visando à eleição para o mandato de 2012.

Marítimos se mobilizam para eleger representante

O objetivo de eleger um empregado marítimo para o Conselho de Administração da subsidiária Transpetro mobiliza as entidades sindicais desde a primeira reunião com a Gerência de Recursos Humanos da Petrobras, em 1º de agosto. Nesse encontro, que começou a definir os critérios eleitorais, a Gerência assegurou aos sindicatos que todos os marítimos terão acesso à votação, independente do local onde se en-



Fotos: Luciana Aguiar

contrem. A preocupação das entidades era com a falta de internet a bordo em grande parte da frota, o que inviabilizaria o voto no portal de companhia.

Como lembrou o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, “ao contrário do pessoal de terra, para o trabalhador embarcado o voto digital é um impedimento, não uma facilidade, pois não temos acesso à internet na frota toda. E todos devem ter o direito e a oportunidade de participar”.

Na reunião seguinte, realizada em 9 de agosto, a Transpetro garantiu que todos os navios estarão habilitados para o acesso à intranet

da Petrobras fica para 2012



Principais pontos da Lei 12.353/2010

- O representante dos empregados terá as mesmas funções e prerrogativas dos demais conselheiros, incluindo direito a voz e voto
- O representante será escolhido dentre os empregados ATIVOS da empresa, pelo voto direto de seus companheiros
- O processo eleitoral será organizado, em conjunto, pela empresa e as entidades sindicais representantes dos empregados
- Os estatutos das empresas deverão prever a participação de representante dos trabalhadores em seus conselhos de administração
- O conselheiro de administração representante dos empregados NÃO participará das discussões e deliberações sobre assuntos que envolvam relações sindicais, remuneração, benefícios e vantagens, inclusive matérias de previdência complementar e assistenciais, para não configurar conflito de interesse.
- A lei 12.353 não se aplica às empresas que tenham menos de 200 (duzentos) empregados próprios

da companhia, por meio de token. Assim, os tripulantes embarcados poderão votar eletronicamente a bordo.

Quanto aos marítimos que estiverem desembarcados e que residam em localidades remotas do país, a Transpetro se comprometeu a fazer o mapeamento completo

de domicílios e de instalações do Sistema Petrobras em território nacional. Dessa forma, esses empregados poderão exercer seu direito ao voto em qualquer unidade da “empresa-mãe” e suas subsidiárias.

Outra exigência das representações sindicais é que os votantes pertençam, efetivamente, aos quadros da subsidiária. Dessa forma, os empregados cedidos às subsidiárias só poderão votar ou se candidatar no local de origem, e não onde estejam lotados temporariamente. Sobre o assunto, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, foi enfático: “Não entendo como um trabalhador pode ter condições de votar e eleger alguém para o Conselho de Ad-

ministração de uma empresa para a qual foi cedido, quando sua situação é temporária. Se nem salários praticados pela subsidiária ou plano de saúde cobrem o cedido, por que ele deveria votar no pleito da subsidiária? O interesse de sua relação de trabalho está na empresa que o cede”.

De acordo com o líder sindical, a unidade dos marítimos dará condições práticas para a eleição de um companheiro da ativa na Transpetro, onde o volume de marítimos, comparado ao pessoal de terra, ainda é significativo.

“Não há necessidade de que alguém com experiência na área sindical preencha este cargo. O texto da própria lei é claro: as possíveis discussões no Conselho referentes a salários e relações trabalhistas não contarão com a participação do representante dos trabalhadores. No máximo, poderá formar opinião. Mas, jamais através do seu voto. Ele votará sim, em questões estratégicas para o futuro da empresa”, concluiu.

SEMIN

INTEGRAM REPRESENTADOS E REAFIRMAM VALOR DA LUTA COLETIVA

No decorrer de 2011, os armadores investiram pesado para flexibilizar as normas de proteção aos postos de trabalho dos marítimos brasileiros. Enquanto isso, o SINDMAR utilizou seus recursos para integrar ainda mais os representados, através de seminários organizados exclusivamente para os profissionais marítimos. Tal postura foi decisiva para ampliar o nível de entendimento da categoria sobre os riscos de uma possível desregulamentação do setor.

ÁRIOS



Fotos: Luciana Aguiar

Consciente de sua responsabilidade na salvaguarda de direitos e conquistas, o Sindicato reafirma o valor da coesão e das ações coletivas em todos os encontros que promove. Em contrapartida, a participação efetiva de centenas de associados – com o apoio de seus familiares – e a conscientização sobre a realidade do setor crescem a cada evento.

Após o sucesso do Seminário de Belém (PA), prestigiado por quase uma centena de representantes (ver UNIFICAR nº 31), as cidades do Recife (PE), Fortaleza (CE) e Rio das Ostras (RJ) deram continuidade ao objetivo de disseminar informações sobre o universo laboral na Marinha Mercante brasileira. A escolha das cidades foi influenciada pelo grande interesse dos associados que residem ou têm facilidade de acesso àquelas localidades. Dessa forma, puderam conhecer realmente a atuação do SINDMAR e as perspectivas para a atividade marítima no país.

RECIFE

RECEBE SEMINÁRIO PELA PRIMEIRA VEZ

O primeiro Seminário promovido pelo SINDMAR no Recife (PE), de 27 a 29 de maio, reuniu dezenas de oficiais e eletricitas mercantes num debate franco. O tema central foi a importância da Resolução Normativa 72, do Conselho Nacional de Imigração, e o esforço do SINDMAR para defender conquistas e promover avanços – apesar das estratégias patronais visando reduzir os custos com mão de obra nacional.





Fotos: Luciana Aguiar

Logo na palestra de abertura, o Segundo Presidente José Válido lembrou que nada se conquista sem uma ação organizada, que tem origem na união da categoria e se consolida no cotidiano, por meio de um trabalho árduo e ininterrupto. Portanto, sem a firme atuação do SINDMAR em diversos fóruns, a RN-72 sequer existiria.

“Todas as normas, assim como os acordos coletivos de trabalho celebrados com as empresas, resultam de negociações e ações políticas da Representação Sindical. O Sindicato tem a obrigação moral de buscar melhores condições laborais e de manter os postos de trabalho. Nossa força advém do coletivo”, destacou Válido.

De fato, os próprios armadores reconhecem a importância da coesão. A prova é que se uniram, através de suas representações – Syndarma e Abeam –, para pleitear junto ao governo mudanças nas Resoluções Normativas 72 e 80, numa tentativa de proteger seus interesses econômicos. Imediatamente, o SINDMAR se pronunciou sobre a importância da existência dessas Resoluções para a preservação da Marinha Mercante brasileira. Do contrário, o país poderá vivenciar novamente o desemprego e o subemprego dos marítimos nacionais.

“Devemos nos orgulhar, pois somos um dos cinco países a manter tripulações nacionais nos navios que operam em nossas

COMPANHEIROS OPINARAM SOBRE O ENCONTRO

“O evento foi muito enriquecedor para mim, inclusive como alerta sobre a consciência política das questões ligadas à nossa categoria. Hoje as pessoas têm acesso a inúmeras informações e muitas delas são inverídicas. Aqui, tivemos a oportunidade de esclarecer dúvidas, tomar conhecimento de aspectos que não conhecíamos e nos fortalecer. O SINDMAR está à nossa frente, mas a nossa participação é fundamental para fortalecê-lo ainda mais.”

20M Ellen de Oliveira

RECIFE

RECEBE SEMINÁRIO PELA PRIMEIRA VEZ

"Excelente iniciativa! Sinto-me privilegiado por participar de um Seminário desse nível, com tantas informações importantes. Saio daqui com a consciência da necessidade de contribuir para o fortalecimento da nossa categoria. Precisamos nos unir ainda mais para defender nossos postos de trabalho."

OSM Clemente Freitas da Silva

"Ou nos coletivizamos ou não chegaremos a lugar algum. O momento pede a reflexão e a participação de todos nós."

CLC Geraldo Camilo

"Estes eventos deveriam ter um número maior de participantes para podermos integrar ainda mais. O seminário foi muito proveitoso."

OSM Zuza

"Eventos como este nos aproximam mais da realidade sindical e expressam a confiabilidade nas ações empreendidas pelo SINDMAR."

ELT Saulo Félix

águas jurisdicionais. Se vivemos esta realidade é devido à resistência das organizações sindicais marítimas", concluiu Válido.

Um aspecto que impressiona a Diretoria do SINDMAR é o reduzido conhecimento da categoria sobre o trabalho sindical na elaboração da RN-72, bem como a luta cotidiana, travada em diversas esferas do Poder público para que não seja alterada em favor dos empresários.

"Alguns companheiros ainda não sabem que a sobrevivência dessa normativa depende da capacidade de articulação do SINDMAR para defendê-la. Mas, aos poucos, o entendimento vai sendo ampliado. E os Seminários cumprem com muita eficiência o papel de educar e informar", afirmou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida.

Em sua avaliação, "vivemos em tempos de crescimento, mas também de riscos", em virtude das diversas tentativas patronais de modificar a legislação. Por isso, o SINDMAR precisa estar fortalecido com o apoio de seus associados para defender a categoria e preservar o mercado de trabalho nacional.

"Se não nos enxergam no interior das embarcações, que sejamos nós a enxergar melhor o mundo. Precisamos compreender nosso universo laboral e lutar mais por nossos legítimos lugares no Brasil grande e justo que todos nós queremos", enfatizou o Presidente Severino Almeida.





Momento exige consciência e atuação coletiva

De fato, há diversas disputas de poder no Brasil, com foco na Marinha Mercante. O tema foi abordado pelo CLC Jones Soares, em palestra que mostrou como a defesa dos interesses socioeconômicos dos marítimos está ligada à preservação da soberania nacional.

“Existem muitos aspectos envolvidos na questão do desenvolvimento da indústria do petróleo no Brasil. Até que ponto os interesses brasileiros serão respeitados? Precisamos estar atentos a isto porque são riscos aos nossos postos de trabalho”, esclareceu o CLC Jones, ao falar sobre a importância da indústria do petróleo para o futuro da Marinha Mercante brasileira.

Atento ao aspecto da empregabilidade no setor – principal argumento dos armadores para convencer as autoridades da falta de mão de obra qualificada no país –, o SINDMAR também garante que seus associados atendam a todas as exigências nas certificações e regras para o trabalho marítimo. Nos últimos sete anos, através de seu Departamento de Educação e Certificação Profissional, centenas de oficiais mercantes retornaram à atividade marítima, como relatou o Diretor da área, José Serra, durante sua apresentação.

À medida que recebiam informações atualizadas sobre o cenário de nossa Marinha Mercante, os participantes do Seminário tomavam consciência dos gigantescos interesses econômicos que estão em pauta no setor. No encerramento, muitos companheiros opinaram sobre o encontro, elogiando seu objetivo de ampliar a visão política dos profissionais marítimos.

“Considero este evento fundamental, especialmente por ter sido o primeiro realizado em Pernambuco. Assuntos importantes foram tratados aqui, como a tentativa de flexibilização da RN 72. Saímos daqui com a certeza de que temos um Sindicato cada vez mais forte.”

2ON Lupicínio Calado

“O evento é muito importante porque aproxima a estrutura sindical do associado. Dificilmente teríamos como acompanhar um evento como este se não fosse realizado aqui em Recife. Tivemos a oportunidade de entender como participar efetivamente das ações do Sindicato de uma forma que realmente ajude a categoria a preservar as condições atuais e buscar melhorias futuras.”

CLC Carlos Augusto Müll

“Muito bom. Conhecemos a história das lutas passadas, das presentes e dos grandes desafios que temos pela frente, juntamente com a nossa organização sindical.”

2OM Allan Guedes de Faria

FORTALEZA

ÊNFASE À QUALIDADE DA INFORMAÇÃO

A qualidade da informação faz diferença. Principalmente, quando se trata de enfrentar e superar as ameaças aos nossos postos de trabalho. Com foco permanente nesse diferencial, o SINDMAR reuniu cerca de 50 oficiais e eletricitas mercantes no Seminário de Fortaleza (CE), de 24 a 26 de junho.





Fotos: Luciana Aguiar

O tema repercutiu favoravelmente junto ao público presente. Além da excelente acolhida, também ficou nítida a preocupação dos participantes com as investidas dos armadores contra as Resoluções Normativas 72 e 80.

“A referência de custo, pago pela armação internacional, não nos é favorável. É preciso entendermos que esta relação é definida apenas por custos”, destacou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, ao falar sobre o propósito patronal de reduzir custos para aumentar lucros. O líder sindical lembrou ainda que os marítimos obtêm conquistas “não porque estão certos ou porque ‘merecem’, mas porque são fortes, dentro de suas representações”.

Durante o evento, foram divulgadas diversas ações do SINDMAR para proteger o emprego e as condições laborais da categoria. Do trabalho cotidiano – que se inicia com o preenchimento da ficha cadastral dos associados e se complementa com a atualização e habilitação das certificações de competência – à intensa atuação política, dentro e fora do país, todos os investimentos do SINDMAR estão voltados para o reconhecimento e a valorização dos oficiais e eletricitistas mercantes nacionais. Esse esforço se reflete nas negociações coletivas para celebrar acordos de trabalho, nas ações jurídicas, nos esclarecimentos permanentes e na política de bem informar.

COMPANHEIROS OPINARAM SOBRE O ENCONTRO

“Gostei muito de ter participado. Tive a oportunidade de conhecer a realidade que cerca o exercício profissional do meu esposo. Se antes já achava a profissão do marítimo uma atividade árdua e de renúncias, já que não é fácil deixar família e afetos por semanas para se dedicar à profissão, agora então, diante das dificuldades que vocês enfrentam, inclusive para garantir suas condições de trabalho e sustento de seus familiares, admiro ainda mais a profissão. O SINDMAR está de parabéns pela iniciativa de promover estes encontros tão esclarecedores e importantes.”

Maria Graça Zacarias, esposa do CLC Alexandre Zacarias (os dois filhos do casal também são oficiais mercantes)

"Aqui vimos realmente como o trabalho no SINDMAR é feito: através de muito esforço e profissionalismo. Eventos assim são sementes que devem ser levadas a mais e mais companheiros de profissão. Acompanho o trabalho do nosso Sindicato há muito tempo e digo que é uma honra ser representado pelo SINDMAR. Hoje, quando usufruo das benesses conquistadas, tenho plena consciência de que elas são resultado de uma luta diária empreendida há anos."

CLC Francisco Vitoriano Filho

"Este é o primeiro seminário de que participo. Saio daqui disposto a ser um agente multiplicador das informações que recebi. Gostei muito."

ELT Marcos Dennis

A iniciativa do SINDMAR de realizar eventos como este é louvável, porque outros companheiros devem ter acesso a estas informações valiosas."

IMT José de Arimatéia Teixeira

"Deveria existir maior interesse dos nossos companheiros e companheiras em comparecer a eventos como este. É, sem dúvida, uma oportunidade de participar efetivamente da ação sindical. Tomar conhecimento da realidade que nos cerca é o primeiro passo. Daqui pra frente, pretendo participar positivamente das ações do meu Sindicato."

CLC Alexandre Zacarias

"É o meu primeiro Seminário. Fiquei impressionado com a qualidade das palestras apresentadas. As informações foram enriquecedoras, esclareceram muitas das minhas dúvidas."

OSM Ulisses Moura

Como ressaltou o Delegado Regional no Ceará, Rinaldo Medeiros, ao relatar a atuação sindical no Nordeste, o SINDMAR "transformou a palavra empregabilidade em algo concreto. Exemplo disso é que a maioria dos participantes deste seminário está na ativa". Contudo, Rinaldo lembrou aos presentes que a defesa das conquistas exige estado de alerta máximo, integração e disposição para a luta coletiva.

Palestrando sobre a finalidade e a proteção da Justiça do Trabalho, a Desembargadora Dulcina Palhano afirmou que "o cidadão tem direitos assegurados, mas o meio mais adequado de se conseguir justiça social, especialmente para categorias que têm suas peculiaridades, como os marítimos, é pela via negocial, através dos Acordos Coletivos de Trabalho".

A importância das negociações coletivas de trabalho também foi o tema da palestra do Segundo Presidente José Válido, que relatou as conquistas obtidas após a criação do SINDMAR, em 2001. "Só temos duas possibilidades de chegar ao fim de uma negociação coletiva: ou através de uma negociação cons-





trutiva, que apresente avanços e resulte em boas relações laborais, ou através da greve. É bom que nossos companheiros e companheiras entendam isto e estejam preparados para participar deste processo de forma construtiva”, afirmou.

Aliás, o maior envolvimento da mulher mercante brasileira com o sindicalismo é uma das grandes expectativas do SINDMAR, uma vez que o contingente feminino na profissão aumenta a cada ano. A Delegada Regional do Sindicato no Espírito Santo, Laura Teixeira, observou que os grandes desafios superados pelas oficiais mercantes, desde seu ingresso na atividade, devem servir como incentivo para que lutem, dentro do Sindicato, pela conquista de outros itens essenciais, como a proteção à gravidez e à maternidade.

Encerrando o evento de Fortaleza, o CLC Álvaro Almeida Junior comparou as Marinhas Mercantes de ontem e de hoje. “O desenvolvimento do mundo contou com a inequívoca participação dos marítimos ao longo da História. Temos a honra de fazer parte de uma atividade fundamental e estratégica. É preciso valorizar isto”, recomendou o veterano Comandante.

“Excelente a experiência de estar neste evento. As informações foram de grande valia para a gente conhecer melhor nosso mercado de trabalho, as conquistas que obtivemos em décadas de luta e o que podemos fazer para fortalecer o Sindicato na defesa dos nossos postos de trabalho.”

ELT Francisco Paes

“Sou sindicalizado há anos, mas posso dizer que conheci as realizações do Sindicato neste evento. Recebemos muitas informações formidáveis aqui. Saio admirado com o trabalho da atual Diretoria e com plena consciência de que, se resistimos enquanto categoria, é por conta de um árduo trabalho cotidiano.”

CLC Manoel Janda

“O mais interessante é constatar como eventos como este nos trazem um entendimento amplo da ação sindical. Quem está a bordo não tem a real noção das dificuldades diárias enfrentadas pelo Sindicato. Muitas vezes, ouvimos comentários tendenciosos, mas os companheiros e companheiras devem refletir se isto acrescenta algo de positivo às nossas lutas. Participar dos seminários, certamente, é uma forma de conhecê-lo melhor.”

2OM Alci Leadebal

“Este Seminário, para mim, foi uma excelente oportunidade de aprendizado. É uma honra ser representado pelo SINDMAR. Vejo que a categoria precisa se unir ainda mais, para fortalecê-lo cada vez mais. Antes de criticar o Sindicato, muitos companheiros e companheiras deveriam se questionar como colaborar com as lutas, que são de todos nós.”

CLC Ricardo Rios

RIO DAS OSTRAS

MERGULHA NA HISTÓRIA DA LUTA PELA RN-72

Coube à cidade de Rio das Ostras (RJ) o privilégio de acolher o 13º Seminário realizado pelo SINDMAR desde que o evento foi criado, em 2004. Nesse encontro, surpreendeu o número expressivo de participantes – cerca de 70, entre profissionais e alunos, um público recorde em seminários promovidos no Rio de Janeiro e, também, em número de jovens presentes.

Na palestra de abertura, o Presidente Severino Almeida retomou os esclarecimentos sobre a Resolução Normativa 72, suas implicações e a imperiosa necessidade de defendê-la. O tema, apesar de complexo, começa a fazer parte do cotidiano dos oficiais mercantes nacionais e dos próprios alunos, que já se integram aos debates, preocupados com as manobras dos armadores para abrir o mercado de trabalho do país à mão de obra marítima estrangeira.





Fotos: Luciana Aguiar

Após descrever o cenário socioeconômico e político da Marinha Mercante brasileira, nas décadas de 1980 e 1990, o Presidente do SINDMAR relatou as ações lideradas pelo movimento sindical, a partir de 1995, para que os marítimos brasileiros tivessem um dispositivo legal que garantisse sua permanência a bordo dos navios em operação nas águas jurisdicionais do país. Essa luta, conduzida em diversas frentes, culminou com a aprovação da RN-72, instituída em 2006 como um aperfeiçoamento da resolução anterior, datada de 1999, que não especificava a proporcionalidade de marítimos brasileiros a bordo.

“Nosso problema começou em 1995, quando mudou o conceito de empresa nacional, para permitir a entrada de investimentos estrangeiros no país. A maior deficiência de nossa Marinha Mercante, hoje, é que quase não temos empresas de navegação de capital nacional, à exceção da Transpetro. Para os armadores, o que está em jogo é a economia que poderão fazer, trocando mão de obra nacional por estrangeira. Só há uma forma de enfrentar a estratégia dos armadores: nos tornando ainda mais fortes”, destacou o líder sindical, numa clara referência à importância da coesão dos trabalhadores nas lutas empreendidas pela entidade.

Finalizando a exposição, o Presidente Severino afirmou que a retirada dos oficiais mercantes brasileiros desses navios seria apenas o começo da abertura do mercado nacional. Num segundo momento, sob outros argumentos, atacariam os demais tripulantes, até obterem permissão para contratar tripulações inteiras de outras nacionalidades. A maneira efetiva de enfrentar essas ameaças é através da luta coletiva.

“Para isso existe o Sindicalismo. Ele é voltado para as soluções

COMPANHEIROS OPINARAM SOBRE O ENCONTRO

“Sou engenheira de produção, mas nesse mercado não somos valorizados financeiramente. Meu irmão terminou a EFOMM e foi lá que ele descobriu a ASON. Ele foi meu grande incentivador para ingressar na Marinha Mercante. Dentro da Escola não temos uma visão política do setor, apenas a visão técnica e financeira. Aqui no Seminário pude ver como o mercado realmente funciona. O Sindicato também mostrou como devemos nos posicionar frente aos novos desafios. Foi enriquecedor.”

Aluna ASON Raquel Bandeira de Moraes

“As palestras ampliaram nosso conhecimento sobre os acordos coletivos de trabalho, as Resoluções Normativas [72 e 80], a condição da mulher na vida marítima. Também serviram para nos alertar que existe uma organização, o Sindicato, que está ao nosso lado, e que podemos seguir nesta carreira sem medo. Mas, com todos unidos, claro.”

Aluno EFOMM Náutica Robson Carvalho

“É interessante essa iniciativa do Sindicato de chamar os alunos para apresentar o que e como é a organização de classe. O Seminário foi muito importante para quem está se inserindo no mercado. Seria ótimo que todos pudessem participar e conhecer o Sindicato. Saio daqui muito melhor informado e me comprometo a divulgar para os demais colegas.”

Aluno ASON Marcos Ferreira

“Fui surpreendida pelo volume de informações que encontrei aqui neste final de semana. Destaco as lutas e conquistas sindicais, os diversos setores do SINDMAR que prestam serviços à categoria e o estudo para criar um código de ética para nós. Foi importante conhecer o que está sendo feito para manter nossas conquistas. É importante para nos conscientizarmos do que está acontecendo e nos unirmos, buscando sempre melhores condições a bordo. Não sabia da abrangência da atuação do SINDMAR. Foram diversas conquistas. Estou muito feliz por ter participado e conhecido o que nosso Sindicato representa e a luta por nossos interesses. Temos que acordar, nos juntar, unir nossas forças para não deixarmos escapar de nossas mãos tudo o que já conquistamos.”

2ON Carolina Natália

“Sou oriundo do ACOM extra-Prepom. Alguns aspectos eu já conhecia, porque vivi no ambiente sindical durante minha carreira toda. É muito esclarecedor, para termos embasamento e podermos disseminar para aqueles que desconhecem as questões.”

OSM Adílson Dias

coletivas justamente para termos menos problemas individuais”, lembrou.

Da formação do SINDMAR, numa época em que a Marinha Mercante brasileira atravessava sua pior crise, à evolução socioeconômica decorrente de intensa negociação – muitas vezes, com duro enfrentamento –, todos os avanços obtidos resultam da união e da efetiva participação dos oficiais e eletricitas mercantes dentro da entidade.

“O Sindicato é o espelho de seus representados. Por isso, é necessário termos consciência da importância da sindicalização e do fortalecimento da imagem do SINDMAR. Este seminário tem o objetivo de ampliar esses conhecimentos e a conscientização. Multipliquem as informações entre seus companheiros”, destacou o Segundo Presidente José Válido.

Com um nível de sindicalização de 80% dos trabalhadores ativos de sua base de representação, o SINDMAR detém hoje o melhor índice do país. Segundo pesquisa recente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a média de sindicalização no Brasil oscila entre 13% e 17%.

O poder marítimo e as conquistas dos trabalhadores

Uma riqueza gigantesca vem sendo exposta ao mundo com as descobertas contínuas de novas reservas de petróleo e gás no mar do Brasil. Contudo, no país, o petróleo ainda é visto como uma commodity – quando, na verdade, é um bem essencial, que está presente em todos os aspectos da vida atual. A sociedade brasileira precisa começar a encarar esse produto como fonte de interesses e disputas de poder no país. E a Marinha Mercante deve estar no centro das discussões, pois toda essa riqueza é produzida no mar e transportada através de navios mercantes. Com esses alertas, o





CLC Jones Soares iniciou sua exposição sobre o tema "Petróleo e Marinha Mercante Brasileira".

A indústria petrolífera envolve cifras bilionárias e, no Brasil, a extração e produção está concentrada na Amazônia Azul – como é denominado nosso território no mar. Portanto, a navegação marítima assume papel preponderante. Mas, como destaca o CLC Jones, de nada adianta produzirmos tanta riqueza se ela não reverter para os cidadãos brasileiros, nem beneficiar os marítimos nacionais.

"Hoje, 25 mil pessoas vivem nas áreas de plataformas. O transporte do petróleo também é feito por navios. É essencial que a sociedade brasileira amplifique a visão e o debate sobre isso. O petróleo e o poder marítimo são assuntos do nosso interesse. Não adianta termos um Promef para renovar a frota da Transpetro se não houver brasileiros a bordo dos nossos navios", enfatizou o CLC Jones.

Por tantos motivos, o processo negocial dos Acordos Coletivos ganha relevo. Do levantamento de informações sobre a realidade socioeconômica de cada empresa à elaboração da pauta de reivindicações, todo o trabalho envolve "calma, atenção e detalhamento", como explicou o Assessor para Acordos Coletivos do SINDMAR, Edemir Ramos: "Não existe um formato único de negociação; cada processo tem características próprias".

O único ponto comum a todos os processos negociais é que os ACTs são assinados mediante autorização expressa dos representantes, após o pleno conhecimento da proposta negociada, passo a passo, pela Representação Sindical.

Dentre as principais conquistas obtidas pelo SINDMAR através da negociação, nos últimos anos, encontram-se: a redução gradativa e contínua da relação entre trabalho e repouso; Participação nos Lucros e/ou Resultados; Previdência Privada ou Previdência Fechada; assistência médica e odontológica e acompanhamento de acidentes. Atualmente, o SINDMAR conduz 156 processos negociais nos diferentes segmentos da navegação mercante.

"O seminário é realmente gratificante, nos envolve com a área. Tive uma impressão muito forte quanto a isso. Senti um pouco de falta do vínculo com a EFOMM. Nós, alunos, estamos guiando nossa formação para a profissão marítima, estamos guiando nossa vida para isso e não gostaríamos de ser deixados para trás."

Aluno EFOMM Náutica Rafael Sabatin

"Este é meu segundo seminário e participo com muita satisfação. Destaco a colocação dos assuntos, os esclarecimentos. A informação é muito boa. O Seminário congrega e conscientiza mais os profissionais para que se mobilizem e trabalhem juntos para o bem comum a todos. Sou marítimo antigo, sindicalizado desde 1984, e apoio o trabalho do SINDMAR."

ELT Mercante Cláudio Rogério Pereira

"É minha primeira participação no Seminário e um ponto muito importante, que eu desconhecia, é que não basta contribuímos com o Sindicato para estarmos sindicalizados. Precisamos preencher o cadastro individual para nos sindicalizar. Também gostei de saber sobre a questão da maternidade da mulher marítima e sobre a Universidade Corporativa."

2ON Daniele Costa

"É o meu primeiro Seminário e minha impressão é muito boa. Está ampliando muito minha visão a respeito do trabalho sindical. Observei as conquistas que obtivemos desde meu início na carreira, em 1998, até hoje. Reconheço a grande atuação do Sindicato no sentido de melhorar nossas condições laborais e sociais."

1ON Aristofanes Miranda

"Agradeço a oportunidade de estar aqui com os colegas. Quero ressaltar um ponto: vamos acabar com essa separação entre EFOMM, ASON/ASOM, ACON/ACOM. Queremos ter um Sindicato forte. Então, é um desafio que foi levantado aqui. Precisamos derrubar essas paredes e somar esforços. A embarcação não navega sozinha, depende de todos. Então, vamos nos unir."

ZOM Daniel Lopes

"Sou oriundo da Marinha do Brasil e sindicalizado desde que vim para a Marinha Mercante, em 2009. Fiz os cursos de DP Básico e Avançado no CSA. Gostei de ter vindo ao seminário e de conhecer a estrutura do SINDMAR, para entender como ele funciona. Tenho a impressão de que a maioria das pessoas não conhece o trabalho sindical, nem seu objetivo de melhorar as condições dos marítimos de modo geral. É um evento que recomendo com bastante empenho, para as pessoas conhecerem realmente o trabalho que vem sendo feito pelo Sindicato em benefício do pessoal embarcado."

CLC Bernard Lebois

"Venho acompanhando o crescimento do SINDMAR. É muito interessante porque comecei junto com ele no mar. O Sindicato tem me ajudado muito em minha carreira. Acho um movimento muito importante. Quanto mais a gente conhecer e apoiar o trabalho do Sindicato, melhor será para a nossa categoria. É meu primeiro Seminário e me chamou atenção a falta de união da categoria. Isso tem que melhorar. Creio que, com o Seminário para divulgar as informações, será mais proveitoso para todo mundo."

IMT Renê Martinez

Ética e solidariedade: essenciais nas relações interpessoais

O Delegado Regional do SINDMAR em Recife, Ariel Montero, falou sobre Ética e sua importância nas relações interpessoais. A exposição levantou reflexões sobre os princípios e normas que regem o convívio humano, onde o respeito ao próximo e a responsabilidade com os atos e atitudes devem ser uma prioridade permanente.

No âmbito profissional, a existência de um código de ética para nortear as relações e as posturas entre iguais representa, também, um grande avanço. E tal discussão começa a tomar corpo entre os oficiais mercantes.

O Consultor Jurídico da Confederação Nacional (CONTTMAF), Oficial Mercante Edson Areias, esclareceu que a solidariedade é o elemento básico do sindicalismo, pois os sindicatos surgiram para suprir necessidades comuns do ser humano em situações de sofrimento. Portanto, a origem da organização sindical e seu papel aglutinador visam o enfrentamento coletivo dos momentos difíceis.

"Os seres humanos se unem mais no sofrimento do que na alegria, porque é mais difícil chorar sozinho do que sorrir", afirmou Areias, que tem importante atuação no movimento sindical marítimo desde os anos 1980.

Durante sua exposição, ele recordou que, em diferentes momentos, a Marinha Mercante brasileira esteve ameaçada de extinção, por iniciativa de grupos econômicos voltados unicamente para os lucros monetários. A ação sindical venceu tais investidas, através de uma luta organizada que incluiu paralisações de navios e consolidou a atuação política e institucional. Defender o SINDMAR, em qualquer lugar e circunstância, é uma forma genuína de redobrar sua capacidade de luta para enfrentar as ameaças do poder econômico, como torna a acontecer agora.

"O SINDMAR é uma extraordinária construção política. Uniu diversas vozes numa luta comum a todos. Lutamos para manter a bandeira brasileira, os empregos no offshore, avanços na legislação", citou.

Encerrando sua palestra, o Consultor Edson Areias recomendou que os presentes fiquem atentos ao discurso dos que atacam o SINDMAR porque a intenção é desunir os oficiais e eletricitistas mercantes. "Lembrem-se, companheiros: somos todos uma só categoria. E devemos permanecer assim, com unidade e luta, num sindicato possante. Aqueles que atacam nossas conquistas estão a serviço de outros interesses", concluiu.

Ações internas garantem avanços

Em todos os seminários, a Diretoria do SINDMAR mostra aos participantes uma faceta responsável por inúmeros benefícios, mas que quase não repercute publicamente. Nas ações cotidianas, realizadas quase sem divulgação, o SINDMAR atua – e muito – para gerar avanços. Uma dessas frentes, destinada a ampliar as possibilidades de ascensão profissional dos oficiais e eletricitas mercantes, é conduzida pelo Departamento de Educação e Certificação.

Os estudos, pesquisas e levantamentos que dão respaldo técnico para o SINDMAR defender o mercado de trabalho foram lembrados pelo Diretor-Secretário Odilon Braga, numa exposição que mostrou diferentes investidas dos armadores contra os empregos dos marítimos nacionais. Em todas elas, o SINDMAR apresentou uma contra-argumentação embasada por dados técnicos e estatísticos oriundos de fontes irrefutáveis. O Diretor Odilon solicitou que os associados atualizem seus dados cadastrais, pois este é o único meio de manterem um vínculo efetivo com o Sindicato.

O Diretor-Procurador Marco Aurélio mostrou a abrangência do trabalho realizado pelo Departamento Jurídico através de diferentes tipos de ações e processos jurídicos em curso. Ele esclareceu, ainda, como os oficiais e eletricitas mercantes sindicalizados podem obter esse apoio do SINDMAR.

Com o Seminário de Rio das Ostras, o SINDMAR encerrou 2011 cumprindo o objetivo de divulgar a verdadeira razão de sua existência. E mostrou que preservar a imagem institucional e contribuir para o fortalecimento da entidade é a melhor forma de garantir postos de trabalho e a própria sobrevivência de nossa Marinha Mercante. De acordo com os depoimentos dos participantes, a iniciativa alcançou êxito.



“Sou da turma de 1962, sindicalizado desde 1963, e desde que me aposentei vim acompanhar o trabalho sindical. É meu segundo Seminário. Considero este trabalho primordial para o aprendizado, principalmente para o pessoal mais jovem. Neste aqui, esta finalidade está sendo cumprida, porque vejo muitos alunos, a maioria saindo da Escola para o mercado de trabalho. Isto é bom, porque eles vão levar informações que não recebem na Escola.”

CLC (aposentado)
Raimundo Nonato de Souza

“Viemos para o Seminário com uma vaga ideia do que seria o Sindicato. Com o passar dos dias, fomos aprendendo o quanto o Sindicato é importante para os profissionais marítimos. Me chamou atenção o aspecto de lutas, coisa que nunca foi comentada com os alunos e só tivemos oportunidade de saber aqui dentro. Foi muito esclarecedor para podermos disseminar isso entre o pessoal que não pôde estar aqui. É muito importante essa visão mostrada aqui.”

Aluno ASON Tiago Tarabal

“O seminário foi edificante porque esclareceu muitas dúvidas, até mesmo sobre o trabalho no mar. Quero dizer que foi através do SINDMAR que tive melhor oportunidade de vida, para mim e meus familiares. Estou na Marinha Mercante há um ano. Antes, trabalhei em indústria, em diversas empresas, e não tinha uma perspectiva profissional como tenho agora. Posso dizer que o trabalho mercante foi uma revolução em minha vida. E foi através do SINDMAR que tive essa oportunidade de crescimento.”

ELT Mercante Fábio Correia do Amaral

PALESTRANTES DESTACAM PAPEL AGLUTINADOR DO SINDICATO



"O Sindicato é o espelho de seus representados. Por isso, é necessário termos consciência da importância da sindicalização e do fortalecimento da imagem do SINDMAR. Este seminário tem o objetivo de ampliar conhecimentos e a conscientização. Multipliquem as informações entre seus companheiros."

Segundo Presidente **JOSÉ VÁLIDO**, em palestra sobre a estrutura da organização sindical marítima brasileira e o processo de negociação coletiva.



"Ao contrário de outros países, ainda não temos uma legislação que nos proteja nesse período tão especial [a maternidade]. Este problema precisa ser resolvido através da consciência e da organização coletiva."

Delegada Regional do SINDMAR em Vitória Oficial Mercante

LAURA TEIXEIRA, em palestra sobre a Mulher Marítima.

"Hoje, 25 mil pessoas vivem nas áreas de plataformas. O transporte do petróleo também é feito por navios. É essencial que a sociedade brasileira amplie a visão e o debate sobre esse assunto. O petróleo e o poder marítimo são assuntos do nosso interesse. Não adianta termos um Promef para renovar a frota da Transpetro se não houver brasileiros a bordo dos nossos navios."

CLC **JONES SOARES**, em palestra sobre a Amazônia Azul e o poder marítimo.



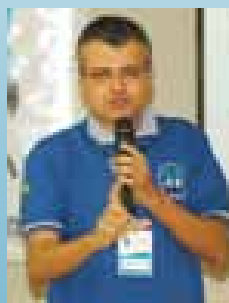
"O Sindicato constrói a justiça com todos. É uma construção coletiva. E todo trabalho coletivo envolve princípios e normas éticas que regem a relação interpessoal."

Delegado Regional do SINDMAR em Recife **ARIEL MONTERO**, em palestra sobre Ética e Código de Ética do Oficial Mercante.



"Este trabalho envolve calma, atenção e detalhamento. Não existe um formato único de negociação. Cada processo tem suas características próprias. Por isso, vai demorar o tempo necessário para que se celebre o melhor acordo possível para os representados."

Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho do SINDMAR **EDEMIR RAMOS**, em palestra sobre o processo negocial dos Acordos Coletivos de Trabalho.



"O SINDMAR é uma extraordinária construção política. Uniu diversas vozes numa luta comum a todos. Lutamos para manter a bandeira brasileira, os empregos no offshore, avanços na legislação. Somos todos uma só categoria e devemos permanecer assim, com unidade e luta, num sindicato possante."

Oficial Mercante e Consultor Jurídico da CONTTMAF **EDSON AREIAS**, em palestra sobre Organização Sindical.

CLC JACAÚNA

CATEGORIA SE DESPEDE DE DEFENSOR DA PROFISSÃO

CERTAS PESSOAS DEIXAM SAUDADES. São pessoas cuja ausência é sentida exatamente porque sua presença sempre foi essencial. Este era o perfil do CLC José Jacaúna Sales, cujo falecimento, ocorrido em Belém (PA), no dia 11 de setembro, o SINDMAR registrou com enorme pesar.

Íntegro e ético, o Comandante Jacaúna foi um dos maiores defensores do Sindicato Único, da luta sindical e da profissão marítima, sendo reconhecido pelos companheiros por sua postura voltada para ações que beneficiassem o coletivo.

Como Professor do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), preocupava-se com o esvaziamento do quadro de docentes oriundos da Marinha Mercante. Tal preocupação deu origem a um Grupo de Trabalho, responsável pela produção de Manifesto encaminhado ao SINDMAR, através da Delegacia Regional de Belém. No documento, o grupo solicita especial atenção da categoria para esse fato, que poderá levar o profissional da Marinha Mercante a perder o contato com a verdadeira natureza da atividade.

Associado com participação efetiva nas ações e eventos promovidos pelo SINDMAR, o CLC Jacaúna esteve presente no 10º Seminário Sindical realizado em Salinas (PA), no mês de maio. Seguindo sua natureza voltada para a disseminação do conhecimento, liderava um grupo de alunos do Ciaba, com a expectativa de que esses jovens se conscientizassem sobre o verdadeiro papel do Sindicato na vida profissional dos marítimos – tema quase desconhecido pelos estudantes.

Na ocasião, o Professor Jacaúna destacou a enorme importância dos Seminários para a maior aproximação entre o SINDMAR e seus representados: “A consciência da importância de eventos como este é o que me faz participar, sempre que posso”, declarou.

Em vida, o CLC Jacaúna manifestou o desejo de doar livros e publicações particulares à futura biblioteca da Delegacia do SINDMAR em Belém. A intenção foi confirmada por seu filho ao Diretor de Relações Internacionais e Delegado Regional, Darlei Pinheiro.

Com tal gesto de generosidade, que irá contribuir para o enriquecimento cultural e técnico de todos os companheiros, despede-se da categoria o CLC Jacaúna – sempre multiplicando conhecimentos, incentivando as novas gerações e deixando uma parte significativa do que possuía para beneficiar muitos outros. Pessoas como ele, de fato, deixam saudades.



SINDMAR atua em conjunto com autoridades contra ameaça dos ratos d'água no Pará

Proteção aos trabalhadores aquaviários na região amazônica

Navegar, mais do que vocação, é uma necessidade para quem vive na imensa região amazônica, onde se localiza a maior parte das bacias hidrográficas brasileiras. Lá, o modal aquaviário integra comunidades e garante a subsistência e o transporte regular da população e de todo tipo de produtos. Contudo, navegar em segurança ainda representa um grande desafio para habitantes, trabalhadores aquaviários e autoridades locais, devido à ação dos ratos d'água contra embarcações fluviais e marítimas que trafegam pela região.

No Pará, segundo registros da Comissão Estadual de Segurança nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos/PA), as áreas de fundeio de Belém, Mosqueiro e Vila do Conde são as mais visadas pelos infratores. A maioria dos assaltos é praticada durante a madrugada, entre uma e cinco horas, e sempre da mesma forma – um barco pequeno, de madeira, transportando em média cinco pessoas, se aproxima da embarcação fundeada. Ao menor descuido dos tripulantes, os assaltantes sobem pela amarra do navio e roubam o que houver de valor no paiol. No caso dos navios atracados, a investida ocorre, na maioria das vezes, pelos cabos de amarração.

Baldes de tinta estão entre os itens mais cobiçados pelos ratos d'água. Mas ferramentas, cabos de amarração, equipamentos e acessórios de bordo também são visados. Quando descobertos, os assaltantes fogem pulando para o rio. Nos 15 assaltos a embarcações registrados no ano de 2010, nas áreas de fundeio no Pará, os ratos d'água portavam facas, segundo testemunho dos tripulantes. Em outras palavras, os trabalhadores ficaram expostos a risco de vida.

No esforço de aumentar a proteção aos representados que atuam nessas águas, desde agosto de 2009 o SINDMAR mantém diálogo permanente com as autoridades locais. Na época, em razão do aumento do número de ataques às embarcações, o Diretor de

Relações Internacionais
e Delegado do SINDMAR

em Belém, Darlei Pinheiro, promoveu encontro com representantes da Polícia Federal no Pará, Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, Companhia Docas do Pará e Secretaria de Segurança Pública para debater a questão e ampliar a proteção aos aquaviários.

Novos recursos reforçam proteção

Transcorridos dois anos, a grande expectativa local está na implantação em Belém de uma Delegacia Especial de Polícia Marítima (Depom), para atuar de forma preventiva e repressiva, principalmente nas áreas portuárias.

Enquanto o projeto da Depom/Belém não se concretiza, o Grupo Especial de Polícia Marítima (Gepom), vinculado à Polícia Federal, coíbe as ações dos ratos d'água contra as embarcações de longo curso e cabotagem. Mas, por falta de equipamentos e recursos humanos suficientes para fazer frente às ocorrências, o Gepom atua com a colaboração da Polícia Militar Fluvial e da Capitania dos Portos do Pará.

A principal evolução na estrutura do Gepom, resultado da participação direta da Superintendência da Polícia Federal, é a importante parceria com a Petrobras para construção de base operacional no porto de Miramar. O porto é considerado estratégico, pois opera com combustíveis e fica próximo às áreas de fundeio de Mosqueiro, Icoaraci e Canal de Minas Gerais. A base irá abrigar as lanchas e o pessoal do Gepom. Outras cinco lanchas, adquiridas recentemente pelo

Governo, servem à Guarda Portuária da Capitania dos Portos, operando preventivamente.

Além disso, a lancha Uiraçu I foi reformada e já opera nos locais com maior incidência de assaltos. Em breve, três novas lanchas irão ampliar essa capacidade de ação – duas delas, em Belém, e a terceira, em Santarém.

Os agentes federais designados para tripular as lanchas receberam autorização da Marinha do Brasil para fazer os cursos de preparação e habilitação no Ciaba e no Ciaga. A ideia partiu do SINDMAR, durante o encontro com as autoridades, em 2009. Na reunião, o Delegado Sindical Darlei Pinheiro conversou com o então representante da Capitania dos Portos, CMG Ventura, sobre a possibilidade de, em conjunto, encaminharemos a solicitação ao Comando do Ciaba. Com o reforço da Direção Geral do Departamento de Polícia Federal, o pedido foi aprovado, o que garante aos policiais federais a preparação adequada.

Outro ponto fundamental foi a união de esforços entre as autoridades – Marinha do Brasil e Polícias Federal, Militar e Civil –, originando um plano de ação que é aplicado ao longo dos rios e busca, ainda, identificar os infratores. Graças à atividade repressiva, os assaltos nas áreas de fundeio sofreram queda significativa. De acordo com a Superintendência da Polícia Federal, não houve registro de incidente desse tipo em 2011.

Prevenção permanente

Contudo, o Coordenador da Cesportos/PA, Gilmar Dias Faria, lembra que viabilizar um projeto a médio e longo prazos, capaz de tornar o policiamento aquaviário mais efetivo, exige capacitação e investimentos. Para tal, é necessário que o Governo Federal implemente políticas públicas voltadas para a segurança portuária. “Isso inclui a destinação de verbas públicas, para compra e manutenção de equipamentos e treinamentos adequados ao pessoal envolvido nessas atividades”, reforça.

Por enquanto, a fiscalização encontra desafios até mesmo na quantidade de atribuições de cada órgão. O próprio efetivo do Gepom/PA serve como exemplo, pois também executa, em todo o Estado, atividades de segurança portuária, combate ao tráfico de drogas, contrabando, descaminho, crimes ambientais, tráfico de pessoas (imigrantes clandestinos) e atividades de apoio a outros órgãos que necessitem de transporte aquaviário, como o Ibama.

Diante dessa realidade e até que novos recursos materiais e humanos permitam uma ação mais focada no combate aos ratos d’água, a Coordenadoria da Cesportos/PA recomenda que os co-

O Coordenador da Cesportos/PA, Gilmar Faria, recomenda aos tripulantes que evitem fornecer informações sobre rotinas do navio quando estiverem em terra

Foto: Divulgação

mandantes das embarcações tomem algumas medidas preventivas (ver quadro), quando estiverem fundeados ou atracados na região. Outro cuidado importante diz respeito às conversas travadas com pessoas em terra.

“Evitem fornecer informações sobre as rotinas do navio a pessoas estranhas. Muitas vezes, são iscas usadas pelos ratos d’água para facilitar suas ações criminosas”, adverte o Coordenador Gilmar, que também acompanha todas as investigações dos inquéritos instaurados pela Polícia Federal.



Foto: Arquivo

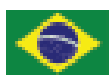
Através do Diretor e Delegado Regional Darlei Pinheiro, SINDMAR mantém diálogo permanente com autoridades do Pará

MEDIDAS PREVENTIVAS INDICADAS PELA CESPORTOS/PA AOS COMANDANTES DE EMBARCAÇÕES

- Rondas e atividade contínua de inspeção visual em toda a área do convés e ao redor do navio;
- No período noturno, intensificar a iluminação do navio em todas as áreas externas;
- Manter atualizado o inventário de todos os bens armazenados no paiol de contramestre e outros locais no convés onde há bens de valor comercial, especialmente tintas;
- Manter sempre trancadas com cadeado resistente todas as portas do convés onde houver mercadorias de valor comercial;
- Em caso de aproximação de embarcação suspeita, acionar a tripulação e comunicar o fato, via rádio VHF, aos navios que estejam também na área de fundeio;
- Caso seja confirmada a presença de assaltantes a bordo, acionar o sinal de alarme do navio e fazer contato imediato, via rádio VHF, com a Capitania dos Portos e, como apoio auxiliar, a praticagem da barra ou a praticagem Pará River, que acionarão o plantão da PF.

Por sua vez, as autoridades públicas desenvolvem as seguintes ações conjuntas:

- Rondas preventivas nas áreas de fundeio (Polícia Federal, Polícia Militar do Pará e Capitania dos Portos);
- Manutenção de rede eficiente de comunicação entre navios e autoridades públicas.



FHM participa de conferência internacional sobre DP

Comitiva da Fundação Homem do Mar é convidada a visitar o Nautical Institute



A Fundação Homem do Mar (FHM) participou da terceira edição da European Dynamic Position Conference, organizada pela Riviera Maritime Media, que aconteceu nos dias 8 e 9 de junho em Londres, Inglaterra. A Conferência é um dos mais respeitados eventos dedicados ao sistema de Posicionamento Dinâmico no mundo.

A Conferência de DP reuniu dezenas de entidades estrangeiras ligadas ao setor marítimo e focou não só as operações em Posicionamento Dinâmico, mas também a qualificação e o treinamento do profissional que atua com o sistema a bordo.

A FHM, que administra o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), a mais moderna unidade que simula diversas situações aquaviárias, teve a oportunidade de expor seus conceitos para as demais instituições internacionais. Além de desenvolver e prestar serviços de simulação aquaviária através do CSA, a Fundação organiza e oferece cursos de DP no Centro de Simulação Aquaviária.

Entre um e outro debate sobre a tecnologia de bordo, a Conferência abriu um parêntese para, com justiça, reverenciar o cinquentário da primeira operação com Posicionamento Dinâmico no mundo. Há 50 anos, nos Estados Unidos, a barça Cuss 1 foi a primeira embarcação a operar com DP.

Durante a Conferência, a comitiva da Fundação Homem do Mar encontrou com Mark Pointon, Diretor da Área de DP do Nautical Institute. Pointon, que trabalha com Posicionamento Dinâmico desde 1993, foi um dos responsáveis por homologar o Centro de Simulação Aquaviária, que segue fielmente as diretrizes da renomada entidade inglesa.

Após o término da Conferência de Posicionamento Dinâmico, a FHM foi convidada a visitar as dependências do Instituto Náutico. Na oportunidade, a Fundação Homem do Mar conheceu os processos de treinamento e de emissão e validação do Log Book. Durante essa visita, a FHM apreciou os detalhes dos recursos que são utilizados pela entidade britânica para evitar erros de preenchimento e até mesmo fraude no Log Book.



FHM participates of DP international conference

The Fundação Homem do Mar (FHM) participated of the third edition of the European Dynamic Position Conference, organized by the Riviera Maritime Media, which took place on June 8th – 9th at London. The Conference is one of the most respected events dedicated to the Dynamic Positioning System worldwide.

The DP Conference gathered dozens of foreign entities tied to the maritime sector and that were focused not only in the Dynamic Positioning operations, but also in the qualification and training of the professional who deals with this system on board.

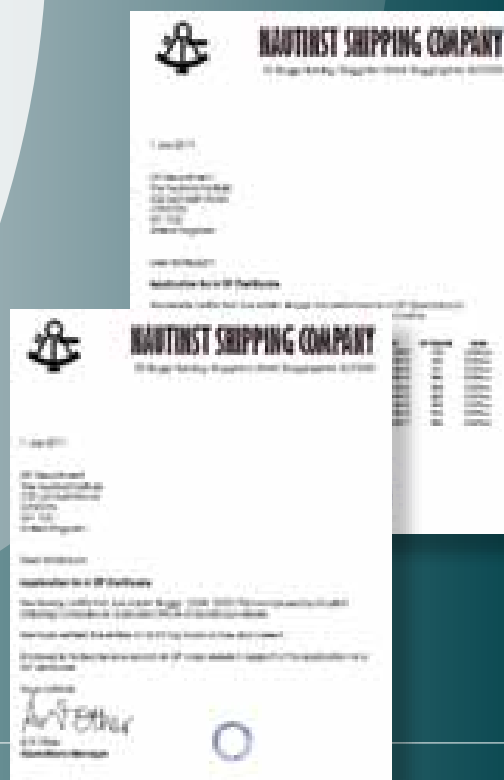
The FHM, entity that manages the Centro de Simulação Aquaviária (CSA), had the opportunity to expose their concepts to other international institutions. Besides developing and providing simulation services through the CSA, the FHM also organizes and offers DP courses at the Centro de Simulação Aquaviária.

Between debates about on board technology, the Conference opened a parenthesis to remind people of the fiftieth anniversary of the first operation with Dynamic Positioning in the world. Fifty years ago the barge Cuss 1 was the first vessel to operate with DP, at United States.

During the Conference, the Fundação Homem do Mar delegation met Mark Pointon, Nautical Institute DP Director. Pointon, who works with Dynamic Positioning since 1993, was one of the responsible for homologating the Centro de Simulação Aquaviária, which follows strictly the guidelines from the renowned British entity.

After the end of the Dynamic Positioning Conference, the delegation was invited to visit the Nautical Institute. On that occasion, the FHM met the training processes and the issuing and validation of the Log Book. During the visit, the FHM enjoyed the resource details used by the British entity to avoid errors and even frauds in the Log Book.

Fundação Homem do Mar delegation is invited to visit the Nautical Institute





De acordo com o Nautical Institute, em 2010, quase metade dos 2.900 Log Books que foram recebidos pela instituição continha

algum tipo de erro no preenchimento. Os 20 casos de fraudes identificados no mesmo período ligaram o sinal de alerta no instituto. Com o rápido processo de modernidade nas embarcações no mundo, o Nautical Institute está preocupado com o aumento no número de fraudes. Sem perder tempo, a entidade já começou a agir para evitar alterações ilegais na documentação.

Desde julho último, a entidade inglesa passou a seguir novas normas (que foram amplamente divulgadas no site do CSA – www.csa.org.br) para evitar o número de fraudes. O Nautical Institute passou a adotar uma série de medidas para certificar um Oficial Mercante como DPO, como a aplicação do Log Book on-line e a fiscalização junto a empresas e sociedades classificadoras do setor marítimo, além da verificação de denúncias encaminhadas ao departamento de DP da entidade inglesa.

Desta forma, a instituição passou a requerer uma nova documentação, além daquelas já exigidas. Uma carta escrita pela empresa embarcadora, atestando que os embarques realizados nos navios de sua propriedade ou operação são a nova exigência da entidade londrina, que ordena a utilização de papel timbrado, original e com logomarca da companhia, sendo datada e assinada pelo Gerente Operacional ou Superintendente ou responsável pelo setor marítimo da companhia. O Nautical Institute orienta que essa carta deve estar datada de acordo com o último embarque do DPO, além do tempo em que o profissional efetivamente trabalhou a bordo em operações de DP.

Com a nova determinação da entidade responsável pela validação do Log Book, a Fundação Homem do Mar sugere que o Oficial Mercante anexe uma cópia de sua CIR (Carta de Inscrição e Registro) com as anotações dos períodos de embarque em navios DP. Nunca é demais lembrar que, a partir de janeiro de 2012, o Nautical Institute só aceitará Log Books enviados pela internet. A medida visa otimizar a emissão da documentação, que hoje demora em torno de três meses para chegar às mãos do Oficial Mercante.

Primeira embarcação de DP no mundo



The first DP class vessel in world

According to the Nautical Institute, in 2010, almost half of the 2.900 Log Books that were received by the institution

had some kind of error in filling. The twenty cases of fraud identified in the same period called the warning sign in the institute. With the increase of modernity in vessels worldwide, the Nautical Institute is worried with the increased number of frauds. Without wasting time, the entity has already started avoiding illegal alterations in the documents.

Since last July, the British entity started to follow new rules (which were widely exposed at CSA site – www.csaq.org.br) to avoid the increase of frauds. The Nautical Institute started to adopt a series of measures to certify the Merchant Officer as a DPO, like to apply online for a Log Book and the monitoring of companies and maritime classification societies, besides of verifying complaints forwarded to the DP department of the British entity.

In this way, the institution started to require for a new set of documents, besides the ones already asked. A letter written by the company, certifying that the embarks were made in their vessels, is the new demand of the British entity, which also demands it to be in original letterhead, and with the company's logo, dated and signed by the Operational Manager or Superintendent or person responsible by the company's maritime sector. The Nautical Institute advises that this letter should be dated in accordance with the last embark of the DPO, besides the time that the professional actually work on board in DP operations.

With the resolutions of the responsible entity for validating the Log Book, the Fundação Homem do Mar advises the Merchant Officers to attach a copy of his/her Seaman's Record Book with the notes of embark in DP vessels. It is, also, worth remembering that from January 2012 the Nautical Institute will only accept Log Books sent over the internet. This measure aims to improve the documents issuing, which now takes about three months to get to the Merchant Officer.

Versão em inglês: Caroline Macedo

Prático mais experiente do país participa de simulação no CSA

O mais experiente no mais moderno. Foi justamente o que aconteceu no início do segundo semestre de 2011, quando o mais antigo Prático do Brasil, talvez do mundo, foi ao Centro de Simulação Aquaviária. Com 42 anos de ofício, Fábio Mello Fontes, que também é Oficial Mercante, foi ao CSA para executar manobras simuladas. O estudo é parte integrante de projetos desenvolvidos pela Fundação Homem do Mar, que administra o Centro de Simulação Aquaviária – o mais moderno complexo de simulação do setor no mundo.

O experiente profissional, que acumula mais de 27 mil manobras no porto de Santos nas quatro décadas de ofício, deu sua inequívoca contribuição aos estudos elaborados no CSA. Entre um e outro exercício de simulação, o Prático Fontes demonstrou sua felicidade em participar da iniciativa. “As simulações foram montadas a partir dos projetos. Como esses estudos são ligados ao porto de Santos, nada mais

“

Hoje, há muito profissionalismo dentro do SINDMAR. Nem os armadores têm uma estrutura como esta do Sindicato”

Fábio Mello Fontes

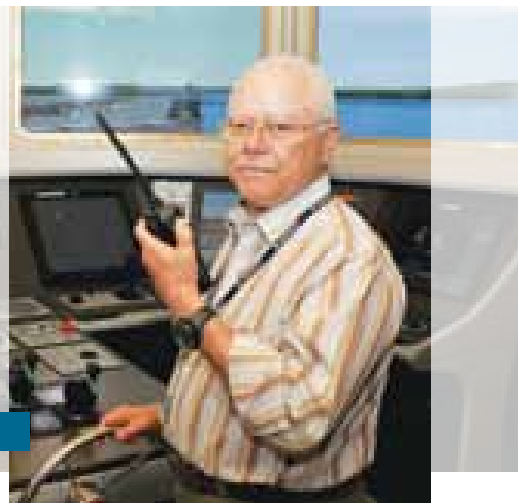


Foto: Luciana Aguiar

legítimo do que convidar os Práticos para participarem das manobras simuladas aqui”, afirmou Fontes.

O Prático Fontes revelou ter ficado boquiaberto ao se deparar com a dimensão da tecnologia empregada nos simuladores do CSA. “Fiquei maravilhado com tudo isso. Este centro de simulação é moderno e proporciona boa possibilidade de fazermos um excelente trabalho. Todos os que criaram e administram o CSA estão de parabéns”.

Oficial Mercante de formação, Fontes avaliou a estrutura da representação sindical. Com o conhecimento de quem já vivenciou décadas de trabalho nesse setor, o Prático não poupou elogios ao se referir à entidade. “Hoje, há muito profissionalismo dentro do SINDMAR. Nem os armadores têm uma estrutura gerencial como esta do Sindicato. Estou impressionado com o que vi aqui e só posso parabenizar a atual diretoria por tudo isso”, afirmou.

“Lembro-me da antiga Sede da representação dos oficiais de náutica, no Centro do Rio de Janeiro.

Quando penso naquela época e comparo com o que existe hoje em dia, nesta Sede maior e mais sofisticada... A diferença é gritante! A classe está muito bem representada”, concluiu.

Fontes iniciou na atividade de Prático em janeiro de 1969. Na época, o porto de Santos contava com 21 profissionais. “Fazíamos, em média, seis manobras por dia. O regime de folga era diferente do adotado hoje”, recordou.

Atualmente, o efetivo do porto de Santos é maior – pouco mais de 50 Práticos – e o número de manobras realizadas por cada profissional não chega ao número mencionado pelo Oficial Fontes referente à virada das décadas de 1960 e 1970. “Hoje é difícil encontrar um Prático que tenha feito tantas manobras quanto eu. Não só pelo tempo que trabalho, mas também porque as operações são mais dinâmicas e porque há um número de profissionais maior”, explicou o veterano Prático Fontes.



Gerente de creditações do NI visita CSA

Fotos: Luciana Aguiar

No dia 11 de outubro, em meio às simulações utilizadas em projetos do setor marítimo e aos treinamentos de marítimos nos cursos oferecidos, o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) recebeu a visita da Gerente responsável pelas creditações do Nautical Institute, Regina Bindao. Na oportunidade, Regina, que é brasileira, pôde conhecer a magnitude do avançado centro de simulação, que se diferencia pela interação entre seus softwares. O CSA funciona na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, e é administrado pela Fundação Homem do Mar.

No primeiro semestre de 2011, a Gerente Regina recebeu a visita de uma comitiva da Fundação Homem do Mar. Impressionada com o que ouviu sobre os recursos existentes no CSA, não tardou para que retribuísse o gesto. Com conhecimento técnico para avaliar os rigorosos critérios do Instituto Náutico, Regina conheceu cada um dos compartimentos do navio virtual, que é o CSA.

Na ocasião, o Consultor Naval da FHM, Oficial Mercante Mario Calixto, explicou o trabalho de desenvolvimento de portos e terminais realizado pelo corpo de funcionários da Fundação, que é formado por marítimos, engenheiros navais e designers. "Quando adquirimos o software, só existiam unidades de fora do Brasil. Hoje, com o trabalho e competência da nossa equipe, é possível simularmos as mais diversas situações marinheiras em portos e terminais daqui do Brasil", explicou Calixto.

Um dos Instrutores do curso de Posicionamento Dinâmico, Comte Jorge Sobrinho, contou à representante do Nautical Institute que um dos diferenciais do CSA é a interação. "Aqui, simulamos situações da vida ao mar com erros, para que os alunos e alunas detectem o problema. Assim como numa embarcação, a Praça de Máquinas está interligada ao Passadiço. Por isso, um erro, humano ou mecânico, cometido num desses locais, reflete imediatamente no outro. E isso



Com conhecimento técnico para avaliar os rigorosos critérios do Instituto Náutico, Regina conheceu cada um dos compartimentos do navio virtual, que é o CSA

não acontece em nenhum outro centro de simulação", explicou Sobrinho.

No CSA, os treinamentos vão além do conteúdo didático e prático. "Além de apontar erros e analisar as respostas diante de problemas, é interessante, também, vermos a reação de cada profissional diante de uma situação que exige uma rápida resposta", contou o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo. "Por isso, empresas de navegação desenvolvem estudos a partir dessas situações criadas aqui no CSA. O objetivo é trabalhar melhor o empregado, já que o marítimo tripula embarcações que valem milhões de dólares e transportam outros milhões em produtos", acrescentou.

Após conhecer as salas onde são realizados os cursos organizados pela Fundação Homem do Mar e homologados pelo Nautical Institute, Regina Bindao participou de um exercício simulado de operação na Baía de Campos. Sob péssimas condições climáticas, o AHTS virtual do CSA proporcionou perfeita sensação de estar a bordo. "É fantástico ver como o CSA se aproxima da realidade. Tive a sensação de estar a bordo de uma embarcação de verdade", afirmou a Gerente Regina.



Nautical Institute Certification Manager visits CSA

On October 11th, during the simulations and trainings offered to the seafarers, the Centro de Simulação Aquaviária (CSA) received the visit of the Certification Manager, Regina Bindao. During the occasion, Regina, who is Brazilian, could see how advanced the simulation center is and its distinguished integration among softwares. The CSA, which is located at the SINDMAR headquarter, at Rio de Janeiro, is administrated by the Fundação Homem do Mar.

In the first half of 2011, the Manager Regina received a visit from Fundação Homem do Mar delegation. Impressed by what she heard about the resources of CSA, she didn't take long to pay a visit to them. With the appropriate technical knowledge to evaluate, and with the rigorous criteria from the Nautical Institute, Regina met each one of the compartments of the virtual ship, which is the CSA.

In the occasion, the Naval Consultant and Merchant Marine Officer Mario Calixto, explained to her the development work of harbours and terminals made by the CSA's team, which includes seafarers, naval engineers and designers. "When we purchased the software, there were only some few units abroad. Nowadays, with our team's work and abilities, it is possible to simulate different situations at harbours and terminals here in Brazil", explained Calixto.

The Dynamic Positioning instructor, Captain Jorge Sobrinho, told to the Nautical Institute representative that our main differential is the interaction. "Here we simulate some situations at sea with errors so the students will be able to find out the problem. As in a vessel, the Engine Room is interconnected to the Bridge. For that reason, an error, human or mechanic, made in one of these places, reflects immediately in the other. And this does not occur in any other simulation center", explained Sobrinho.



With expertise to evaluate the Nautical Institute, Regina met each one of the compartments of the virtual ship

At CSA, the trainings go beyond theoretical and practical content. "Beyond pointing errors and analyzing answers and problems, it is also interesting, to see the reaction of each professional towards each situation that demands a fast answer", said the SINDMAR Financial Director, Jailson Bispo. "That's why, shipping companies develop studies from situations made here at CSA. The objective is to prepare the employee, since the seafarer man vessels that are worth millions of dollars and shipping millions in products", he added.

After meeting the classes where the courses are given by the Fundação Homem do Mar and homologated by the Nautical Institute, Regina Bindao joined in a simulated exercise at Campos Basin. Under terrible weather conditions, CSA virtual AHTS provided the perfect sensation of being aboard a vessel. "It is fantastic to see how CSA comes close to the reality. I had the sensation of being aboard a real vessel", said the Manager Regina.

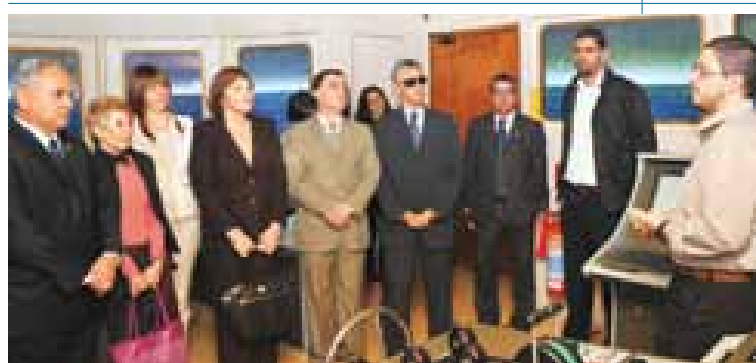
Versão em inglês: Caroline Macedo

SINDMAR recebe Presidência do TRT-RJ

O SINDMAR recebeu, em 21 de outubro, a visita da Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, que abrange o Estado do Rio de Janeiro, Desembargadora Maria de Lourdes Salaberry.

Acompanhada por cinco membros do TRT/Rio, a Desembargadora conheceu as instalações do Centro de Simulação Aquaviária (CSA) e o trabalho ali desenvolvido para o treinamento e atualização técnica dos profissionais marítimos. No CSA, a comitiva teve a oportunidade de vivenciar alguns dos exercícios a que são submetidos os oficiais mercantes, durante a parte prática dos cursos no passadiço virtual. A experiência impressionou favoravelmente os visitantes, que destacaram o nível de realismo dos cenários utilizados na simulação, bem como a sensação de estarem, de fato, a bordo de uma embarcação.

Como explicou o Coordenador do CSA, Oficial Mercante Diego Tavares, o simulador utiliza a tecnologia mais avançada existente no mundo para reproduzir, em ambiente virtual, não apenas o layout, mas movimentos



Fotos: Luciana Aguiar

idênticos aos das embarcações, sob diferentes condições climáticas, ocorrências possíveis e nas diversas regiões geográficas. Daí, seu reconhecido valor para o aperfeiçoamento dos marítimos brasileiros, que antes eram obrigados a buscar esse tipo de treinamento no exterior.

“Há dez anos, os brasileiros iam para o exterior, pagando em dólar pelo seu aperfeiçoamento. Hoje, nosso curso é referência internacional, pelos diferenciais técnicos que oferece. Também foi o primeiro a ser ministrado em língua portuguesa e a avaliar os alunos por meio de prova. Introduzimos a prova em 2007. A partir de 2012, será obrigatória no mundo inteiro”, destacou o Coordenador Diego.



Participaram também da visita os Desembargadores Nelson Tomaz Braga, Evandro Valadão Lopes e Ana Maria Soares de Moraes, que é Vice-Corregedora do Tribunal, além dos Juízes Gisela Ávila Lutz e Paulo Marcelo Serrano. A comitiva foi recepcionada pelo Diretor-Secretário do SINDMAR, Odilon Braga, e pelo Consultor Jurídico da Confederação Nacional (CONTMAF), Oficial Mercante Edson Areias

O maior do mundo no mais moderno do mundo

Simulação no CSA dá mais segurança à atracação do maior mineraleiro do planeta



Fotos: Divulgação/Vale



Além de contribuir para a capacitação de homens e mulheres do mar, por meio de cursos voltados especificamente para os profissionais da Marinha Mercante, a Fundação Homem do Mar trabalha no desenvolvimento de projetos ligados ao setor aquaviário. Esses estudos são feitos a partir de dados inseridos nos modernos simuladores que

operam no Centro de Simulação Aquaviária (CSA) – o mais avançado do mundo – utilizando softwares que reproduzem fielmente a realidade de bordo.

Um dos mais recentes estudos desenvolvidos pela Fundação Homem do Mar foi a manobrabilidade do navio Vale Brasil, que é o maior mineraleiro do mundo, com 362 metros de comprimento. Para se ter uma ideia, o tamanho da embarcação equivale a vinte caminhões-cegonha enfileirados. O navio, pertencente à companhia Vale, foi o primeiro de uma série de sete encomendados ao estaleiro sul-coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

Através do Centro de Simulação Aquaviária, o projeto de manobrabilidade do navio Vale Brasil foi colocado em prática, primeiramente, no ambiente virtual, para simular todas as possíveis manobras da embarcação em determinado porto sem provocar dano ao meio ambiente, à vida humana e à embarcação. Após criterioso estudo de manobrabilidade e análise de risco operacional, avaliando todos os riscos inerentes a um navio desse porte em um porto, os profissionais envolvidos na operação participaram in loco da primeira manobra do gigante dos mares.

Na presença de consultores navais da Fundação Homem do Mar, que confirmaram as características de manobrabilidade simuladas anteriormente no ambiente virtual do Centro de Simulação Aquaviária, a praticagem do Maranhão finalizou com sucesso a primeira atracação do maior mineraleiro do mundo no Terminal Portuário da Ilha da Madeira, em São Luís. A embarcação foi abastecida com 391 mil toneladas

de minério de ferro, zarpando em seguida para sua viagem inaugural rumo ao porto de Dalian, na China.

A manobra do Vale Brasil contou com a participação dos Práticos do Maranhão, que receberam a colaboração de Práticos do Recife, Santos e Vitória, e a operação de cinco rebocadores – quatro deles, com força de 75 toneladas BP. A manobra durou quase cinco horas. A demora foi propositalmente executada por conta do ineditismo da manobra e da maré, que naquele dia apresentou amplitudes de até quatro metros nas ondas, com correntes de até quatro nós.

Com a elaboração de estudos como o de manobrabilidade do Vale Brasil, a Fundação Homem do Mar contribui, com sua expertise, para o desenvolvimento do setor marítimo brasileiro.

Maior mineraleiro do mundo

O gigantesco Vale Brasil possui, além dos 362 metros de comprimento, 23 metros de calado, 65 metros de boca e capacidade para transportar 400 mil toneladas de minério em sete porões. O maior mineraleiro do mundo inaugurou o lote de sete navios encomendados pela Vale ao estaleiro coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, num investimento que chega a US\$ 748 milhões. Os dois navios da sequência – o Vale Rio de Janeiro e o Vale Itália, do tipo Very Large Ore Carriers (VLOC) – serão utilizados no transporte de minério de ferro e foram batizados no último trimestre de 2011 na unidade de produção asiática.



ALERTA LIGADO

Estudo no CSA simula vazamento de petróleo na Bacia de Campos

O gravíssimo acidente ocorrido na noite de 20 de abril de 2010 com a plataforma da Transocean, Deepwater Horizon, que era operada pela British Petroleum (BP), acendeu a luz de alerta em todas as bacias petrolíferas do mundo.

Na ocasião, a unidade explodiu e naufragou, matando onze trabalhadores e provocando o vazamento de cinco milhões de litros de petróleo no mar, causando o maior desastre ambiental já registrado. O vazamento de toda essa quantidade de óleo aconteceu porque o controle da situação só foi possível quase três meses depois do naufrágio da plataforma.

O derramamento de óleo no mar exige ações rápidas. Não somente a colocação de barreiras, dispersantes e recolhedores de contenção e remoção, mas também a colocação em prática de planos estratégicos. Para tanto, é imprescindível que as equi-



pes responsáveis sejam treinadas e estejam sempre preparadas para ocorrências.

Hoje, o mercado nacional carece de estrutura preventiva. Nem todas as companhias dispõem de respostas corretas e rápidas para evitar que uma mancha de óleo se espalhe, em caso de derramamento ou por qualquer motivo.

O assunto, que está em destaque no debate internacional sobre Meio Ambiente, necessita de atenção. A falta de investimentos das empresas em tecnologias para combater a poluição no mar é notória. Isso é consequência, também, da reduzida consciência ambiental.

Para reverter esse quadro, é preciso que a mentalidade seja lapidada. A conscientização ambiental deve ser mais ampla e atingir o aspecto da prevenção. Para prevenir, é preciso desenvolver estudos que apontem respostas satisfatórias em casos de acidentes. E nada melhor do que a simulação para dar eficácia e aprimorar esses estudos.

A simulação é mundialmente conhecida por ser a alternativa mais eficiente e econômica para criar situações específicas sem fazer com que os investidores tenham prejuízos em situações reais. Neste Norte, a simulação aquaviária pode antever problemas e criar soluções para um melhor desempenho nas operações. Esse planejamento é fundamental para buscar, com antecedência,

ações que minimizem os impactos ambientais.

Porém, muitos dos estudos são feitos a partir de catástrofes. As lições de cada incidente devem ser aprendidas para que os erros não sejam repetidos. É assim em todos os segmentos laborais, inclusive no setor aquaviário.

Mancha atingiria litoral fluminense em dois dias

Com os mesmos softwares que foram utilizados pela Guarda Costeira dos Estados Unidos no combate ao desastre com a plataforma da Transocean no Golfo do México, a Fundação Homem do Mar, através do Centro de Simulação Aquaviária (CSA), simulou o rompimento do casco de um FPSO em operação no campo de Marlim Sul, a 60 quilômetros do litoral do Estado do Rio de Janeiro.

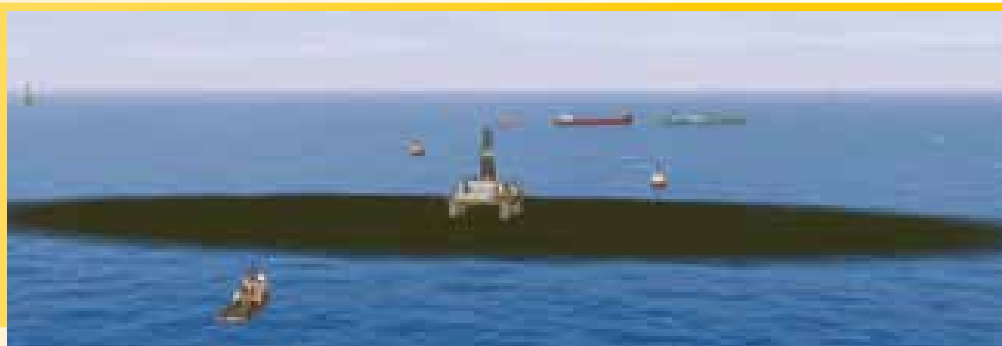
Sem descartar características de ondas, velocidade do vento, corrente marinha e condição climática (itens essenciais para uma resposta exata), o estudo apontou que as praias da Região dos Lagos seriam atingidas em 60 horas pelo óleo cru. A mancha atingiria os litorais das cidades de Búzios, Cabo Frio e Arraial do Cabo em pouco mais de dois dias. Uma segunda simulação foi feita, a partir de uma condição

climática caracterizada por fortes chuvas naquela região. O resultado foi ainda mais alarmante: a mancha chegaria à região num tempo ainda menor.

O resultado deixa o setor em estado de alerta. O propósito desse estudo não é mostrar qualquer vulnerabilidade dos planos de emergências, mas contribuir para a elaboração de novas ações e mostrar a direção que a mancha seguiria em caso de um desastre naquela área.

No estudo realizado no CSA, foi usado o simulador Pisces (Potential Incident Simulation, Control and Evaluation System), que opera previsões de comportamento de mancha de óleo no meio hídrico e realiza análise de planos de emergência. A utilização desse simulador é fundamental para auxiliar a criação de planos de emergência de combate à poluição.

Com o foco nesse tema, a Fundação Homem do Mar organiza e oferece cursos de Combate à Poluição. A intenção é formar equipes capacitadas a trabalhar em situações de desastre, já que hoje não há muitos profissionais qualificados para o desempenho de tal exercício no Brasil. "Nosso objetivo é dar oportunidade a homens e mulheres do mar de terem um treinamento específico, para saberem responder de forma correta a essas situações", afirma o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo.

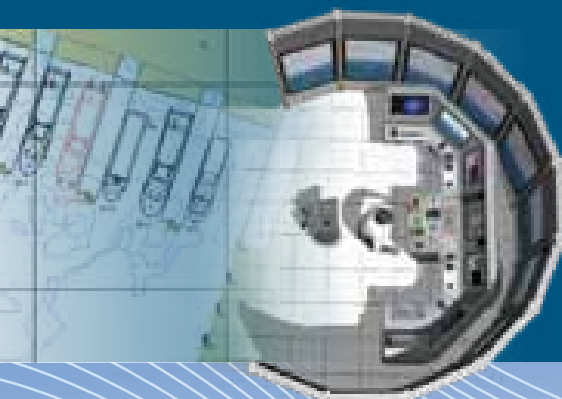


A simulação aquaviária pode antever problemas e criar soluções para um melhor desempenho nas operações



Passadiço 2: uma realidade em 2012

Nova unidade manterá CSA como o mais moderno centro de simulação do mundo



Desde que foi inaugurado na segunda metade da última década, o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) atende demandas por treinamentos de trabalhadores marítimos. À medida que foi se aprimorando, o CSA se deparou com uma nova necessidade: o desenvolvimento de projetos. Desde então, houve um inequívoco crescimento da contribuição que o Centro de Simulação Aquaviária passou a dar nesse campo. Naturalmente, houve a necessidade de ampliação do CSA, que é administrado pela Fundação Homem do Mar (FHM) e está instalado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro.

Para atender a esse novo campo de trabalho e conciliar com a já conhecida qualidade na capacitação dos marítimos, a Fundação Homem do Mar anunciou que

já começou a construir o segundo Passadiço nas dependências do CSA. Essa nova unidade será Full Mission Classe A e seguirá os rigorosos padrões estabelecidos pelas regras da Standard for Certification number 2.14 Maritime Simulator Systems, de janeiro de 2011, da DNV.

Cumprindo o cronograma de obras, que foi iniciado em dezembro de 2011 com o preparo do local e instalação de todos os equipamentos necessários para o funcionamento do Passadiço 2, a Fundação Homem do Mar confia que a nova unidade começará a operar até o início de março de 2012.

Concomitantemente às obras e instalação dos simuladores, o Passadiço 1 receberá *upgrade* em seus softwares para manter o CSA como o mais moderno Centro de Simulação do planeta.

Os dois passadiços terão à disposição o software NTPRO versão 5.000-5.25 e irão operar em iguais condições tecnológicas. "Hoje, o Passadiço 1 opera o NTPRO5000-5.01, mas receberá a atualização e irá rodar a mesma versão no Passadiço 2", explicou o Consultor Naval do Centro de Simulação, Mário Calixto.

O novo software trará uma incrível melhoria gráfica, como detalhamento realístico de um pôr do Sol, neblina, mais opções de



Bridge 2: a reality for 2012

The new unit will maintain CSA as the most modern simulation center in the world



Since its opening, in the second half of the last decade, the Centro de Simulação Aquaviária (CSA) meets the demands for Seafarers training. As time went on, CSA improved and came across a new requirement: projects development. Since then, there has been an unmistakable increase of CSA contribution to this field. Naturally, there has been the necessity to enlarge CSA, which is administrated by the Fundação Homem do Mar (FHM)

and it is located at SINDMAR Headquarters, at Rio de Janeiro.

To understand this new work field and conciliate it with the already known Seafarers qualification quality, the Fundação Homem do Mar announced that has already started the construction of a second Bridge at CSA. This new unit will be a Full Mission Class A and it will follow strictly standards set by the rules of the Standard for Certification number 2.14 maritime Simulator Systems, January 2011, DNV.

In compliance with the work schedule, that was initiated in December 2011 with site preparation and installation of all required equipments for Bridge 2 operation, the Fundação Homem do Mar believes that the new unit will start working by early March 2012.

Concurrently to the works and the simulators installation, Bridge

1 will have its softwares upgraded to maintain CSA the state-of-the-art Simulation Center. Both Bridges will operate with the software NTPRO 5.000-5.25, and they will operate with equal technological conditions. "Today, the Bridge 1 operates with the 5.000-5.01 but it will be upgraded and it will work with the same version of the Bridge 2", explained the Naval Consultant Mário Calixto.

The new software will bring an amazing graphical improvement, with details of a realistic sunset, fog, more options of rain intensity (that will let the virtual scene even more real) and an effect that allows an even greater realism of the waves on the deck of the offshore vessel. Besides all the visual effects, the simulator mathematical modeling has been improved. This new modeling will give the full sense of the person to be sailing in a real vessel.

**Trabalhadores
executam projeto
do Passadiço 2,
que será inaugurado
em 2012**



intensidade de chuva (que deixarão o cenário virtual ainda mais próximo do real) e um efeito que permite um realismo ainda maior das ondas no convés de embarcação offshore. E não é só isso: além de efeitos visuais, a modelagem matemática do software do simulador foi aperfeiçoada ainda mais. Esta nova modelagem dá total sensação de a pessoa estar navegando em uma embarcação real.

O Passadiço 2 funcionará ao lado do local onde o Passadiço 1 opera. O objetivo da segunda unidade é ampliar a capacidade do CSA em atender a demanda, que aumentou significativamente nos últimos tempos. Com os Passadiços 1 e 2 em operação, o CSA também estará apto a qualificar mais alunos. "O treinamento do pessoal que participa dos cursos no Passadiço é fundamental", explicou Diego Tavares, Coordenador do Centro de Simulação Aquaviária, que possui Comandantes, Chefes, doutores e mestres em hidrodinâmica, designers, peritos ambientais e consultores de idiomas em seu corpo de colaboradores.

Para o Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, "a intenção é que os projetos sejam desenvolvidos no Passadiço 2, enquanto o treinamento seja no 1, como já ocorre". Porém, nada impede que os marítimos em curso façam treinamento simultâneo nos dois Passadiços, que poderão, inclusive, interagir. "O Brasil é um país de mais de oito mil quilômetros de litoral, além de possuir uma enorme rede fluvial. Assim, é natural dominarmos o modal aquaviário. Porém, para isso, é necessária a capacitação de profissionais e o desenvolvimento do setor", finalizou Jailson Bispo.

No Passadiço 2, a exemplo do que ocorre no 1, poderá haver a simulação de qualquer tipo de embarcação. A nova unidade terá um console que seguirá o layout dos novos Passadiços das mais modernas embarcações em operação no mundo, além de equipamentos inteiramente digitais, deixando os mostradores analógicos no passado.

Assim como acontece no atual, o Passadiço 2 terá uma perfeita integração entre os demais "compartimentos" do navio virtual que é o CSA. Os simuladores continuarão a operar em interação para dar a exata sensação de estar a bordo de uma embarcação.

Teresópolis: de vento em popa

Simultaneamente à construção do Passadiço 2, a Fundação Homem do Mar prossegue a execução do cronograma da área de lazer para os oficiais e eletricitas mercantes e instalação do Centro de Simulação Aquaviária em Teresópolis. O terreno, na região Serrana do Rio de Janeiro, foi adquirido pelo SINDMAR em parceria com a FHM e tem 845 mil metros quadrados.

O arquiteto Max Gruzman desenvolve o projeto, ao mesmo tempo em que o Sindicato obtém as necessárias licenças exigidas pelas autoridades para o funcionamento de todo o complexo na área.

Conforme amplamente divulgado no site do Sindicato e aqui na revista UNIFICAR, será construída uma área de lazer com quadras de futebol e de tênis, piscina e mais algumas atividades esportivas no local.

A área irá abrigar, também, as novas instalações do Centro de Simulação Aquaviária. O objetivo é aumentar a estrutura, inclusive com acomodações para os alunos e alunas no período em que estiverem em curso, e o número de simuladores do CSA.

Referência mundial no assunto, o Centro de Simulação Aquaviária traduz a perspectiva de crescimento do setor. A demanda será grande nos próximos anos e a categoria deve estar preparada para defender seus postos de trabalho, com tripulantes brasileiros em navios que operam em águas jurisdicionais brasileiras.





The Bridge 2 will work beside Bridge 1. The second unit objective is to improve the CSA capacity to meet the demand that has been increasing significantly in recent times. With Bridges 1 and 2 working, CSA will also be able of qualifying more students. "It is fundamental the Seafarers training in the Bridge" explained Diego Tavares, coordinator of the Centro de Simulação Aquaviária, which has as employees Captains, Chiefs, Doctors and Masters in hydrodynamic, designers, environmental experts and idiom consultants.

For the SINDMAR Financial Director, Jailson Bispo, "the intention is to develop the projects at Bridge 2, while training is going to be done as usual at Bridge 1". However, nothing prevents the seafarers to do their training simultaneously in both Bridges, which may even interact. "Brazil is a country with more than eight thousand kilometers of coastline and an enormous fluvial network. Therefore, it is natural for us to be experts in these aspects. But for this, you need professional training and sector development" said Jailson Bispo.

At Bridge 2, as well as at Bridge 1, it will be possible to simulate any kind of vessel. The new unit will have a console that will follow the layout of the new Bridges in the most modern vessels worldwide; beyond completely digital equipments leaving the analogue dials in the past.

Just like happens at Bridge 1, Bridge 2 will have a perfect integration among the "compartments" at the virtual vessel CSA. The simulators will continue to operate in interaction to give the exact feeling of being aboard a real vessel.

Versão em inglês: Caroline Macedo

Teresópolis: plain sailing

Concurrently to the construction of Bridge 2, the Fundação Homem do Mar continues with the schedule execution for the leisure area of the merchant officers and electricians and installation of the Centro de Simulação Aquaviária at Teresópolis. The land was acquired by SINDMAR in partnership with FHM and has 845 thousand square meters.

The architect Max Gruzman develops the project while SINDMAR obtains the necessary permits required by the authorities for the operation of the complex in the area.

As is being widely publicized at SINDMAR website and here at UNIFICAR magazine, it is going to be constructed a leisure area with fields of soccer and tennis, pools and other sporting activities in the place.

The area will also house the new facilities of the Centro de Simulação Aquaviária. The objective is to increase the structure, including accommodation for the students during class period, and the quantity of simulators.

Global reference in the subject, Centro de Simulação Aquaviária reflects the sector increase prospects. The demand will be big in the next few years, but for that, the category should be prepared to defend their jobs, with Brazilian crew on board vessels that operate in Brazilian waters.

MEMÓRIAS DE UM PELEGO

A obra resgata parte significativa da bela história da Marinha Mercante brasileira, com a visão de quem viveu intensamente o movimento sindical marítimo durante algumas décadas do século XX.

Os exemplares estão disponíveis no SINDMAR, com preço diferenciado para associados. Desconto especial para os que atualizaram o cadastro sindical antes de setembro de 2011. Possibilidade de envio postal, mediante comprovante de depósito.

Informem-se na Secretaria da Sede e das Delegacias Regionais do SINDMAR. E Boa Leitura!



Tecendo uma rede de afeto e solidariedade



Até o início da década de 1990, uma carta postada em algum país do continente europeu levava – com boa sorte – 15 dias para atravessar o Atlântico e chegar às mãos de seu destinatário, em alguma capital brasileira. Mesmo trafegando por via aérea, a remessa postal cumpria prazos e trâmites numa velocidade inconcebível para o mundo atual. Em menos de três décadas, a revolução tecnológica jogou a Humanidade num redemoinho de bits e bytes e redesenhou o nosso cotidiano com uma forma de comunicação que, mesmo à distância, ocorre “em tempo real”.

Nesse universo digital que introduziu um novo conceito para “longe” e “perto”, qualquer informação leva apenas 2,5 segundos para dar a volta ao mundo e alcançar bilhões de pessoas, simultaneamente. Graças a essa comunicação instantânea, o ser humano resgata informações, reencontra antigas amizades, consolida vínculos importantes e amplia

seu círculo de relacionamentos. Tudo isso através de um simples computador.

Pois a “vida em rede” tem um colorido especial para 254 oficiais mercantes que se lançaram ao mar muito antes do acesso ao “admirável mundo digital”. São os membros do grupo Pelicanos Mercantes, uma “rede” criada há pouco mais de dois anos por Edson Martins Areias, a fim de reunir seus antigos compa-

nheiros de Escola Mercante e carreira marítima. Com o tempo e a expansão dos contatos, além de localizar pessoas, o grupo passou a ajudar colegas enfermos ou em dificuldades financeiras, e já promoveu o retorno de dois deles à atividade marinha.

Unidos nessa rede que esbanja afeto e solidariedade, os Pelicanos Mercantes trocam mensagens diárias e compensam as grandes perdas sociais sofridas no passado, em função das distâncias geográficas e das longas ausências do lar. De tão bom, o intercâmbio deixou a esfera virtual em 2010, quando o grupo promoveu seu primeiro encontro "real", em Nova Friburgo (RJ). Durante a confraternização, que reuniu dezenas de pelicanos e seus familiares durante um final de semana, um dos membros da rede teria dito que seriam "três dias de paz, amor e saudade", numa alusão ao festival de música de Woodstock, realizado nos Estados Unidos em 1969. A partir daí, o grupo passou a se referir à reunião como "Woodstock Mercante".

O sucesso do evento motivou sua reedição, entre os dias 4 e 6 de novembro, na localidade de Engenheiro Passos, distrito de Resende (RJ). Novamente, foram três dias compartilhados com muita alegria,



entre lembranças e histórias contadas numa língua que só quem já navegou consegue entender – mas que os Pelicanos fazem questão de ensinar às esposas, filhos e netos, enquanto aguardam que as novas gerações de homens e mulheres do mar resolvam cair também

nessa "rede".

Das antigas memórias ao intercâmbio cotidiano

São dez horas de um sábado ensolarado na região serrana do Rio de Janeiro. Reunidos em pequenos grupos ao redor da piscina do hotel, dezenas de veteranos navegantes conversam, riem, brincam e implicam uns com os outros. Relembrando antigas passagens, parecem retornar ao tempo de Escola ou de bordo. São os Irmãos Pelicanos (IPs), como se autodenominam, que confraternizam em sua segunda reunião "fora da internet". Egressos de turmas que se formaram entre as décadas de 1950 e 1990, todos demonstram claramente a enorme satisfação pelo reencontro, compartilhado também pelas esposas e muitos familiares.

Praticante-aluno da turma de Máquinas de 1968, da antiga Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, Edson Areias é, acima de tudo, um ser gregário. A facilidade com que fala de tudo e com todos se confunde com a capacidade de fazer e manter amigos fraternos. Em síntese, o perfil de quem sabe aproveitar os benefícios da internet. Foi do hábito de enviar mensagens por e-mail a um grande número de pessoas, ao mesmo tempo, que surgiu a ideia de criar a rede.

"Eu costumava enviar muitas mensagens, mas sempre divididas em blocos de contatos, por causa do limite do provedor. Até que o próprio provedor me sugeriu criar um grupo de contatos. Achei a sugestão excelente. Em pouco tempo, criamos uma rede que fala a língua dos marinheiros.



E fomos encontrando outros companheiros, que não víamos há 20, 30 anos. Estamos crescendo cada vez mais”, comemora Areias.

Ao ingressar no grupo, cada membro assume o compromisso de divulgar somente o que for “bom, verdadeiro e útil”. Além do respeito a esse princípio, todas as iniciativas são submetidas aos IPs e só vão adiante se houver consenso.

“Tudo nosso é deliberado democraticamente, até este modelo de camisa, criação do Helio Cravo”, diz o idealizador da rede, enquanto exhibe a camisa polo azul clarinha, confeccionada especialmente para o “Woodstock Mercante II”. Nas costas, a camisa traz a estampa de um “navio-bomba” de 1947, embarcação que revolucionou a navegação mercante e se tornou um símbolo para muitas gerações de marítimos.

Símbolos, aliás, são elementos importantes para quem já viveu no mar. Não por acaso, o pelicano foi escolhido para identificar o grupo. A ave possui uma bolsa, logo depois do bico, na qual deposita os alimentos para seus filhotes. Quando necessário, enfia o bico nesse “depósito” e retira de lá o alimento para as crias. Contudo, na Antiguidade, disseminou-se a crença de que o pelicano alimentava a prole com parte do próprio corpo e sangue. A partir dessa visão, o pelicano foi adotado, por inúmeras fraternidades, como símbolo do desprendimento e do cuidado recíproco entre seus membros. Com os IPs não é diferente.



“O pelicano figurava nos galões dos oficiais mercantes e, agora, no galão dos alunos da Escola. Ele simboliza a coragem, o desprendimento e o espírito de sacrifício do homem do mar. Por isso escolhemos esse nome”, registra Areias.

Marinha Mercante agrega e forja amizades

O reencontro com sabor de novidade rejuvenesce os “pelicanos mercantes”. Afinal, a maioria está aposentada ou trocou a vida marinha por outras atividades profissionais. Mas, por dentro, nenhum deles esquece os tempos de convivência na escola ou navio – uma experiência que marcou a todos de forma indelével.

“Temos aqui pessoas que vieram de São Paulo, Minas, Maranhão, Mato Grosso, pessoas que se afastaram da Marinha Mercante há mais de 30 anos e agora têm a chance de rever velhos companheiros. E todos estão pagando suas despesas de viagem, de hospedagem, o custo das camisas. Não há qualquer gratuidade aqui”, ressalta Areias.

Segundo ele, esse entrosamento acontece porque a Marinha Mercante, pela natureza da atividade, agrega as pessoas num exercício de convívio diário em que todos dependem de todos. No século XX, tal característica era ainda mais forte.

“Nossa geração não usufruiu dos benefícios que o SINDMAR alcançou com sua luta. Passávamos longos meses no mar, sozinhos. Nosso irmão era aquele que estava próximo, em quem a gente confiava as dores e preocupações”, lembra Areias. Não por acaso, além do corporativismo, os antigos marítimos construíam laços familiares, pois “era muito comum casarmos com irmãs de colegas ou termos colegas como compadres”, complementa o “pelicano”.

Esse convívio estreito era pautado por códigos éticos muito rigorosos, que privilegiavam a lealdade e a honestidade profissional. Para o IP Areias, esse é o



maior legado que sua geração pode passar aos novos oficiais mercantes, juntamente com a solidariedade. Nesse aspecto, a rede Pelicanos Mercantes tem cumprido importante função.

"Somos uma rede social e de solidariedade. Localizamos colegas que perderam o elo com a profissão e querem retornar. Que estão doentes e precisam de apoio e de tratamento médico. Que estão bem financeiramente, mas se sentem isolados, com saudades dos tempos de mar. Então, vamos buscar esses amigos e nossa rede cresce de forma espontânea, mas preservando a qualidade, que é o que mais nos interessa", completa o Oficial de Máquinas Areias, que hoje trabalha como consultor jurídico.



Como a maioria dos IPs pertence à geração formada na década de 1960, a maior expectativa do grupo, hoje, é o ingresso de jovens na rede. Como afirma seu criador, "queremos que a juventude se junte a nós e traga oxigênio para nossa juventude prolongada".

Se o principal registro do primeiro "Woodstock Mercante" foram fotografias tiradas pelos participantes, o evento deste ano ficará eternizado num vídeo.

O filme será distribuído aos IPs e servirá para divulgar ainda mais a rede, localizar antigos companheiros e estimular o ingresso dos jovens da Marinha Mercante. Portanto, no terceiro Woodstock Mercante, pré-agendado para novembro de 2012, o número de Pelicanos certamente estará bem maior.

Reencontro marcado pela alegria

- O "Woodstock Mercante II" manteve a tradição de congregar IPs de diferentes gerações – do veterâníssimo Mario "Container" Oliveira (turma de 1956) ao moderno Plínio Calenzo (1990). Além desses, estavam presentes: Armando Yoshizaki; Carlos Roberto Rocha; Carlos Weber; Cesar Rodrigues; Coaraci Camargo; Cristóvão Colombo Pires; Durval Gama; Edmundo Maia; Edson Areias; Edison Calenzo; Fernando Henrique Abreu; Jorge "Karatê" Roberto Almeida; Luciano Wanderley; Luiz Carlos Leal; Luiz Pereira Dias; Marcus Vinícius; Mauro Soares; Pedro Wojtas; Severino Almeida; Oswaldo Cunha; Waldir Wanderley.
- Os IPs Idalino Bodega, Edmundo Maia e Carlos Weber foram homenageados com uma placa pela intensa participação nas iniciativas do grupo.
- Por motivo de enfermidade ou trabalho, muitos IPs não compareceram, caso ocorrido com Rogério Veras, Moabe, Idalino Bodega e Antonio Duarte – este último ficou ao lado da esposa, que está internada.
- O Prático Carlos Weber (turma de 1962) é natural de Santos, mas reside há 26 anos em São Luís (MA). Ele completou 63 anos no dia 4 de novembro e, para não perder o encontro, resolveu comemorar o aniversário no Woodstock Mercante, juntamente com a esposa e familiares – no

total, eram 40 pessoas. Fã de boa música, Weber elegeu o rock romântico das décadas de 1960/1970 como trilha sonora da festa e brindou os convidados com um som da melhor qualidade, capitaneado por Marcio Augusto e Rock Band – banda paulista especialmente contratada pelo aniversariante para a ocasião.

- Um jogo de futebol entre IPs e familiares celebrou o cair da tarde de sábado. Felizmente, todos sobreviveram – ao desgaste físico e às caneladas.
- Os IPs residentes no Rio de Janeiro também se reúnem na primeira quarta-feira de cada mês para almoçar num restaurante da Lapa, bairro do Centro carioca. O convite está aberto. Informações com Edson Areias (areias.edson@gmail.com).
- Acostumadas a "seguir" a rede dos Pelicanos Mercantes na esfera digital, as esposas protagonizaram alguns dos melhores momentos do encontro "real", compartilhando alegria e excelente bate papo. Parabéns a todas pelo show de simpatia!

“A rede veio para unir diversas gerações. Trocamos mensagens e às vezes nem nos conhecemos pessoalmente. O vínculo é a Marinha Mercante, pois nossa formação é a mesma. Isso nos dá um sentimento difícil de explicar para quem não é do mar. O grande mistério, que foge à compreensão, é como pessoas que não se conhecem se ajudam tanto, permanecem solidárias. Agora queremos trazer a garotada”

*Luiz Carlos Pereira Dias,
turma de 1974 (Máquinas), engenheiro
na área de gás da Petrobras*

“Saí da profissão há muitos anos, mas continuo em contato com os colegas de Escola. Alguns estão aqui. O encontro está ótimo. Existe um sentimento que se cria na Escola de Marinha Mercante que é muito agregador. Depois de três anos lá e mais alguns anos de mar, ficamos muito unidos. A vida no mar é muito sacrificada e, talvez por isso, nos tornamos uma espécie de família. Espero que este grupo se mantenha assim e se reúna ao menos uma vez por ano, transmitindo esse enorme coleguismo”

*Coaraci Camargo, turma de 1963 (Náutica), hoje
funcionário do Metrô de São Paulo*

“Trabalhei no Lloyd, fui de terra, embarquei novamente... Agora sou pequeno empresário em Jundiá [SP], mas minha ligação com a Marinha Mercante é enorme, por isso adorei ingressar nos Pelicanos. Antes, a Marinha Mercante tinha mais poesia, os navios ficavam mais tempo nos portos. Conhecíamos o mundo de verdade. Hoje, só temos offshore e pouca coisa na cabotagem. É uma pena um país com tanto potencial marítimo não ter bandeira nacional lá fora. Por isso, é importante documentar tudo”

*Paulo Roberto Leopardi,
turma de 1964 (Máquinas)*

“Foram 25 anos mar. Estou aposentado há dez e estudei Direito, apenas para ter uma atividade. Na rede, tenho oportunidade de relembrar e rever diversos amigos que não via há décadas. A rede também se propõe a resgatar colegas que estão no infortúnio e compartilhar a amizade, acima de tudo”

*Cristóvão Colombo Pires,
turma de 1965 (Náutica)*

“Fiquei sete anos na Marinha Mercante. Saí para estudar engenharia, mas nunca me desliguei das coisas do mar e tenho essa convivência no grupo. Hoje escrevo um livro sobre a participação da Marinha Mercante na Segunda Guerra, com a visão do oficial mercante. O lançamento está previsto para janeiro”

*Marcus Vinicius de Lima Arantes,
turma de 1963 (Máquinas)*

“Tento trazer colegas para engrossar cada vez mais o grupo. O encontro está muito agradável para todos nós”

*Durval Gama,
turma de 1958 - última da “Es-
colinha Walita” (Náutica)*

“Só parei de viajar em 2000, para trabalhar em terra durante três anos. Retornei pelo offshore e pretendo permanecer alguns anos, porque a saúde ainda permite. Tem sido muito gratificante participar da rede, porque vemos a importância do companheirismo, da amizade. Quando um tem problemas, todos ajudam de diferentes formas. A cada dia chegam mais pessoas, não importa o ano de formatura. Saúde para o Areias, que montou a rede Pelicanos!”

*OM Jorge (“Karatê”) Almeida,
turma de 1969*

“Através da rede Pelicanos Mercantes localizamos os contemporâneos, verificamos se alguém tem algum problema, ajudamos a solucionar. Sempre dentro do espírito de amizade, cooperação, solidariedade humana”

*OSM Fernando Abreu,
turma de 1967, hoje navegando
na empresa OSX e como professor no
Senai Benfica (RJ)*

**Na “rede” e na
vida, união é a
marca dos IPs**

*Oswaldo Cunha,
turma de 1968 (Náutica)*

“A rede contamina as pessoas, porque significa voltar às nossas origens. A gente rejuvenesce com esse contato”

Carlos Alberto da Rocha, turma de 1965 (Máquinas), hoje funcionário da Prefeitura do Rio de Janeiro

“Em nossa profissão, ficamos dentro do navio, limitados à troca de informação interna. A rede Pelicanos Mercantes possibilitou a integração entre navios e, melhor ainda, entre localidades, regiões. O debate une pessoas de idades diferentes, amplia o convívio. Isso é muito interessante. A qualidade dos integrantes é fundamental para esse sucesso. Espero que no próximo encontro tenhamos conosco pessoas também da turma de 2000”

ON Plínio Calenzo, turma de 1990

“Mantive amizade com muitos companheiros, mas esta rede é espetacular, porque nos permite ficar unidos. Agora não existem mais fronteiras geográficas, todos podem se falar pela internet. Fiquei apenas dois anos na Docenave e dei outro rumo na vida. Mas os amigos de Escola nunca saíram de minha memória. Então, foi espetacular poder reencontrá-los na rede e aqui”

Edmundo Ribeiro, turma de 1969 (Náutica)

Internet transformou planeta em aldeia global

Em 21 de novembro de 1961, um computador instalado na Universidade da Califórnia, em Los Angeles (EUA), conseguiu interligar-se pela primeira vez a outra máquina, que estava na Universidade de Stanford, em Palo Alto, também na Califórnia. O fato não mereceu qualquer registro fora dos círculos científicos até que, oito anos depois, em 1969, a comunicação humana sofreu gigantesca revolução com o nascimento da Arpanet, a rede que antecedeu a internet.

Daí em diante, o progresso foi rápido e surpreendente. Em 1973, os engenheiros norte-americanos Vinton Cerf e Robert Kahn criaram o protocolo IP, que permite o envio de dados entre duas ou mais máquinas. E, em 1990, a imensa teia mundial (“world wide web” ou www), projetada pelo físico inglês Tim Berners-Lee, banuiu de vez todas as fronteiras que ainda limitavam o contato imediato entre os seres humanos.

A partir de 1991, os usuários da web deixaram de ser acadêmicos e militares e a grande rede se abriu à Humanidade. Em 2004, o número de internautas chegou ao primeiro bilhão e, em 2010, ultrapassou o segundo bilhão. Segundo especialistas, durante a abertura da Copa do Mundo de 2014, no Brasil, o planeta irá superar os três bilhões de internautas. E, em 2025, 80% dos habitantes da Terra estarão usando a internet.

No Brasil, pesquisa realizada pelo Ibope Nielsen Online apurou que, em setembro deste ano, o número de cidadãos brasileiros com acesso à internet no domicílio ou no trabalho chegou a 61,2 milhões. O dado indica um aumento de 14% de internautas no país, em apenas um ano – e apesar da péssima qualidade de nossa conexão!

“Naveguei na Fronape até 1992 e depois gerenciei a praticagem de Santos até 2007. Hoje estou aposentado. Contando com o tempo de Escola, foram 50 anos de atividade marítima. Esta rede é um caminho de integração. O que falta é trazer o pessoal mais novo, para não ficarmos restritos aos colegas das gerações antigas”

Edison Calenzo, turma de 1960 (Náutica)

“A rede tem contribuído para reunir amigos perdidos, fazer novos amigos, prestar assistência a colegas que necessitam, ou reintegrar aqueles que estão fora da atividade há muitos anos. No grupo, também voltamos à juventude. Neste encontro, pude comemorar meu aniversário entre estes amigos e com grande parte da minha família que reside aqui no Rio. Estou satisfeito por participar deste encontro e da rede”

Prático (do Porto de São Luís) Carlos Weber, turma de 1967

“Naveguei durante 30 anos, na Fronape e na Vale do Rio Doce. Atualmente, sou construtor no Estado do Rio de Janeiro. Estou feliz de rever tantos amigos. Espero que o grupo evolua e todos continuem se ajudando”

Mauro Soares Pinheiro, turma de 1964 (Máquinas)

“Vim da Escola antiga e gosto muito da confraternização. Também organizo uma reunião mensal com amigos do Lloyd e da Fronape. Ingressei na rede Pelicanos ano passado e estive no encontro de Friburgo. Reencontrei antigos colegas aqui e isto é ótimo, porque falamos a mesma língua, a língua marítima. Enquanto tiver vida e energia suficiente, vou aproveitar esse convívio, que é magnífico para a saúde”

Mário (“Contêiner”) Oliveira, turma de 1956 (Náutica) – curiosamente, participa por telefone e carta, pois não tem “paciência” para lidar com o computador

“Depois de 40 anos, rever os colegas é uma experiência fantástica. Fui localizado em Porto Velho pelo [Paulo] Leopardi, graças à internet. No encontro de Friburgo, ainda morava lá. Agora voltamos para o Rio”

Lucival Fernandes, turma de 1964 (Máquinas)

Viver a profissão mercante: orgulho que passa de pai para filho



Ao longo de quase três décadas, o Oficial Mercante Alexandre Carlos Araripe Zacarias (CLC Alexandre Zacarias) aprendeu a conviver com todas as dificuldades decorrentes da profissão – como as longas ausências do lar, o calendário social diferenciado dos demais trabalhadores e a saudade da família. Mas nunca se afastou do mar, mesmo quando se viu obrigado a redirecionar a vida profissional, no fim da década de 1990, diante das péssimas condições de trabalho e salário no setor marítimo.

Fotos: Arquivo pessoal



"Na profissão mercante, precisamos superar a solidão causada pela distância da família e enfrentar todos os desafios e perigos que o mar oferece. Sem o apoio familiar seria impossível um bom desempenho ou crescimento profissional"

CLC Alexandre Zacarias

Esse grande orgulho de ser oficial mercante transforma-se, agora, em herança familiar, pois dois de seus filhos resolveram abraçar a profissão paterna – o Praticante Oficial de Náutica (PON) Felipe Silva Araripe Zacarias, de 26 anos, e o recém formado pela turma de dezembro de 2011 da EFOMM/Náutica do Ciaba, Alexandre Carlos Araripe Zacarias Filho, de 22 anos. Apenas a filha Ana Carolina Silva Araripe Zacarias, de 21 anos, estudante de Letras da Universidade Federal do Ceará, optou por outro caminho profissional – por enquanto!

A satisfação de ver os filhos seguindo o mesmo rumo, por escolha própria, é compartilhada pela esposa, Maria das Graças Silva Zacarias. Com 27 anos de casamento, celebrados no dia 7 de setembro, o casal valoriza a estrutura familiar e a certeza do apoio mútuo, reforçado a cada dia com a ajuda da internet e das novas tecnologias.

"Cada filho tem sua personalidade e suas diferenças. É indispensável que cada um siga na vida de acordo com suas tendências. Nossos filhos sempre tiveram essa autonomia. E têm correspondido plenamente às nossas expectativas", destaca ela.

Para o veterano oficial que ingressou na Marinha Mercante através do Lloyd Brasileiro e, atualmente, exerce a função de Imediato na empresa Finarge, a convivência com o mar é sempre desafiadora, mas de grande motivação. Contudo, esses elementos estariam incompletos sem a participação de sua família.

"Na profissão mercante, precisamos superar a solidão causada pela distância de casa e enfrentar todos os desafios e perigos que o mar oferece. Sem o apoio familiar seria impossível um bom desempenho ou crescimento profissional", garante o CLC Zacarias. Não por acaso, após 29 anos de profissão – e tendo trabalhado em graneleiros até o ano 2000 –, ele aponta a redução do tempo de embarque como uma das principais conquistas do SINDMAR para a categoria, nos últimos anos.

Outra mudança significativa está no próprio mercado de trabalho, "mais competitivo e favorável aos que se formam", além do avanço tecnológico, que facilitou o trabalho do marítimo.

"Também é importante uma política de governo que incentive a indústria da navegação. O Brasil precisa promover mais o escoamento da produção pela via marítima", afirma.

Por conta da experiência acumulada na vida do mar, o oficial mercante recomenda aos jovens marítimos um cuidado especial com os "valores que edificam a Humanidade, como a ética, a integridade, o respeito ao próximo", entre outros. E cita, ainda, o cumprimento ao acordo coletivo de trabalho como sua grande preocupação.

"Quando um companheiro permanece a bordo por mais tempo do que o previsto no Acordo, por exemplo, isso ocasiona estresse no próprio profissional e prejudica a coletividade", ressalta o CLC Alexandre Zacarias – que faz questão de manter o vínculo atualizado com o SINDMAR e enaltece a atuação sindical na defesa dos interesses da categoria.



“Cada filho tem sua personalidade e suas diferenças. É indispensável que cada um siga na vida de acordo com suas tendências. Nossos filhos sempre tiveram essa autonomia. E têm correspondido plenamente às nossas expectativas”

Maria das Graças,
mãe de Felipe e Zacarias Filho

Importância de conhecer bem a profissão

Por enquanto, a distância do lar não causa tanto impacto nos jovens Felipe Zacarias e Zacarias Filho, pois ainda estão na fase de aproveitar as novas descobertas e aprendizados. Contudo, ambos refletem o modo de criação afetuoso e apreciam os bons momentos vividos em família e com os amigos.

Para o PON Felipe Zacarias, o contato com a atividade profissional paterna veio muito cedo e despertou sua admiração. Esse aspecto, aliado à perspectiva de bom mercado de trabalho, foi determinante para que trocassem dois cursos de Engenharia pela Escola de Formação da Marinha Mercante.

“O curso é muito bom. Peca apenas por não promover um contato maior dos alunos com a vida marinha, com visitas e embarques em navios mercantes durante o curso, por exemplo. Isso ajudaria a absorver melhor o conteúdo teórico”, diz.

Um aspecto curioso é que, por ser filho de oficial mercante, Felipe era muito procurado pelos colegas de turma para tirar dúvidas sobre a profissão. “É interessante, porque nos indagam como se trouxéssemos conosco uma vasta experiência, por sermos filhos de oficial mercante. Mas, certamente, o fato de conhecermos navios e a vida a bordo ajuda muito durante o curso”, afirma o Praticante do NT Itamonte, da Transpetro.

Aproveitando o valioso período da Praticagem para ampliar os conhecimentos sobre navios mercantes, seus equipamentos e operação, Felipe se diz impressionado com o cotidiano marítimo. Segundo ele, a bordo os tri-

pulantes procuram se entrosar e estreitar amizades para manter um bom convívio.

“Procuramos conviver num ambiente de cooperação e solidariedade. Isso ameniza uma possível adversidade trazida pela lida diária no mar ou pelas intempéries”, garante. Além disso, o entusiasmo com o bom momento por que passa a Marinha Mercante torna a tripulação mais consciente e interessada na luta pelos direitos e condições laborais.

“Nossa profissão é de extrema importância para o país. Precisamos fortalecer uma Marinha Mercante própria. Os países com alto poder econômico agem assim, para assegurar participação no mercado mundial de bens e serviços. Também acredito que devemos valorizar nossa carreira, nos aprimorar, investir na profissão. E lutar unidos, por nossos espaços e direitos”, acrescenta.

Acompanhando a atuação do SINDMAR, ele enumera algumas prioridades da luta sindical – a defesa de postos de trabalho para os marítimos brasileiros, com a manutenção das Resoluções Normativas 72 e 80, a negociação dos Acordos Coletivos de Trabalho, a redução dos regimes de embarque, o avanço na proteção à maternidade da mulher mercante e, certamente, a questão salarial.

Embora o mercado de trabalho e a atual remuneração sejam bastante atraentes, Felipe recorda que certos valores estão acima dos atrativos monetários. Pensando assim, espera que sua geração se lance na vida profissional “com garra e determinação, mas movida pela integridade, respeito e espírito de equipe. Esses atributos tornam os profissionais mais competentes e responsáveis e fortalecem nossa gloriosa Marinha Mercante”, completa.

“Visitamos o navio em que meu pai embarcava, quando estive em Belém, e também o de meu irmão. Todos nós temos consciência da importância da profissão marítima para o país. E vamos atuar nos navios com seriedade e responsabilidade”

Zacarias Filho



Informações do irmão determinaram escolha

Conhecer previamente a profissão mercante ajudou, mas as informações passadas pelo irmão mais velho selaram a escolha de Zacarias Filho pela vida mercante, após duas tentativas de ingressar na faculdade de Medicina. A perspectiva de crescimento profissional também influenciou e, hoje, o jovem se diz apaixonado pela navegação e pelo curso de Náutica, que virou uma tradição familiar. Elogiando a qualidade do aprendizado e da Escola, observa apenas a necessidade de adaptação do curso “às modernidades da Marinha Mercante”.

Outro aspecto que despertou sua atenção, ao ingressar na EFOMM, foi o número de colegas que desconheciam a atividade marítima. “Quando ingressei, era a maioria. Felizmente, isso está mudando. Também impressiona que o primeiro contato com o navio mercante seja no embarque para praticagem. Isso causa um choque no aluno. Diferente da época do PIM, quando o aluno embarcava durante seis meses, após o primeiro ano de Escola. Dava vivência de bordo”, afirma.

Por isso, Zacarias Filho utilizou sua condição de filho de oficial mercante para apresentar amigos da Escola às embarcações e ao cotidiano da profissão. “Visitamos o navio em que meu pai embarcava, quando estive em Belém, e também o de meu irmão. Todos nós temos consciência da importância da profissão marítima. E vamos atuar nos navios com seriedade e responsabilidade”, garante o jovem.

Atraído pela navegação de cabotagem, “para pegar experiência e conhecer mais o meu país”, ele não pensa

nos momentos em que, por conta da profissão, ficará longe da família, dos amigos – “e do xodó da casa, meu cachorro Fred”. Em sua opinião, a própria vivência na Escola prepara os futuros navegadores para esse desafio. Acima de tudo, como filho de marítimo, recorda que o pai, “mesmo de longe, sempre foi muito presente em nossas vidas”.

Esse aspecto foi tão marcante que ele espera “conseguir o mesmo” quando tiver seus próprios filhos. “Com certeza, não posso ignorar a experiência dos meus pais. Eles participam das minhas decisões e eu me sinto ainda mais seguro quando estão cientes das minhas escolhas e decisões”, admite.

Em relação ao futuro profissional, Alexandre Zacarias Filho se preocupa com uma possível abertura do mercado à mão de obra estrangeira. O tema foi bastante discutido entre seus colegas e professores mercantes, pois poderá significar “uma queda vertiginosa na qualidade do trabalho a bordo e nos riscos à navegação”, sem falar no salário da categoria.

“Não considero nossos salários exagerados, se levarmos em conta a responsabilidade que temos nas mãos. E temos que lidar com ela todos os dias!”, analisa o jovem. Por isso, ele indica o acesso à informação sobre a vida mercante e a atuação sindical como uma necessidade.

“É fundamental a presença do SINDMAR nas Escolas de Formação, para tirar as dúvidas frequentes dos alunos sobre a profissão, mostrar o que tem sido feito. Todos deveriam ter esse conhecimento. Participei de várias palestras do SINDMAR e gostei muito”, conclui Zacarias Filho, parabenizando todos os colegas pelo ingresso no “mundo mercante”.

Apadrinhado

de credibilidade

Armadores insistem em erro, abusam de torpezas e usam indevidamente dados de estudo sobre demanda e oferta de oficiais

Nos primeiros meses de 2011, a Autoridade Marítima Brasileira, representada pela Diretoria de Portos e Costa (DPC), convidou as representações sindicais dos oficiais mercantes, SINDMAR, e dos armadores, Syndarma, para acompanharem estudo sobre a demanda e oferta de oficiais mercantes, que foi realizada ao longo do ano pela Schlumberger Business Consulting. A empresa foi contratada pela Transpetro, que também acompanhou o estudo.

Com o título de "Sistemática para equilibrar a oferta e demanda de oficiais de Marinha Mercante no mercado brasileiro", a pesquisa se baseou em dados fornecidos por todos que acompanharam o estudo e, pelo menos em sua origem, pretendia projetar a quantidade de profissionais necessários para suprir o setor até 2020, provendo a Autoridade Marítima de mais um recurso para a definição de vagas necessárias nos cursos de formação. O trabalho foi apresentado ao setor em outubro de 2011 e buscou retratar o cenário de julho do mesmo ano. As projeções para o futuro tiveram total discordância da Autoridade Marítima, assim como do SINDMAR, perdendo-se assim um dos mais importantes objetivos do estudo.


MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
Rua Trófilo Ottoni, nº 4
CEP: 20090-070 – Rio de Janeiro – RJ
(21) 2104-5194 – acom@dpcc.mar.mil.br

Ofício nº 18/DPC-MB
E8/MAR/1
999
63012.007964/2011-21

Rio de Janeiro 12 de dezembro de 2011.

A Sua Senhoria o Senhor
SEVERINO ALMEIDA FILHO
Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
Av. Presidente Vargas, 309 – 13º andar
CEP: 20040-010 – Centro – RJ

Assunto: Déficit de Oficiais de Marinha Mercante (OMM)

Rogério Paschoa Senouci

1. Em resposta ao OC. Nº SA/10da – 0868/2011, de 1º de novembro, gostaria, inicialmente, de justificar-me pela demora em assinar e responder, pois no período estava saindo de viagem, em férias, seguido da reunião da EMG da qual participei. Após o regresso, estive ausente alguns dias devido a forte gripe.
Quanto às preocupações e pedidos manifestados no documento citado, gostaria de tecer as seguintes considerações, algumas já apresentadas durante a própria reunião em que estivemos juntos:
 - a. O trabalho da Schlumberger, independente, foi acompanhado, mas não controlado pela Marinha e demais participantes da comissão tripartite;
 - b. A falta de 227 OMM, mencionada no trabalho, reflete o conjunto de todas as medidas já tomadas para enfrentar o problema, inclusive eventuais acordos assinados entre o SINDMAR e empresas de navegação, anteriormente ao período de levantamento dos dados. As consequências do acordo com a Petrobras, para os navios que ainda não usam beneficiários de seus cláusulas por questão de assinatura, só ocorrerão na próxima atualização do trabalho, não representando qualquer enfraquecimento do mesmo;
 - c. A Marinha concordou, após as correções introduzidas tais como a verificação dos despachos, com a metodologia adotada pela Schlumberger para a determinação

- 1 -

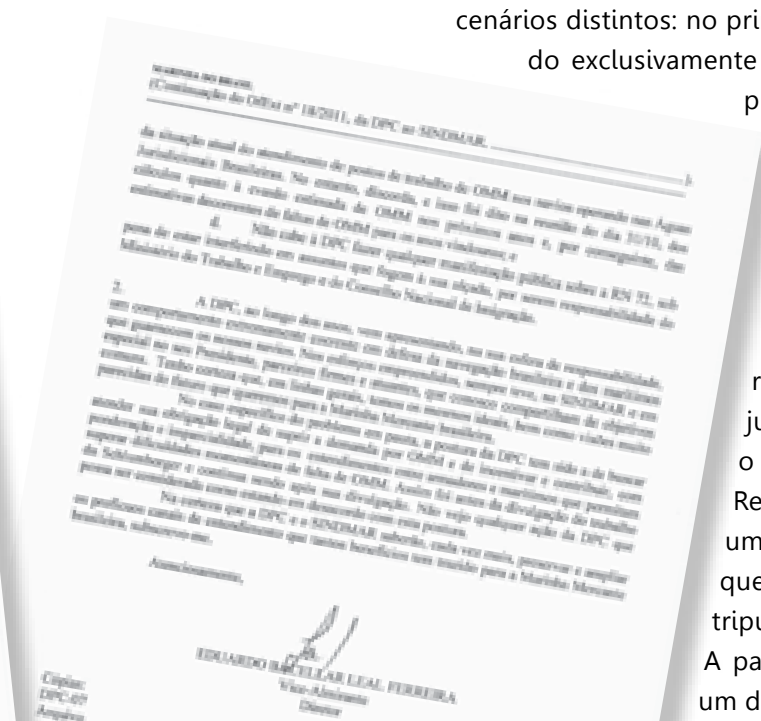
63012.009050/2011-02



Fotos: SINDMAR

Para desenvolver a pesquisa, a empresa de consultoria considerou 615 embarcações nacionais e estrangeiras em operação no Brasil. O estudo abordou três cenários distintos: no primeiro, houve análise de oferta e demanda, considerando exclusivamente o Cartão de Tripulação de Segurança, referente à tri-

pulação mínima exigida para a navegação mercante. Ali, encontrou-se um superávit de 756 oficiais no mercado. Contudo, o número de tripulantes utilizado de fato pelos armadores, em atendimento às exigências operacionais das embarcações, mostrou-se, após a observação de 185 despachos de embarcações, um número de oficiais maior do que o exigido nos CTS. Considerando esse aspecto, foi gerado um segundo cenário, em julho, e foi apurado um déficit de 227 oficiais. Por fim, o estudo trabalhou a hipótese da aplicação integral da Resolução Normativa número 72 (RN-72), considerando um determinado momento – improvável de ocorrer – em que todas as embarcações e plataformas tivessem de ser tripuladas pelo total máximo de oficiais previsto na RN-72. A partir disso, montou-se o terceiro cenário, que apontou um déficit de 906 oficiais. Improvável de ocorrer porque este número, para ser alcançado, teria de ser considerado que todas as embarcações teriam de estar em operação em nossas águas por mais de dois anos. Não há como. As embarcações são substituídas, contratadas e requeridas ao longo do tempo.



Confira o ofício enviado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) ao SINDMAR

Armação

O SINDMAR, que acompanhou os detalhes do estudo, se antecipou a sua conclusão e buscou encontrar solução na própria RN-72. O Sindicato utilizou a própria flexibilidade prevista da Resolução no parágrafo único de seu artigo 3º, que prevê a possibilidade de extensão de prazo para a contratação de oficiais mercantes, antevendo-se a qualquer desequilíbrio que pudesse surgir, dando margem à alteração na RN-72 em decorrência de paralisação de inúmeras embarcações por falta de oficiais.

No mercado de trabalho gerado pela Resolução, o SINDMAR já havia detectado falta de condições adequadas para motivar os oficiais mercantes a trabalharem nas embarcações afretadas à Petrobras para utilização na cabotagem. Longo tempo de embarque, baixos salários e o convívio difícil a bordo com outras nacionalidades por conta da cultura, incluindo até mesmo alimentação, além da indispensável utilização rotineira de uma segunda língua, motivou o Sindicato a entendimentos com a estatal para celebrar um Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho existente, concordando previamente com o aumento do prazo para tais contratações, desde que fosse mantido o número de empregos já gerados e a vigência de um Acordo Coletivo. Desta forma, até outubro de 2013, disponibilizou-se 902 oficiais no mercado que não necessariamente teriam de ser empregados no cumprimento da RN-72.

“Lutamos por uma Marinha Mercante brasileira. É uma luta muito diferente da Armação”



UNIFICAR • Como o senhor avaliava o estudo da Schlumberger?

SEVERINO ALMEIDA • Foi uma iniciativa positiva, apesar do mau uso que a Armação está fazendo. Mas, não foi surpresa.

UNIFICAR • Como assim?

SEVERINO ALMEIDA • Desde o começo, a Armação tem tido uma postura pouco séria no trato desta matéria. É comportamento recorrente que se iniciou em 2004 e não irá acabar nem tão cedo. Estão caindo no descrédito. A cada ano, são previsões e mais previsões, números e mais números estratosféricos que lançam na mídia, mas não se confirmam. Não seria agora que se comportariam de forma diferente.

UNIFICAR • E quanto ao método aplicado ao estudo?

SEVERINO ALMEIDA • Achamos os técnicos responsáveis pelo estudo competentes. Houve pouca discordância entre os participantes. Não gostamos, é verdade, de um estudo desta magnitude ser realizado por empresa estrangeira, operando em nosso setor, nem que tenha sido paga por uma estatal, mesmo sendo a Transpetro que conhecemos bem. Mas, não poderíamos nos recusar a participar; tínhamos a nos tranquilizar a seriedade com que a DPC tem tratado este assunto ao longo do tempo. Mas, preferíamos que a empresa fosse brasileira e que tivéssemos participado do contrato para a realização do estudo.



UNIFICAR • Os números preocuparam o SINDMAR?

SEVERINO ALMEIDA • Pelo contrário. Estamos seguros hoje que há inclusive um superávit de oficiais no mercado, considerando-se apenas a observância dos CTS das embarcações. Isto nos deu enorme tranquilidade quanto ao nosso presente e folga para crescimento no futuro em nosso setor. Os déficits encontrados surgiram quando consideramos situações limites; e mesmo assim o nosso Sindicato já tomou iniciativas para reduzir qualquer risco de falta de oficiais no mercado, utilizando instrumento da própria Resolução e decidido apoio do Ministério do Trabalho e Emprego, particularmente de sua Coordenação de Imigração.

UNIFICAR • E quanto ao futuro, o estudo pode ter utilidade?

SEVERINO ALMEIDA • Acho difícil, neste estágio. Nos últimos três meses do estudo, os pesquisadores avançaram demais em suas abordagens sem uma maior preocupação de nos dar oportunidade de melhor acompanhamento. Os números encontrados não nos são confiáveis. Mas, é possível reestudá-los com o nosso adequado acompanhamento e, particularmente, da DPC; isso se a Diretoria se dedicar.

UNIFICAR • Por que o senhor não incluiu o Syndarma acima?

SEVERINO ALMEIDA • O comportamento do Syndarma não tem nos motivado a acreditar que eles querem efetivamente soluções para problemas verdadeiros. Querem é nos ver fora de seus navios. Não é o tipo de contribuição construtiva porque o cenário que pretendem alcançar não está no âmbito de considerações aceitáveis para nós. Mas, faz parte. E, certamente, seria convidado pela Autoridade Marítima.

UNIFICAR • A DPC concordaria com este entendimento?

SEVERINO ALMEIDA • Duvido que seja diferente. A DPC, até pela sua competência legal no nosso setor, necessita estar isenta de defesa de qualquer dos dois lados. O seu lado é a intransigente defesa da doutrina de um poder marítimo crescente para nosso país. A compreensão e paciência que se obriga a ter com a Armação deve ser a mesma que tem conosco. Ousaria afirmar que estamos mais próximos dela do que a Armação.

UNIFICAR • Por quê?

SEVERINO ALMEIDA • Porque sempre buscamos a verdade dentro de um esforço de busca de soluções para qualquer problema de fornecimento de mão de obra nacional para os navios que operam em nossas águas. A Armação, por outro lado, tem outra perspectiva: quer se livrar de nós.

UNIFICAR • A DPC percebe isto?

SEVERINO ALMEIDA • Seria mais apropriado perguntar a própria DPC. Mas, é fato que temos demonstrado seriedade nesta questão e denunciado comportamentos da Armação que infelizmente tem se confirmado. Por exemplo: quando da última reunião para a apresentação do estudo da Schlumberger, afirmei em alto e bom som, até mesmo com certa indignação, que se o estudo que foi apresentado em outubro não explicitasse o novo cenário com o Aditivo assinado com a Petrobras em setembro, os armadores iriam vender o peixe dos números de julho, constante no estudo, como atualizadíssimos e sempre com destaque para o pior cenário. Não deu outra!

UNIFICAR • Os Aditivos aos Acordos Coletivos de Trabalho vão perdurar?

SEVERINO ALMEIDA • Espero que não. Afinal lutamos por uma Marinha Mercante Brasileira, com nossa bandeira na popa e tripulada por brasileiros; e não por uma Marinha Mercante infestada de embarcações estrangeiras, com tripulantes brasileiros fugindo do desemprego. É uma luta muito diferente da Armação.

Apagão

Este aditivo, celebrado em setembro de 2011 com a presença de dois diretores da Petrobras e do Gerente-Executivo de Recursos Humanos, além do Presidente do Conselho Nacional de Imigração e representante da Autoridade Marítima, demonstrou de forma inequívoca a capacidade de nossa organização sindical de antecipar-se a qualquer possibilidade de risco de atendimento às exigências da RN-72, utilizando-se de mecanismos previstos na própria Resolução.

Os Acordos Coletivos de Trabalho celebrado, no início de dezembro, com 30

empresas que operam no segmento do Apoio Marítimo, aliados ao Termo Aditivo ao Acordo Coletivo da Petrobras, firmado em setembro, garantem com tranquilidade o equilíbrio entre a oferta e a demanda por oficiais mercantes brasileiros no país.

De forma torpe, distorcendo enfoques de um trabalho realizado com seu próprio acompanhamento, o Syndarma tem insistido junto às autoridades do governo sua tese absurda quanto à necessidade de alteração da Resolução Normativa 72 ou mesmo de sua suspensão pelo prazo de cinco anos. O que eles querem são os balcões das empresas de navegação repletos de oficiais desempregados junto com a possibilidade de utilizar tripulantes mais baratos, sujeitos ao trabalho sem nenhuma proteção de Acordos Coletivos ou organização sindical que os defenda em nossas águas jurisdicionais.

No entendimento do SINDMAR, a situação do mercado de trabalho, considerando demanda e oferta de oficiais, está plenamente equilibrada. O Sindicato destaca, ainda, que o mercado de trabalho não é es-

tático e a condição de comprovada flexibilidade da RN-72 não só demonstra importante, mas, também, sinaliza longa vida para este fundamental instrumento de equilíbrio de mercado.



A posição do SINDMAR em relação aos números apurados é compartilhada pela Diretoria de Portos e Costas, através do Ofício nº 18/DPC-MB, de 12 de dezembro. No documento, o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, observa que o déficit de 227 oficiais mercantes “reflete o conjunto de todas as medidas já tomadas para enfren-

tar o problema”, incluindo os acordos assinados entre o SINDMAR e empresas de navegação antes do período de levantamento dos dados. Portanto, como bem observou o Diretor, “as consequências” dos acordos assinados posteriormente irão aparecer na próxima atualização do trabalho.

Destacando a importância dos novos ACTs e do Termo Aditivo com a Petrobras para o equilíbrio do mercado, o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, reitera que, “mesmo os resultados apurados em julho não justificariam qualquer alteração na Resolução Normativa 72, do Conselho Nacional de Imigração, conforme pretendem os armadores”.

Com o argumento de falta de oficiais mercantes, os representantes das empresas querem suspender o artigo 3º da RN-72, para desobrigar a contratação de oficiais brasileiros pelos navios estrangeiros que atuam em nossas águas jurisdicionais. Isso comprometeria não apenas o mercado de trabalho dos oficiais mercantes, mas o conjunto das relações trabalhistas de nossos representados em nosso país.

Porto do Rio modifica norma que dificultava acesso de tripulantes ao terminal

Representado pelo Diretor Odilon Braga, o SINDMAR participou, no dia 19 de setembro, da reunião promovida pela Cesportos/RJ com a comunidade marítima e instituições públicas, em busca de uma solução para melhorar o acesso dos tripulantes ao Porto do Rio de Janeiro. Em julho deste ano, o acesso foi limitado ao portão 1, localizado na Estação Marítima de Passageiros do Pier Mauá, a fim de cumprir o Plano de Segurança do Governo Federal, que tem como prioridade a fiscalização do terminal e sua certificação.



A Cesportos/RJ organizou encontro que contou com a participação do SINDMAR, da Marinha do Brasil, membros da comunidade marítima e instituições públicas

Fotos: Luciana Aguiar



As dificuldades enfrentadas pelos tripulantes já haviam sido abordadas em reunião realizada no SINDMAR, no dia 26 de julho, entre o Diretor Odilon Braga e o Delegado de Polícia Federal Wagner José Gomes Pereira, Coordenador da Cesportos/RJ. Na ocasião, o SINDMAR propôs a abertura do portão localizado entre os armazéns 13 e 14 e do portão 24, para acesso dos trabalhadores marítimos e atendimento às exigências de segurança e alfandegárias. A questão tornou-se pauta de agenda da Cesportos/RJ.

Além da distância até as embarcações, a restrição do acesso ao porto somente pela Estação Marítima do Pier Mauá gerou a necessidade do pagamento de US\$ 25,00, a cada entrada ou saída dos tripulantes, como se os marítimos fossem turistas ou passageiros de navios de cruzeiros.

No encontro com a comunidade marítima, o Coordenador comunicou a revogação da portaria que determinava a limitação de acesso ao portão 1. Os novos procedimentos foram definidos através de orientação normativa, enviada à comunidade marítima no dia 22 de setembro, com esclarecimentos sobre o ingresso no terminal.

SINDMAR promove resgate da memória sindical marítima

Numa iniciativa pioneira, visando à preservação da história de lutas e conquistas dos trabalhadores marítimos brasileiros, o SINDMAR promoveu o lançamento, no dia 26 de outubro, no Rio de Janeiro, da reedição do livro Memórias de um Pelego, do CLC Romulo Augustus Pereira de Souza. Em tom de prosa, o ex-líder sindical registra alguns dos aspectos mais significativos do universo da Marinha Mercante nacional, entre as décadas de 1950 e 1990.



Obra rara no meio sindical marítimo – onde os poucos autores existentes escrevem livros técnicos ou sobre embarcações, mas não sobre os trabalhadores que as tripulam – Memórias de um Pelego foi publicado originalmente em 1997 numa edição do próprio autor que estava esgotada.

Coube ao SINDMAR a responsabilidade e o esforço de resgatar essa memória, pesquisando em acervos e fazendo contatos com pessoas envolvidas no projeto, dentro e fora do país. Dessa forma, a trajetória profissional dos nossos marítimos naquele período histórico não será esquecida. O relançamento do livro reuniu antigos companheiros de profissão, amigos e familiares do autor.

“O que eu lembro, eu sou”

Emocionado, o CLC Romulo Augustus elogiou a preocupação do SINDMAR em manter viva a história da atividade marinha, cuja enorme importância para a economia do país raramente é mencionada. Considerando a iniciativa como “um resgate desse esquecimento”, uma vez que tantas informações se perdem com o tempo e o descaso, o autor citou uma fala do personagem Riobaldo, de Grandes Sertões Veredas, de Graciliano Ramos, para ilustrar o valor da preservação dessa memória.

“Graciliano escreveu ‘O que eu lembro, eu tenho’. Eu digo mais e diferente: o que eu

lembro, eu sou. Somos aquilo que lembramos. Cada um de nós é as memórias que tem. Quando reescrevi este livro agora, 16 anos depois [da primeira edição], percebi que não teria capacidade de escrevê-lo novamente, pois já não me lembraria de muitas informações”.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, acredita que a leitura do livro irá contribuir para que a categoria conheça melhor o processo de estruturação do movimento sindical marítimo, as lutas para manter empregos e dignidade profissional e o orgulho dos oficiais e eletricitas mercantes mais antigos, quando observam, hoje, as conquistas e o crescimento da Representação Sindical.

“Foram os mais jovens que nos motivaram a reeditar esta obra, exatamente porque desconhecem nossa história e nossas lutas. Graças ao Romulo, hoje podemos apresentar aos jovens companheiros uma parte do nosso passado. Queremos que visitem nossa história para compreender nosso presente e preparar um futuro ainda melhor para a categoria”, admitiu o Presidente do SINDMAR.

O líder sindical aproveitou a oportunidade para cumprimentar o Segundo Presidente do Sindicato, José Válido, e o Diretor-Procurador, Marco Aurélio Lucas, por conduzirem o processo de unificação. “Ambos foram fundamentais na condução do nosso ‘barco’. Sem o Válido, a unificação não existiria. Marco Aurélio teve a visão de que os eletricitas mercantes poderiam dar passos muito maiores. Mas Sindicato não é diretoria. Sindicato somos todos nós, os representados”.

O livro Memórias de um Pelego pode ser adquirido na Sede e nas Delegacias Regionais do SINDMAR.

O Presidente do SINDMAR, Severino Almeida, congratula Romulo Augustus pelo livro que contribuirá para que a categoria conheça melhor o processo de estruturação do movimento sindical marítimo





O que disseram os convidados



"Isso aqui, para ele [Romulo], é vida e reconhecimento. Chegar aos 80 anos e ser reconhecido, é vida. Agradeço a cada pessoa que está presente aqui. Isso é mais um capítulo da vida dele, a relação e o amor dele com isso. Ele tem muita gratidão e apreço pelo SINDMAR e pelo Severino, que resgatou um homem valoroso"

Andrea Letícia Pereira de Souza Sydon

Filha do CLC Romulo Augustus

"Hoje é um dia especial para nós e também para o Romulo. Estamos [os oficiais mercantes] completando oito décadas de organização sindical. Máquinas foi o primeiro Sindicato a ter sua carta sindical, depois da reforma do Lindolfo Collor. Náutica foi em 1932. Esses 80 anos não poderiam passar em branco. Afinal, os oficiais mercantes começaram unificados, em 1928, dentro de uma Associação que representava todos. A divisão veio por imposição legal do governo. O que fizemos em 2000 [reunificação da categoria e criação do SINDMAR] foi um resgate do nosso passado. Nos anos 90, tivemos dificuldades de emprego, salários baixos. Hoje, estamos na parte de cima da senóide. E metade da nossa história é do Romulo. Tivemos gerações que lutaram e se sacrificaram para estarmos em condições de fazer o que fazemos hoje. Estamos aqui entregando essa publicação à Marinha Mercante, aos sindicatos coirmãos e ao setor porque a Marinha Mercante não é feita só por oficiais. Todos os sindicatos que labutam são parte dessa história. Reeditamos o livro e Romulo cedeu os direitos autorais ao SINDMAR, para que as novas gerações possam reeditá-lo"

Severino Almeida Filho
Presidente do SINDMAR

"A história de lutas e conquistas do nosso sindicalismo é muito rica, mas pouco registrada. E o que não se registra, se perde. Nossa categoria teve atuação marcante em diversos momentos da nação, em iniciativas importantes, e não apenas para impulsionar a Marinha Mercante, mas a sociedade brasileira como um todo. Por exemplo, contribuimos para estruturar a Previdência Social brasileira, ao criarmos um dos três primeiros institutos de assistência do país, o IAPM. E quase ninguém se recorda disso. Então, espero que a iniciativa do SINDMAR contribua para difundir mais a nossa história e que muitos outros livros ajudem a registrá-la"

José Válido

Segundo Presidente do
SINDMAR



"Fui surpreendida porque vi meu nome no livro e fiquei muito emocionada. Tudo o que fiz foi porque o Sindicato [de Náutica] era minha casa, dos 18 aos 50 anos. Hoje, continuo no SINDMAR, porque o pessoal sempre me chama. Agradeço mais uma vez por vocês [Romulo e Severino] terem se lembrado de mim"

Maria Helena Ferraz

Secretária do antigo Sindináutica durante 32 anos, homenageada no livro



"Romulo foi merecidamente elogiado aqui pela sua grandeza. Foi mérito dele conseguir aposentadoria integral para os ex-combatentes mercantes. Fomos a primeira categoria que conseguiu isso. É preciso lembrar que, quando tudo estava perdido, não foram os críticos que salvaram a Marinha Mercante. Não foram os armadores, nem os políticos. Foram os trabalhadores, como exemplifica o passado que ele registrou"

OSM Edson Areias

Consultor Jurídico da CONTTMAF

"Sempre fui um marinheiro que vivi mais no mar. Outros fazem muito pela Marinha Mercante em terra, como Romulo e Severino. Fiquei 47 anos no mar, mas nunca me desvinculei do meu sindicato. Quero cumprimentar o Romulo pelo livro e pelos anos em que ficou à frente do Sindicato de Náutica"

CLC Álvaro Almeida

Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante

"Toda publicação, todo resgate de memória, é importante. Conhecendo o passado, temos condições de manter o presente e fazer um futuro melhor. Temos poucos livros escritos sobre Marinha Mercante. A sociedade brasileira tem uma maritimidade nata, mas esquecida. O livro dele é importante para criarmos um acervo de livros e informações, para que a sociedade conheça a Marinha Mercante e sua importância para o país"

CLC Jones Soares

"É um prazer estar aqui. Conheço o Comandante Romulo há muito tempo. Ele é um ícone do sindicalismo brasileiro, pelo que conseguiu conquistar, nos áureos tempos"

CLC Calenzo

"O livro resgata a história da Marinha Mercante. É a palavra ideal para traduzir: resgate"

CLC Gondar

"É fundamental contar histórias de uma atividade importante como é a mercante. É preciso encantar as novas gerações com a importância da Marinha Mercante. A importância do mar para nossa economia e para o nosso desenvolvimento. Esse livro é fundamental, que conta parte dessa história"

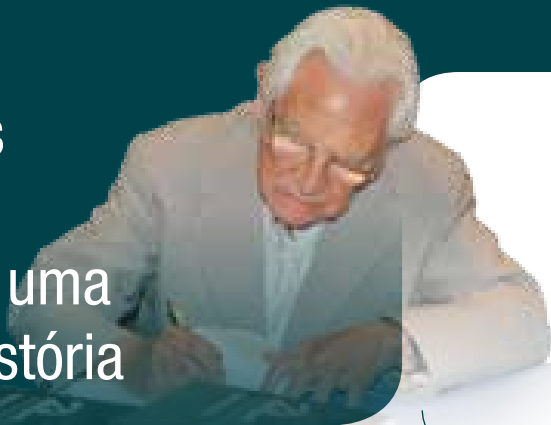
Marianne von Lachmann

Presidente do SindaRio



O Secretário da ITF, Antonio Fritz, prestigia o lançamento do livro que é rara obra no meio sindical marítimo

Memórias de quem vivenciou uma grande história



"Um pensador francês do século XIX, [Ernest] Renan, dizia: 'quando o escritor acaba de escrever um livro, ele vira personagem'. É bem assim. Hoje, sou menos autor do que personagem desse livro. Ver velhos companheiros daqueles tempos é uma evocação daquele período"

CLC Romulo Augustus Pereira de Souza

UNIFICAR • Como surgiu a ideia de lançar a segunda edição do *Memórias de um Pelego*?

ROMULO AUGUSTUS • Essa segunda edição chega na época das comemorações dos 80 anos de fundação dos sindicatos de oficiais mercantes que deram origem ao SINDMAR. A ideia da publicação partiu do Sindicato e prontamente fiquei feliz em colaborar. Esse livro pretende resgatar parte da nossa história, que é pouco conhecida pelos jovens. Embora o título sugira isso, *Memórias de um Pelego* não é um livro autobiográfico. É voltado para a história do nosso movimento sindical.

UNIFICAR • Como foi escrever essa segunda edição?

ROMULO AUGUSTUS • Há livros de minha predileção que já reli muitas e muitas vezes. A cada vez que lia, sempre encontrava algo novo, que antes não notara. Aliás, duvido que os leitores da primeira edição, publicada em 1997, lembrem hoje a maior parte do seu conteúdo. Se é que se lembram do livro! Ao reescrever, surpreendi-me com vários episódios, como se fosse coisa nova, nunca vista. Assim é a mente humana. Eis a razão pela qual foi dito que os autores, ao fim de certo tempo, se confundem com seus personagens. Imagine eu, que contei casos dos quais fiz parte!

UNIFICAR • O fôlego para reescrever mais de uma década depois da primeira edição foi maior ou me-

nor? Podemos esperar novidades no futuro?

ROMULO AUGUSTUS • Reescrever essa edição foi bem menos cansativo, principalmente se considerarmos que os primeiros originais foram escritos numa Olivetti entre os anos de 1993 e 1995. Só mais tarde é que fui apresentado ao computador e aposentei minha valente auxiliar mecânica. Quanto às novidades, enquanto puder e a idade deixar, vou continuar escrevendo nas horas vagas. É algo compulsivo em certas pessoas, algo como o cigarro para o fumante, difícil de largar.

UNIFICAR • A segunda edição está melhor que a primeira?

ROMULO AUGUSTUS • Acredito que sim. Essa edição saiu muito bem cuidada, diferentemente da primeira, e enriquecida com fotos — algumas, de real conteúdo histórico. Mas isso só poderá ser melhor avaliado por quem leu a primeira edição.

UNIFICAR • *Memórias de um Pelego* ajuda a preservar a história do sindicalismo brasileiro?

ROMULO AUGUSTUS • Sim, o objetivo é preservar nossa memória, não deixar morrer. A nossa história sindical marítima, pelas peculiaridades da profissão mercante em longos períodos de ditadura e de comunicações muito precárias, é das mais notáveis de todo o sindicalismo brasileiro. Com este livro, mantemos viva a memória de uma categoria que é esquecida em sua contribuição para a economia do

país e para a sociedade. Portanto, estamos fazendo um resgate desse esquecimento.

UNIFICAR • O livro conta parte da história recente do sindicalismo marítimo no Brasil e, principalmente, a sua evolução nas últimas décadas. Isso poderá servir de registro para as novas e futuras gerações?

ROMULO AUGUSTUS • A segunda edição de *Memórias de um Pelego* mostra aos jovens que tudo o que temos hoje no sindicalismo marítimo foi obtido a duras penas. Nada caiu do céu, nem foi benesse de governos, que mais nos tiravam do que davam! A luta que herdamos das gerações que nos precederam no mar, e que precisamos manter, é aquela da manutenção e aprimoramento de tripulações brasileiras cada vez mais capacitadas para tripular quaisquer tipos de embarcações que ponham no mar para navegar. É isso que nos mantém no mercado e permite ao Sindicato negociar melhor. Pelo menos, até que cheguem os robôs... Como escoteiros, vamos permanecer alertas contra tentativas e argumentos em favor da desnacionalização da nossa Marinha Mercante, cujos pretextos mudam de cor como camaleões, mas nunca seus objetivos! Estes são permanentes!

UNIFICAR • Seu livro e o de Pergentino Alves, *Um esforço de Memória*, talvez sejam os únicos que contenham a visão de quem vivenciou o setor. Qual o

motivo para termos tão poucas publicações?

ROMULO AUGUSTUS • Realmente há bem menos informações do que gostaríamos. Os fatos narrados no livro do Pergentino, hoje quase impossível de achar, se passaram no período da ditadura Vargas. Como somos formados e somos reserva da Marinha do Brasil, havia uma dificuldade maior em [relatar] nossos movimentos reivindicatórios e em [editar] publicações.

UNIFICAR • O senhor acha que o relançamento do seu livro possa despertar uma onda de biografias?

ROMULO AUGUSTUS • Nem creio que aconteça isso. Até porque, é necessária uma razoável vivência no meio sindical. E isso, bem poucos tiveram. Por isso, atiro uma luva com endereço certo ao nosso atual Presidente Severino Almeida Filho. Já vi todos os grandes dirigentes sindicais, mas ele é o maior de todos em capacidade de construir. Espero que, num momento que só ele saberá, escreva a necessária sequência dessa narrativa, que foi iniciada por Pergentino Alves e continua em *Memórias de um Pelego*. Por último, gostaria de dizer que não considero o livro como meu. Não são memórias do Romulo; são memórias do sindicalismo marítimo. No momento em que terminei de escrevê-lo, passei de autor a personagem. O livro pertence, de fato e direito, ao nosso SINDMAR.

“Semana passada minha mulher e eu autorizamos nossa filha de 13 anos a entrar no Facebook. Em algumas horas ela acumulou 171 amigos e eu me senti um pouco como se tivesse dado à minha filha um cachimbo com ópio.”

Bill Keller • Jornalista, The New York Times



A ARMADILHA DO TWITTER

Não pretendo ser um estraga-prazeres. Edito um jornal que abraçou a nova mídia com entusiasmo e criatividade. Entendo que a internet alcança e mobiliza uma audiência global, que ela convida à participação e facilita – até certo ponto – a apuração de notícias. Mas, antes de nos rendermos à idolatria digital, devemos ponderar que a inovação sempre tem um preço. Às vezes imagino se ele não é um pedaço de nós mesmos.

Joshua Foer, em seu cativante best-seller *Moonwalking with Einstein*, cita um colossal exemplo do que nós trocamos pelo progresso. Até o século 15, as pessoas eram ensinadas a guardar uma vasta quantidade de informações. Façanhas da memória – como recitar de cor livros inteiros – não eram raras. Então surgiu o Mark Zuckerberg de sua época, Johannes Gutenberg. À medida que nos acostumamos a depender da página impressa, o hábito de guardar de cor caiu gradualmente em desuso. A capacidade prodigiosa de se lembrar ainda existe, mas, para a maioria, está na garagem.

Meu pai, que estudou engenharia no MIT na época da régua de cálculo, lamentava que a calculadora de bolso, com todas as suas conveniências, reduziu a capacidade matemática de minha geração. Muitos de nós descobrimos que a navegação por GPS comprometeu nosso conhecimento sobre as ruas da cidade e talvez tenha até

prejudicado nosso senso inato de direção.

Bater à máquina matou o ato de escrever à mão. Twitter e YouTube estão tirando nacos de nossa atenção. E o pouco de nossa memória que não entregamos a Gutenberg, abdicamos em favor do Google. Por que lembrar se achamos em segundos?

Robert Bjork, que estuda memória e aprendizado na UCLA, notou que mesmo estudantes muito inteligentes, familiarizados com o Excel, não são capazes de perceber nos dados padrões que seriam evidentes se não tivessem deixado o programa fazer a maior parte do trabalho.

Foer leu que a Apple contratara um grande especialista em monitores monitorizados – os painéis transparentes usados por pilotos. Ele se pergunta se isto significa que a Apple esteja desenvolvendo um iPhone que dispensaria usar os dedos no teclado. O comando viria diretamente do córtex cerebral (a Apple não quis comentar).

Estamos terceirizando nosso cérebro para a nuvem. O lado positivo é que isto libera massa cinzenta para coisas importantes. Mas meu pessimismo imagina se as novas tecnologias não estariam erodindo características essencialmente humanas: a capacidade de refletir, a busca por significado, a empatia genuína, um senso de comunidade conectado por algo mais profundo.

A mais óbvia desvantagem das mídias sociais é que elas são agressivamente distrativas. O Twitter não é uma mera presença no ambiente. Ele exige atenção e resposta – é o inimigo da contemplação e do aprofundamento. Cada vez que o notificador apresenta na minha tela um novo tuíte, eu experimento um pequeno surto de dopamina que me distrai imediatamente daquilo que eu estava fazendo, mas... mas... o que era mesmo que eu estava fazendo? Minha desconfiança em relação à mídia social é intensificada pela natureza efêmera dessas comunicações.

Não estou nem mesmo seguro de que esses novos instrumentos sejam genuinamente “sociais”. Há algo decididamente falso sobre a camaradagem no Facebook, algo ilusório sobre conectividade do Twitter. Espreite uma conversa na multidão digital e, muito frequentemente, ela é reduzida e redundante.

Como uma espécie de experiência masoquista, outro dia tuitei “#Twitter torna você burro. Discuta.” Isso produziu poucos flashes de inteligência (“Dê algum crédito a nossas escolas públicas!”); um par de respostas óbvias (“Depende de quem você segue”); algumas especulações compreensíveis de que minha conta tinha sido hackeada; e um monte de gírias. Quase todo mundo que não tinha algo profundo a dizer em resposta à minha pe-

quena provocação preferiu fazê-lo fora do Twitter.

Numa discussão real, a informação é cumulativa, a complicação é reconhecida, às vezes a persuasão ocorre. Numa discussão no Twitter, opiniões e nossa tolerância às opiniões alheias são atrofiadas. Não sei se o Twitter torna você burro, mas ele faz algumas pessoas inteligentes parecerem burras.

Percebo que estou atraindo fogo de tuiteiros apaixonados, de acadêmicos que adoram idolatrar novidades e de colegas do “The New York Times” que estão criando uma estratégia para a mídia social com o objetivo de ampliar o alcance de nosso jornalismo. Então deixe-me esclarecer: o Twitter é um recurso brilhante – um megafone para promoção, uma rede para a informação, uma valiosa ferramenta para organizar tudo, de encontros de donos de cães a revoluções. Embora eu não seja muito tuiteiro e preste pouca atenção à minha conta no Facebook, gosto de ver algo que escrevi cair na Twittersphere, mesmo quando sei – como agora – que o veredito da massa será hostil.

As desvantagens da mídia social não me incomodariam terrivelmente se eu não suspeitasse que a amizade de Facebook e a conversa no Twitter estão tomando o lugar da relação e da conversação reais. As coisas que podemos estar deixando de aprender – complexidade, acuidade, paciência, sabedoria, intimidade – fazem diferença.



NILSON JOSÉ LIMA

Representante da CONTTMAF junto à RPB-IMO, em Londres

IMO define novo Secretário-Geral e tema do Dia Marítimo Mundial 2012

Convenção sobre arqueação 1969

Durante o Comitê de Segurança Marítima (MSC 85), a Índia apresentou documento demonstrando sua preocupação com relação à falta de camarotes a bordo dos navios para receber os estagiários. Como proposta, tencionavam uma emenda à Convenção sobre arqueação que isentasse dos cálculos para tonelagem estes espaços fechados. O assunto rendeu várias discussões entre diversos Comitês e Subcomitês e ficou decidido, pela maioria dos delegados, não emendar a Convenção a fim de isentar estes espaços. Porém, aceitaram a ideia de produzir, durante a Conferência Diplomática em Manila, uma Resolução sobre o tema "Acomodações para Estagiários". Nesta Resolução, é demonstrado ser importante que os Armadores, Gerentes de navios e companhias de navegação providenciem acomodações apropriadas para estagiários a bordo dos navios novos e existentes.

Em 2011, o assunto retornou com um foco mais abrangente durante o MSC 89, envolvendo outros compartimentos de uso dos tripulantes e contando com contribuições da ILO e da Alemanha. Como resultado, ficou decidida a criação de um novo item de trabalho intitulado "Desenvolvimento de providências para assegurar a integridade e a implementação uniforme da Convenção sobre Arqueação 1969", com término previsto para 2013.

2012 – Entrada em vigor da Convenção STCW-F/95

A Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento do pessoal de embarcações de Pesca, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto (STCW-F) tem o objetivo de promover a segurança da vida e da propriedade no mar e a proteção do meio ambiente marinho. Esta Convenção é composta por Capítulos e Regras que são direcionadas para Comandantes e Oficiais de Náutica para Embarcações de Pesca de, no mínimo, 24 metros de comprimento e para Oficiais de Máquinas nas embarcações com potência igual ou superior a 750 kW.

Segundo o Artigo 12, a Convenção entraria em vigor 12 meses após a data na qual não menos que 15 Estados Membros da IMO ratificassem sem reservas este instrumento. Como a Convenção foi ratificada por Canadá, Dinamarca, Espanha, Rússia, Islândia, Letônia, Marrocos, Mauritânia, Namíbia, Noruega, Palau, Quiribati, Síria, Serra Leoa e Ucrânia, cumprindo assim os requisitos necessários para entrada em vigor, o documento passará a valer a partir de 29 de setembro de 2012.

Os Oficiais de Náutica certificados através da Convenção STCW podem ser habilitados de acordo com as Regras II/1, II/2, II/3, II/4, II/6, II/7 e II/8 do STCW-F e os Oficiais de Máquinas poderão se valer das Regras II/5 e II/7 desta mesma Convenção. O Brasil não ratificou esta Convenção.

Entrada em espaços confinados e resgate de pessoal

Na IMO, estamos desenvolvendo emendas à SOLAS para tornar obrigatórios os exercícios para entrada em espaços confinados e resgate de pessoal, com o intuito de reduzir as fatalidades dos marítimos. Durante este exercício, a tripulação será instruída em técnicas de ressuscitação e de primeiros socorros, além de se familiarizar com a utilização e teste dos equipamentos de comunicação, de resgate e de proteção pessoal. Este exercício deverá ser registrado da mesma maneira que os de combate a incêndio e abandono, e deverá ser realizado uma vez a cada dois meses. As emendas serão encaminhadas ao Comitê de Segurança Marítima (MSC 90) para aprovação final.

Conselho 106

Durante o período desta sessão, foi nomeado Koji Sekimizu como novo Secretário-Geral da IMO por um período inicial de quatro anos, assumindo suas funções em janeiro de 2012. O japonês assume o cargo do grego Efthimios Mitropoulos. Nessa sessão, também foi escolhido o novo tema para o Dia Marítimo Mundial: "IMO – cem anos depois do Titanic".

Pirataria e Guarda Armada a bordo

Durante o Comitê de Facilitação (FAL 37), tratamos da Guarda Armada a bordo dos navios mercantes. Algumas companhias já utilizam este serviço. O que estamos tratando são regras internacionais que permitam o embarque, desembarque e o transporte deste pessoal e seus armamentos, quando da passagem pelos Estados. Mediante estas preocupações, a IMO desenvolveu um questionário a ser respondido pelos Estados Membros no intuito de se manter a segurança da navegação e a facilitação do comércio internacional.

As respostas servem para que os Estados de Bandeira ou as Companhias tomem conhecimento dos requisitos e os problemas observados pelos Governos em relação à utilização deste grupo armado a bordo dos navios.

O Brasil apresentou um documento onde informava que, em nossas águas, é proibido o uso de armamento a bordo de navios mercantes e, em caráter excepcional, estaríamos permitindo o trânsito de navios estrangeiros com a presença da Guarda Armada. No entanto, o Comandante deve comunicar às

nossas autoridades com uma antecedência de 72 horas a presença desta Guarda. Assim sendo, enviaremos um representante da Polícia Federal a bordo do navio, que isolará o compartimento com os armamentos, utilizando um lacre que somente poderá ser retirado pela própria Polícia Federal na ocasião em que a embarcação sair de nossas águas. O Brasil é contra a criação de empresas de segurança para este fim e não permite o embarque ou desembarque deste pessoal com seus armamentos em território nacional.

Conferência diplomática para aprovar acordo que empregaria 1,5 milhão de marítimos

Em 1977 foi criada a Convenção de Torremolinos, que trata da segurança de embarcações de pesca de no mínimo 24 metros de comprimento, sendo esta a primeira tentativa de por em prática uma Convenção para proteger o setor da pesca. A segunda tentativa foi realizada em 1993 através do Protocolo de Torremolinos. As duas tentativas não foram bem sucedidas. Estima-se que, com a entrada em vigor desta Convenção, estaríamos empregando 15 milhões de pessoas, das quais aproximadamente 1,5 milhão de marítimos.

Como uma terceira tentativa, a IMO realizará, em 2012, uma Conferência Diplomática na África do Sul. O encontro terá duração de três dias e visa, também, à aprovação de um acordo para facilitar a entrada em vigor do Protocolo de Torremolinos.

Antes de entregar o cargo, o Secretário-Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos, mencionou que "a segurança dos pescadores e das embarcações de pesca faz parte integrante do mandato da IMO, mas os dois instrumentos que tratam da segurança de embarcações de pesca, que foram adotados pela Organização, não entraram em vigor devido a uma variedade de obstáculos técnicos e legais e, infelizmente, o setor da pesca ainda está vivenciando um grande número de mortes a cada ano. Agora, a entrada em vigor da Convenção STCW-F em 2012 e os trabalhos que estão sendo desenvolvidos para colocar em vigor o Protocolo de Torremolinos, como um instrumento de segurança internacional, deverão desempenhar um papel importante para ajudar a reverter essa tendência".

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

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



CERTIFICADO STCW

Delegacia de Belém

promove palestras para alunos e associados

A Delegacia Regional do SINDMAR em Belém iniciou, em agosto, um Ciclo de Palestras sobre os principais aspectos relacionados à atividade cotidiana na Marinha Mercante que interessam diretamente aos profissionais do setor. O trabalho é direcionado aos alunos das diversas turmas de formação do Ciaba e também ao quadro social do Sindicato. O objetivo é esclarecer os participantes sobre o cenário atual da Marinha Mercante e as ações do SINDMAR em defesa de nosso setor.

Com a consolidação do evento, diversos temas relevantes passaram a compor os debates, que são conduzidos por palestrantes com grande experiência profissional em suas respectivas áreas de atuação. A iniciativa tem recebido excelente acolhida.

As palestras inaugurais foram realizadas nos dias 24 e 25 de agosto, para um público de 49 alunos das turmas Ason/Ciaba 2-2011 e Asom/Ciaba 1-2011. Desde então, a procura de interessados tem sido constante, pois os assuntos dizem respeito ao dia a dia dos profissionais marítimos.

Além de temas específicos sobre a atividade marinha, palestras focadas no bem-estar e na qualidade de vida também estão na pauta. Foi o que ocorreu



no dia 23 de novembro, quando o médico urologista Ricardo Rocha, titular da Sociedade Brasileira de Urologia, compareceu à Delegacia de Belém para debater um tema que hoje desperta a atenção de todos os seres humanos – a “Longevidade Saudável”.

Durante a palestra, o médico tirou dúvidas sobre o processo de envelhecimento, prevenção de doenças diversas, incluindo aquelas derivadas do estresse cotidiano, e os principais cuidados que o indivíduo deve

Alguns temas abordados no Ciclo de Palestras

- Ética
- O cenário do transporte marítimo internacional, o elemento humano e os interesses do setor
- Transporte Aquaviário e Meio Ambiente
- Transporte Aquaviário e Ministério do Trabalho e Emprego
- Previdência Social e seus múltiplos aspectos
- Transporte Aquaviário e Regulamentação
- Longevidade Saudável
- Apoio Marítimo (e seu universo laboral)
- Sistemas e Equipamentos de Máquinas e Operações de Carga e Descarga
- Cabotagem e Longo Curso
- Aprofundamento do Trabalho Marítimo
- Instrumentos legais de proteção ao mercado de trabalho no Brasil



Fotos: SINDMAR

ter para envelhecer com qualidade. Esses e outros aspectos relacionados ao tema estão disponíveis no site www.longevidasaudavel.com.br

A palestra e a iniciativa do SINDMAR foram elogiadas pelos presentes, inclusive com sugestões para que os próximos debates sejam abertos aos familiares.

Os interessados em participar do Ciclo de Palestras podem obter informações através dos tels.: (91) 3345-3460 ou 3345-3451, ou e-mail: secretariapa@sindmar.org.br

Ética foi o tema da palestra do CLC
Abílio para os alunos do CEFAQ/CPAOR



Programa de Atualização de Fluviários

Nos meses de setembro e outubro, a Delegacia de Belém desenvolveu também o “Programa de Atualização de Fluviários”, projeto em parceria com a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental que alcançou pleno êxito. Durante o evento, fluviários da Turma CEFAQ II/III-F, daquela Capitania, tiveram palestras sobre segurança da navegação, do elemento humano e do meio ambiente.

Técnicos do Ministério do Trabalho e Emprego, Antaq, Anvisa e INSS, e Oficiais Mercantes altamente qualificados atualizaram os participantes sobre questões importantes. Entre outros, constaram do Programa assuntos como: gerenciamento de segurança; fiscalização nas empresas e nas embarcações; diferentes tipos de Contrato de Trabalho (determinado, indeterminado e viagem redonda); CIR, Rol de Equipagem e Carteira de Trabalho (CTPS); propósitos da Justiça do Trabalho; Ética; áreas de atuação e competências das Agências fiscalizadoras; natureza e propósitos de Resoluções, Normas, Convenções e Leis de proteção ao trabalho marítimo e à navegação, no âmbito nacional e internacional.

Devido ao resultado positivo, está em estudo a continuidade do Programa em 2012.



Sérgio Barreto

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

Lobby estrangeiro

Perto do fim do ano, andou dando problemas o navio Vale Beijing, gigante de 400 mil toneladas que acabou de sair do estaleiro STX, da Coreia do Sul. Embora ninguém deseje desastres ambientais, isso prova que não se pode alegar qualidade para importar navios e plataformas. A Vale tem encomendas de 35 meganavios, naquele país e na China, por bilhões de dólares.

Alega a ex-estatal (do mesmo modo que o grupo de Eike Batista) que aqui as coisas custam mais. Sem dúvida, há o Custo Brasil, porém uma empresa que extrai minério do solo deveria prestigiar sua terra. Além disso, diante da enorme distorção cambial, tudo no Brasil é mais caro. O próprio Ministro da Fazenda, Guido Mantega, já declarou que o nível ideal do dólar seria de R\$ 2,30.

Há alguns anos, a Vale resolveu extinguir sua subsidiária Docenave. Os navios de cabotagem foram para a Log-In, na qual a empresa tem cerca de 1/3 do capital e os que operavam no exterior foram simplesmente vendidos. Anos depois, com o preço do minério batendo recordes históricos de alta, diretores da Vale vieram a público se queixar: "Os fretes estão muito altos", diziam. Em seguida, a Vale resolveu recompor sua frota, exclusivamente com navios construídos no exterior. Vale

e grupo Eike também deveriam participar da recuperação da indústria naval.

As encomendas do pré-sal estão estimadas em US\$ 180 bilhões. São centenas de barcos, navios, plataformas fixas e navios-sonda. Enquanto estaleiros e fornecedores se articulam para elevar o conteúdo local, executivos asiáticos percorrem os gabinetes, em Brasília. Tentam convencer as autoridades de que é mais barato importar. Fala-se no atraso do estaleiro Atlântico Sul, com o navio João Cândido. Trata-se de um fato à parte. A montagem do navio se deu junto com a construção do próprio estaleiro, mas a entrega – a ser certificada por sociedade classificadora internacional, já está solucionada. E, a propósito, a tecnologia do estaleiro é da coreana Samsung.

Quando Delfim Neto era o czar da economia, o Brasil caiu na tentação estrangeira: o governo estimulava a importação de navios, sem impostos e com ampla carência, pois negociava, com governos estrangeiros, um empréstimo em moeda forte paralelo à compra do bem. Hoje, o Brasil não precisa de moeda forte, mas pode sucumbir aos menores preços estimulados pelo Custo Brasil e pela enorme distorção cambial.

Sem comando

A faxina da presidente Dilma na área de Transportes foi boa do ponto de vista moral. Mas afetou o setor. Dados de novembro mostram que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC II) liberou apenas 11,3% das verbas, mas, em Transportes, somente 1%. Isso não é culpa do Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, mas, sem respaldo político, ele tem dificuldades em arrancar verbas na Casa Civil, Fazenda e Planejamento.



Fotos: SINDMAR

Transatlânticos na berlinda

Ninguém mais tem dúvidas de que o país precisa, com urgência, regulamentar a ação dos navios de passageiros. O roteiro desses navios não está sujeito à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), mas subordinado ao Ministério do Turismo, que não tem competência nem interesse na matéria. Os propalados "turistas" são, na verdade, mais de 90% de brasileiros. A única exceção se dá quando o navio chega na primeira viagem, caso do holandês Veendam, que resultou em morte de uma passageira americana e 86 casos de gastroenterite. A Anvisa tem dificuldades de saber o que ocorre a bordo e até a Polícia Federal e a Receita Federal não têm controle pleno sobre vendas nas butikques de bordo.

Há queixas do Sindicato dos Marítimos, quanto ao trabalho a bordo; da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (Abih), porque os navios, na verdade, tiram hóspedes brasileiros dos hotéis; a Codesp anuncia que fixará normas rígidas para esses navios, que costumam atracar sem avisar em tempo hábil. A prefeitura de Santos informou que os navios trazem tumulto para o trânsito, sem deixar benefícios, pois a maioria dos pas-



sageiros toma ônibus para visitar São Paulo; ninguém sabe exatamente como ocorre o despejo de dejetos e também de onde a associação desses navios (Abramar) tira as informações de gastos de milhões de dólares em cada cidade. A lei proíbe operação de navios estrangeiros na costa brasileira, mas criou-se uma injustificável exceção para os transatlânticos.

O fim da SEP

Bem fará Dilma se reduzir o número de ministérios, hoje com 38 pastas. A sociedade não quer pagar carros, cartões de crédito e assessores para tanta gente. Ministros estrangeiros que visitam o Brasil sempre acumulam diversas pastas, como Transportes, Indústria e Meio

Ambiente ou Saúde e Interior. Uma reunião com 38 pessoas é uma Torre de Babel.

No meio dessa vassourada, Dilma poderá acabar com a Secretaria Especial de Portos (SEP). A SEP funcionou bem com Pedro Brito e, agora, com Leônidas Christino, perdeu

expressão. Brito tirou alguns políticos das companhias docas e entrou para a história ao aprovar o mais importante plano de dragagem do século. Mas, ultimamente, a SEP está meio parada, talvez já se preparando para voltar a ser um apêndice do Ministério dos Transportes.

Eclusas prejudicadas

O ex-Presidente Lula é criticado por ter participado de diversas cerimônias em obras inexpressivas; algumas das quais nem chegaram a ser concluídas. Mas não ganhou os devidos méritos pela entrega ao tráfego das eclusas de Tucuruí. Poderia até ter tido: “Nunca antes na história...”, que estaria certo. Foi a mais importante obra hidroviária do país.

Mas, logo após as eclusas, há necessidade de obra menor, complementar, que é a retirada de obstáculos no Pedral do Lourenço. Sem isso, a navegação fica restrita e não pode ser integralmente aproveitada.

Em 2010, o governo do Pará obteve R\$ 520 milhões para detonar o Pedral do Lourenço, mas, como era de se prever, o dinheiro não foi liberado. Isso permitiria a passagem de barcos de até 19 mil toneladas na hidrovia Araguaia-Tocantins e forte redução no custo de exportação de produtos do Centro-Oeste pelo Norte do país.

Em protesto, empresários locais redigiram a Carta de Marabá, na qual afirmam: “A hidrovia do Tocantins é mais importante do que qualquer outra obra. Podemos afirmar com toda certeza: existe um Pará antes e outro depois da hidrovia”. Hoje, a hidrovia movimenta 13 milhões de toneladas por ano e poderia chegar a 80 milhões.

O atraso chavista

Há anos, a Venezuela de Hugo Chávez encomendou dez navios petroleiros ao estaleiro Eisa, do Rio. Como não houve pagamento, através da PDV Marine, subsidiária da gigante PDVSA, a operação foi congelada no início. Recentemente, houve tentativa para se levar à frente apenas dois navios.

Há dias, no entanto, ocorreu uma reviravolta. Uma fonte do estaleiro Eisa garante haver possibilidade de toda a contratação – de dez navios – ser ativada, mediante pagamento efetivo da estatal venezuelana. Como São Tomé, resta ver para crer.



O futuro

O Presidente da Federação das Empresas de Navegação (Fenavega), Meton Soares, afirma que, se o Brasil conseguir mudar a matriz de transportes, haverá enorme ganho: aumento de 15% na eficiência energética, redução de 22,5% no consumo de combustíveis e diminuição de 15% na emissão de gás carbônico, a partir de 2025.

Essas mudanças estão diretamente ligadas à matriz de transporte. Hoje, o setor rodoviário concentra 58% das cargas nacionais, contra 25% do ferroviário, 13% do aquaviário e 4% para os setores aéreo e dutoviário. Projeções com base no Plano Nacional de Logística de Transporte apontam que, para 2025, pretende-se chegar à matriz equilibrada, em que o rodoviário represente 30% do total, com 35% para as ferrovias e 29% do setor aquaviário, cabendo 5% ao transporte por dutos e 1% ao segmento aéreo.

Meton defende ainda a tese de que, além de empresas brasileiras de capital estrangeiro, o país deveria contar com maior número de companhias de capital privado nacional: “As empresas nacionais têm uma ligação forte com sua terra. Já grupos estrangeiros, embora saudáveis para a economia, têm uma visão planetária e, não raro, abandonam os locais onde operam, nas crises.”

Na beira da praia

- Arnaldo Calbucci, Diretor da Wilson, Sons, revela que o ano que se encerra foi bom para a tradicional empresa, fundada em 1837, em Salvador (BA). Em termos de barcos de apoio (supply-boats), o estaleiro do grupo entregou dois navios para a Wilson, Sons Ultratug Participações, joint venture do grupo em associação com a empresa chilena Ultratug. A empresa já conta com 12 unidades e receberá mais duas até março do próximo ano. Em relação a rebocadores, a Wilson, Sons recebeu três unidades este ano e contará com mais dois no próximo ano. A frota já é de 74 unidades. Está ampliando o estaleiro de São Paulo e construindo um no Rio Grande do Sul.
- Há algumas décadas, o controle do Fundo de Marinha Mercante passou da Sunamam para o BNDES. Agora, após o fim de hegemonia do BNDES, também atuam no setor Banco do Brasil, Caixa Econômica e Banco da Amazônia. Carlos Augusto de Mattos Borba, Gerente Geral da Agência Empresarial Teleporto-Rio, onde estão concentrados os processos da área marítima do BB, informa que o banco já financiou mais de 140 embarcações, somando R\$ 4,1 bilhões.
- No Sindicato dos Agentes Marítimos do Rio (Sindmar-Rio), deixou o cargo o eficiente Diretor Executivo Milton Tito. Em seu lugar está Luiz Antonio Carvalho. No Centro Nacional de Navegação (Centronave), o novo Diretor Executivo é Cláudio Loureiro, ex-Log-In.
- O ano chega ao fim e não houve o leilão para decidir que grupo ficaria com o maior terminal de containers do país, o Santos Brasil, disputado pela família Klien – da Multiterminais – e o banqueiro Daniel Dantas. Dizem que, diante de bons lucros, os sócios acabaram se aceitando mutuamente.
- A Aliança anuncia que vai construir quatro porta-containers de 3.000 unidades. Houve debate no Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante (FMM), pois, anteriormente, a empresa do grupo Hamburg Sud ganhou prioridade e acabou desistindo do projeto. Desta vez, no entanto, comenta-se que a encomenda será para valer, pois, do contrário, a empresa perderia espaço no dinâmico mercado de cabotagem.
- João Russo, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Portos Secos (Abeptra), afirma que, cada vez mais, esses terminais são instrumentos ativos junto ao empresariado: “Nem de longe os portos secos lembram os velhos armazéns”, diz. Existem hoje no país 66 portos secos – terminais internos, sendo todos alfandegados. Desses, três são federais, existentes em áreas de fronteira terrestre.

NAVEGUE CONOSCO

www.sindmar.org.br

CONHEÇA O SITE DO SEU SINDICATO

Assembleia elege Diretoria do SINDMAR 2012/2016

Diretoria 2012/2016

Diretoria Executiva

- Primeiro Presidente
 - Severino Almeida Filho
- Segundo Presidente
 - José Válido Azevêdo 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

Suplentes da Diretoria Executiva

- Ana Cláudia Guimarães Ribeiro Bouillet
- Yana Bell Cotting Mesquita
- Edilson Esteves de Souza
- Miguel Angelo de Vasconcellos Cunha Pereira
- Raimundo Marques Machado
- Francisco de Assis Neves Vieira
- Carlos Olímpio Gomes de Oliveira
- Rinaldo Antônio de Medeiros Filho
- Hélio Manhães Palumbo de Albuquerque
- José Reginaldo Teixeira da Silva
- Jonathas Celestino Teixeira Neto

Conselho Fiscal

- Laura Feitosa Teixeira
- Ivaldo Odir de Moraes Mamede
- Ricardo Cerdeira de Lemos

Suplentes do Conselho Fiscal

- Raimundo Nonato de Souza
- Fernando Brito Lisboa
- Aldo Bispo dos Santos
- Francisco de Paula Matos Filho
- Vinicius Medeiros de Souza
- Luiz Carlos de Souza
- Claudio Henrique Barbosa
- Aloysio Ferreira Magalhães Filho

Delegados na Federação

- Severino Almeida Filho
- José Válido Azevêdo da Conceição

Suplentes

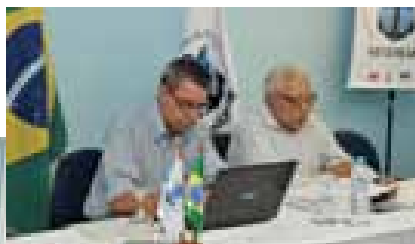
- Jailson Bispo Ferreira
- Marco Aurélio Lucas da Silva

Em Assembleia Geral Extraordinária realizada no dia 5 de outubro, na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, foi oficializada a eleição da única chapa inscrita para dirigir os rumos da entidade, no período de 2012/2016. Por aclamação, conforme determina o estatuto social do Sindicato, os associados em pleno gozo de seus direitos que compareceram à solenidade confirmaram os integrantes da Diretoria Executiva, Conselho Fiscal e Delegados Federativos, com os respectivos suplentes.

Durante a cerimônia, que foi conduzida pelo CLC Raimundo Nonato, membro ativo do Departamento de Aposentados do SINDMAR, o Presidente Severino Almeida lembrou que o Sindicato é obra de um “grande time”, no qual os aposentados se sobressaem por sua presença e participação efetiva em todos os momentos importantes da entidade. “Aliás, quanto mais antigo o companheiro, mais participativo”, afirmou.

O dirigente reeleito também externou suas impressões sobre o atual cenário da Marinha Mercante brasileira e as perspectivas para o futuro da categoria. Em especial, destacou o fato preocupante de que, atualmente, o grande mercado de trabalho dos marítimos brasileiros está em navios estrangeiros. E o único dispositivo legal que ainda regula o nível de empregabilidade – a RN-72 – vem sendo seriamente ameaçado.

“O SINDMAR tem a responsabilidade de lutar para preservar nossas garantias. De um momento para outro, as condições atuais de remuneração e trabalho podem ruir, exatamente como aconteceu na Noruega e na Argentina. O que faz diferença nesse processo é não nos acomodarmos. O SINDMAR precisa do apoio de seus associados para se manter forte, vigoroso, e se contrapor ao poder econômico, que não quer compromisso com os trabalhadores”, ressaltou o líder sindical.



O CLC Raimundo Nonato, membro ativo do Departamento de Aposentados do SINDMAR, conduziu a assembleia ao lado do Diretor-Secretário do Sindicato, Odilon Braga



Fotos: Luciana Aguiar





Belém



São Luís



Fortaleza



Cabedelo



Pernambuco



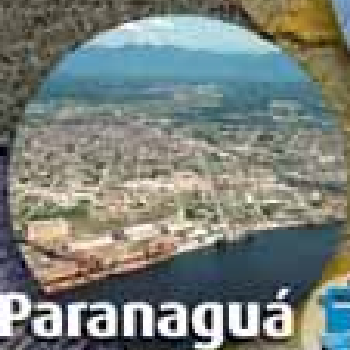
Vitória



Rio



Macaé



Paranaguá



Santos



Rio Grande



Investindo
em pessoas

