

Revista do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante  
SINDMAR • Nº 35 • Março de 2013

# unificar

Quase dez anos depois de ser abandonado no fim do mundo, Neptunia Mediterrâneo muda de dono e de nome e volta a operar em águas brasileiras. Revista UNIFICAR relembra a tragédia que abalou os marítimos



# A ITF E AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

Políticas assumidas no passado estão mudando o perfil da ITF no setor marítimo e merecem reflexão

ARTICLE WITH ENGLISH VERSION  
ARTICULO CON VERSION EN ESPANHOL

# 1ª Conferência Internacional

# DPBRASIL

Dynamic Positioning Brazilian Conference

Maiores informações pelo site: [www.dpbrasil.com](http://www.dpbrasil.com)

Development and Operation  
of DP Systems in the Offshore  
and Marine Sectors

24 e 25 de abril  
de 2013

A conferência de dois dias irá abranger todos os aspectos em operações de DP:

- Novos desenvolvimentos
- Boas práticas em vigor
- Normas de formação
- Sistemas de melhorias
- Acidentes/incidentes
- Lições aprendidas

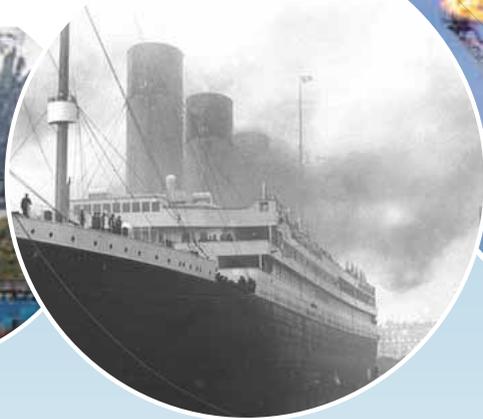


Windsor Barra Hotel  
Rio de Janeiro

Realização: Apoio:

Patrocinadores:





## Sumário

### CAPA

#### A ITF e as bandeiras de conveniência

(Versões em inglês e em espanhol)

Por que as políticas assumidas no passado estão mudando o perfil da ITF e merecem a preocupação dos marítimos? **59**

### DE OLHO NA MÍDIA

Nova seção da UNIFICAR vai analisar o que é divulgado em revistas, jornais e demais veículos da Mídia sobre assuntos de interesse dos mercantes ..... **12**

### ATUALIZAÇÃO CADASTRAL

Tudo o que você precisa saber sobre a importância da manutenção contínua dos dados cadastrais ..... **17**

### SEMINÁRIO EM RIO DAS OSTRAS

Participar dos próximos Seminários é fundamental para conhecer ainda mais todos os assuntos ligados à Marinha Mercante ..... **18**

### VIDAS EM RISCO

Morte da praticante de máquinas a bordo de navio de bandeira panamenha acende, mais uma vez, o alerta para as questões relacionadas à segurança a bordo, em navios de todo o mundo ..... **34**

### NASCIDO PARA NAVEGAR

Abandonado no fim do mundo, Neptunia Mediterrâneo é recuperado e volta a operar em águas brasileiras ..... **38**

### INFERNO FLUTUANTE

Quase dez anos depois de liderar as ações da CONTTMAF e do SINDMAR para resgatar os tripulantes, Edson Areias relembra com exclusividade como foram aqueles dias atribulados em que a dignidade marítima foi desrespeitada e atacada por armadores irresponsáveis ..... **40**

“Foi muito forte o sentimento de ter ajudado o próximo” (Nilson José Lima) ..... **50**

### CSA IMPRESSIONA NO VELHO CONTINENTE

Representantes do SINDMAR fazem apresentação do CSA em encontro do Centro de Treinamento da Organização Internacional do Trabalho (OIT), em Turim, na Itália ..... **78**

### MAIS UM MINISTRO NO SINDMAR

Ministro da Pesca e Aquicultura, Marcelo Crivella, visita o Sindicato e dá nota 10 para o CSA ..... **84**

### WOODSTOCK MERCANTE

Pelicanos Mercantes fazem mais um encontro e tiram onda com o festival de rock: “Enquanto o original aconteceu uma única vez, o nosso festival está fadado a se repetir indefinidamente” ..... **90**

### COLONAS E ARTIGOS

Medidas para segurança das plataformas e FPOS, por Nilson José Lima ..... **54**

SÉRGIO BARRETO MOTTA ..... **98**

ÚLTIMA PÁGINA ..... **114**

### E MAIS

Editorial ..... **4**

Tábua das Marés ..... **7**

Cartas ..... **8**

A Voz do Marítimo - Aviso aos Navegantes ..... **10**

Curso PPO ..... **11**

Acordos coletivos ..... **14**

Log-In valoriza Marinha Mercante ..... **51**

Dia Marítimo Mundial ..... **75**

CSA no topo ..... **81**

Trabalhador marítimo em debate ..... **86**

Maioridade dos aposentados ..... **88**

Investindo no futuro ..... **94**

Diário de Bordo ..... **104**

Visitas a bordo ..... **112**



Severino Almeida  
Presidente do SINDMAR

# Da Percepção

Neste início de 2013, tornou-se evidente os tais reveses entre muitos dos jovens formandos do CIA-GA e CIABA. É incontestável, desde os últimos meses do ano passado, que o navio da percepção está atracando entre eles no que se refere à crueza do mercado.

Há dez anos, desde o início dos trabalhos do primeiro PROMINP em 2003, há registros em nossa revista UNIFICAR, e em nossos Boletins Eletrônicos semanais, do esforço da armação internacional, aqui constituída como empresa brasileira de navegação, em se livrar da mão de obra nacional. As razões são sobejamente conhecidas e têm como fulcro o fato inquestionável da existência de marítimos de nacionalidades com disposição e conveniência de trabalhar a um menor custo e num regime de Acordo Coletivo, quando existente, com cláusulas sociais perversas, se comparadas com os nossos Acordos.

Anos a fio, estes jovens, notadamente os que frequentavam os cursos das EFOMMs e especiais como ASON/M e ACON/M, foram envolvidos numa rede de desconhecimento, quando não de má-fé, que os levou a acreditar que eram indispensáveis, e a conquista de uma cadeira naqueles Centros lhes garantia o acesso ao céu. Ao contrário desta insanidade, mantínhamos alertando a todos que não eram, e não são, indispensáveis. Eram e são importantes, e assim mesmo, se aprenderem a lutar pelos seus lugares ao sol.

Apesar do esforço hercúleo de uns poucos professores mercantes experientes em embutir-lhes os riscos do mercado e os reais interesses da armação,

o caldo de cultura em que se formaram foi o de uma alienação total, recheado com doses cavalares de informações equivocadas, quando não falsas, e até mesmo injuriosas.

Mas não se faz omelete sem quebrar ovos. A armação teve que quebrar. Quebrou inúmeros ao longo destes dez anos, mas o nível de alienação alcançada foi tamanho, que muitos só ouviram o estalar das quebras mais estridentes, como o anúncio publicado no jornal O GLOBO, pela armação, pleiteando o lugar dos brasileiros para estrangeiros em seus navios, o uso de sul-americanos por conta de acordos de governo, e mais recentemente, a má vontade em prover embarque para praticagem em seus navios.

É lamentável que seja assim. O prejuízo é incalculável para a Marinha Mercante e para a nossa própria organização sindical. Para a Marinha Mercante, porque deixa de contar com jovens oficiais conhecedores de fato do cenário em que precisam estar atentos e unidos na defesa de seus lugares, os quais não conseguimos manter apenas com excelência de conhecimentos em navegação, máquinas, equipamentos e operações. É prejuízo também para a nossa organização, que deixa de contar com jovens engajados na luta coletiva, mesmo nas coisas mais simples, e nem por isso menos importantes, como a atualização cadastral em seu Sindicato, mantendo-o informado por ocasião de troca de empregador, e, principalmente, quando se mantém em busca de emprego no setor. Lamentável que o atual interesse em colaborar seja consequência

Como já comentado em editoriais passados, há pelo menos duas formas de aprendizado: aprender com a experiência e conhecimento de outros ou aprender com a própria experiência passando pelos mesmos reveses dos mais experientes, ao longo do processo do conhecimento.

dos reveses que sofrem, e não de uma adequada formação na passagem pelos Centros.

Contudo, antes tarde do que nunca. Vemos com entusiasmo à maior procura pelo Sindicato à medida que os problemas se acumulam e os discursos fáceis, quando não imbecis, demonstram não darem conta da realidade dos fatos.

Temos a comemorar as iniciativas da Diretoria de Portos e Costas, que sob o comando do Vice-Alte Ilques Barbosa Junior, tem envidado esforços no sentido de valorizar o Corpo Docente no Ensino Profissional Marítimo, provendo-lhes salários compatíveis com seu grau de importância e condições para aprimoramento.

Acreditamos ser longa a navegação neste processo e não descartamos derreletos, cuja possibilidade recomenda atenção constante ao horizonte. Não será fácil nem rápido, mas, o mais importante é que o processo iniciou-se com raro entusiasmo e inequívoca certeza do seu Comando, quanto à sua importância e urgência.

A DPC conta com nosso entusiasmado apoio e participação no incentivo aos mestres para que se aprimorem, e novas vocações sejam despertadas, inclusive com viagens para melhor percepção do cenário da Marinha Mercante internacional, bem como com premiações.

Para garantir empregabilidade aos futuros formandos, além dos que já atuam no mercado de trabalho, mantemos nossa luta. Como amplamente conhecido, passado estes anos todos, os armadores não conseguiram a mudança ou remoção de uma vírgula

sequer em nossa legislação; os sul-americanos utilizados não têm lhes trazido nenhuma vantagem financeira, pois o patrulhamento que fazemos é constante. Quanto ao comportamento da armação, trazendo-nos maldosa dificuldade, atrasos e prejuízos aos formandos quanto às suas praticagens, só lhes servem para trazer ao brilho do sol à verdadeira natureza de suas pretensões. Não nos passou despercebido que estas dificuldades não se limitam a iniciativas de empresas de navegação de capital estrangeiro. A CBO, por exemplo, não escondeu sua disposição de fornecer lugar para praticantes estrangeiros. Recebeu como prêmio uma vigorosa carta do representante da Autoridade Marítima, dando-lhe conta do que deveria ser prioritário para um armador no Brasil.

A armação dá passos largos que expõem suas verdadeiras intenções. Como na famosa fábula, o rei está nu e cada vez mais perceptível.

Enquanto isso o SINDMAR continua a cumprir com seu dever, com coerência, mantendo sua trajetória e vocação para vitórias, na defesa de nossa Marinha Mercante, com navios brasileiros em navios arvorando nossa bandeira com dignidade, merecimento e bravura.

Boa leitura a todos e nossas sempre orgulhosas saudações marinheiras.

**Severino Almeida Filho**  
SINDMAR  
PRESIDENTE



## Revista UNIFICAR Publicação do SINDMAR

Sede: Av. Presidente Vargas 309/14º, 15º e 16º andares  
Centro, Rio de Janeiro/RJ • CEP 20040-010  
Tel. (21) 3125 7600 Fax (21) 3125 7640  
www.sindmar.org.br • sindmar@sindmar.org.br  
E-mail revista: imprensa@sindmar.org.br  
Blog: revistaunificar.blogspot.com



### DIRETORIA SINDMAR

- PRIMEIRO PRESIDENTE** Severino Almeida Filho
- SEGUNDO PRESIDENTE** José Válido Azevedo da Conceição
- DIRETOR-SECRETÁRIO** Odilon dos Santos Braga
- PRIMEIRO DIRETOR FINANCEIRO** Nilson José Lima
- SEGUNDO DIRETOR FINANCEIRO** Jailson Bispo Ferreira
- DIRETOR DE COMUNICAÇÃO** Paulo Rosa da Silva
- DIRETOR PROCURADOR** Marco Aurélio Lucas da Silva
- DIRETOR DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL** José Nilson Silva Serra
- DIRETOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS** Darlei Santos Pinheiro
- DIRETOR DE PREVIDÊNCIA SOCIAL** Nelson Nunes

**Delegacia Regional de Aracaju**  
Avenida Rio Branco, 186, salas 1009 e 1010  
(Edifício Oviêdo Teixeira)  
Centro, Aracaju, SE  
CEP: 49018-900  
Tel.: (79) 3021-0259  
E-mail: secretariase@sindmar.org.br

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

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

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

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

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

**Delegacia Regional de Pernambuco**  
Avenida Castelo Branco, 2.333, loja 101  
Candeias, Jaboatão, PE  
CEP: 54440-050  
Tel.: (81) 3094-1510  
E-mail: secretariape@sindmar.org.br

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

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

**Delegacia Regional de São Luís**  
Rua Saavedra, 183  
Centro, MA  
CEP: 65000-001

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

FILIADO À



### EXPEDIENTE

**EDIÇÃO** Assessoria de Comunicação do SINDMAR JORNALISMO • **Editor-executivo e repórter:** Paulo Cezar Guimarães • **Subeditor e repórter:** Marcio Arruda • **Repórter fotográfica:** Luciana Aguiar • **Edição de arte e diagramação:** Silvio Tiriba • **Revisão de texto:** Shirlei Nabarrete Nataline • **Versão em inglês:** Edson Areias • **Capa:** Cláudio Duarte • **Impressão:** Wal Print Gráfica • **Tiragem** de 15 mil exemplares  
Os artigos assinados são de responsabilidade dos autores

## Tábua das Marés

### MARÉ ALTA

#### Respeito aos oficiais e eletricitistas mercantes

O SINDMAR assinou o Acordo Coletivo de Trabalho 2012/2014 com empresas que atuam no offshore vinculadas à Abeam. O consenso foi atingido depois de uma participação ativa dos representados do Sindicato, que buscaram melhorias na relação laboral, e são exemplo de participação nas decisões do dia a dia do SINDMAR.

#### Avanço em regime de embarque e repouso I

As empresas Vessel Log e NTL, do grupo Maestra, cederam a um dos maiores pleitos da Representação Sindical Marítima para o ACT 2012/2013, que foi registrar em Acordo a prática do regime de trabalho 1x1. O documento recém assinado traz inúmeros benefícios para os Oficiais e Eletricitistas Mercantes.

#### Avanço em regime de embarque e repouso II

A empresa Golar, que recentemente firmou o ACT com o SINDMAR, disse que investirá na ampliação do corpo funcional de seu quadro de mar. A companhia, a partir deste acordo assinado, passou a praticar o regime de 1x1.

### MARÉ BAIXA

#### Maersk: em queda livre

A Maersk continua a não respeitar os pontos acordados no ACT com o representante dos oficiais e eletricitistas mercantes. Na visão dos trabalhadores marítimos, e com este desrespeito, a reputação da empresa cai mais rápido do que o paraquedista austríaco Felix Baumgartner, que saltou da estratosfera em outubro passado e quebrou a barreira do som, atingindo a incrível velocidade de 1.342 quilômetros por hora.

#### Cadê as vagas para embarque de Praticantes?

Mentiras não se sustentam por muito tempo. Apesar de manterem o discurso de que haverá apagão marítimo, em decorrência de uma suposta falta de oficiais mercantes no mercado brasileiro, muitos armadores não têm oferecido vagas para a praticagem dos Praticantes Alunos. Sem a conclusão da praticagem, os jovens alunos da EFOMM, ASON/ASOM e ACON/ACOM não poderão se tornar oficiais da Marinha Mercante.

#### CBO: brasileiros perdendo espaço

A empresa, que há anos atua no setor marítimo brasileiro, tem substituído trabalhadores marítimos brasileiros por mão de obra estrangeira. Além de não valorizar a qualidade dos nossos companheiros e companheiras, a CBO tem deixado de contratar os recém formados oficiais brasileiros, colocando estrangeiros do Mercosul em seus lugares.

#### E. Batista: comida e ACT vencidos

Há dois anos o SINDMAR cobra incansavelmente da empresa uma posição para dar continuidade à negociação para o Acordo Coletivo de Trabalho. O pessoal de bordo do BW Borg afirma que tem sido obrigado a consumir alimentos fora do prazo de validade. Um verdadeiro absurdo não só com os trabalhadores, mas com o ser humano!

#### Petrobras: criatividade e atraso

A poderosa estatal nacional, não raramente, atrasa os pagamentos de seus compromissos assumidos com seus trabalhadores marítimos em ACTs ou Termos Aditivos. Como desculpa pelos atrasos, a Petrobras usa uma respeitável criatividade. E quem sai perdendo é o empregado da estatal.

## Todos iguais

“Estive no Seminário e fiquei muito feliz com a fala do Presidente quando se referiu a não discriminação aos oficiais oriundos dos ACON/M, ASON/M. Eu sou Chefe de Máquinas há quatro anos no Offshore. A partir deste Seminário, saio com a autoestima no topo.” **Ivani Coutinho de Carvalho** – 2OM

## Eu voltei, agora para ficar

“Só tenho a agradecer ao SINDMAR. Graças à ação do Sindicato, voltei pro mar que adoro. Obrigado a todos!” **Francisco Regis Silva Costa** – Eletricista

## Em defesa de nossos interesses

“Parabenizo o SINDMAR pela audiência ocorrida na Câmara dos Deputados. Tinha visto, apenas, a colocação do Presidente Severino Almeida no YouTube; agora, vi a fala do representante dos Armadores. Parabéns a todos mais uma vez pelo esforço e a divulgação da nossa situação.” **Lupicínio Calado** – 2ON

## Participação

“Nosso SINDMAR só será forte se participarmos e apoiarmos as negociações.” **Carlos Eduardo da Rocha Suzarte** – CLC

## Uma andorinha só...

“Estou sindicalizada porque acredito que só a união de todos é capaz de se opor à força do poder instalado. Um trabalhador sozinho perante o poder de uma instituição nada é. Muitos trabalhadores unidos são uma força. É preciso ter consciência de que um problema de um companheiro de trabalho será sempre um problema coletivo. Hoje é ele; amanhã, poderá ser você.” **Elizama Lopes de Lima** – 2ON

## Unidos

“Contem comigo! Mesmo com meu background adquirido ao longo de 36 anos de profissão, gostaria de sempre me orientar pela ‘bússola’ do nosso glorioso Sindicato. A luta continua!” **Ivan Augusto** – 2OM

## Avanço na relação laboral

“É uma grande vitória para a classe, pois somente com a assinatura do ACT é que garantimos um

trabalho mais seguro. Parabéns ao SINDMAR!”  
**Wagner Oliveira da Silva** – CCB

## Seminário

“Três dias de puro aprendizado com nossas lideranças. Obrigado, SINDMAR, pela oportunidade!” **Ari Miranda**

## Embarcado em época de eleição

“Dou a ideia para que o marítimo justifique a sua ausência nas eleições apresentando a CIR e o Título de Eleitor, demonstrando que no dia do pleito estava embarcado, sendo, assim, impedido de votar ou justificar sua ausência em alguma seção de outra cidade.” **Marco Antonio Fernandes** – CLC

## Pensando na classe

“Parabenizo a todos por mais um grande avanço e pela postura do SINDMAR, que tem exercido seu papel de maneira a equalizar os nossos interesses.”  
**Carlos Wesley Bezerra de Lemos Bezerra** – 2OM

## Orgulho

“A valorização do Oficial Mercante, certamente, é uma conquista realizada pelo SINDMAR. Somos valorosamente representados por colegas competentes e comprometidos com a classe. Isso nos enche de orgulho e eleva nossa autoestima.” **José Vieira**

## Agradecimento

“Este e-mail é para participar meu desligamento da Diretoria de Portos e Costas. Deixo registrado o prazer e o agradecimento por termos compartilhado atendimento às necessidades da nossa Marinha Mercante.” **Leila Márcia Bastos Ribeiro** – ex-Chefe do Departamento do Pessoal Aquaviário e Apoio ao Ensino da DPC

## Juntos

“Gostaria de agradecer ao empenho prestado pelo SINDMAR que, com comprometimento com o associado, conseguiram que os documentos fossem retirados do Ciaba e chegassem em minhas mãos. O SINDMAR foi prestativo e atencioso em efetuar todos

os trâmites de retirada do documento em Belém.” **Rilmar Cardoso Evangelista** – Eletricista

## Atitude

“Aprecio o retorno que o SINDMAR dá a todos nós. É este tipo de atitude que esperamos dos nossos representantes!”  
**Sheila Ferreira** – 2ON

## O foco é a nossa classe

“Sinto-me honrado com a competência e firmeza com que o SINDMAR conduz os assuntos relevantes para a nossa classe. É uma prova de extrema preocupação com os profissionais mercantes brasileiros e seus familiares.” **Jorge Luiz dos Santos Alves** – Eletricista

## Negociando o ACT

“Parabenizo a todos desta instituição, que é o SINDMAR, pelo belo efetivo trabalho de negociação do ACT com a Wilson, Sons.”  
**José Carlos M. de Freitas** – CLC

## Retorno à atividade marítima

“Não podia deixar de agradecer pelo apoio e atenção dispensados a mim em todo o processo que culminou com a minha volta para a Marinha Mercante. Sei que não sou o único a solicitar serviços ao Sindicato, no dia a dia de vocês, que é muito trabalhoso. Contudo, observei o empenho que tiveram em me ajudar a atualizar o STCW, sempre com muita paciência e compreensão. Por isso, a todos, o meu muito obrigado!”  
**Emanoel Albuquerque**, 2OM



## Revista UNIFICAR

“Acabei de ler a revista e estou orgulhoso com o capricho e o profissionalismo apresentado em suas páginas da última edição. Meus efusivos parabéns.” **André Ribeiro**



## Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante

Ao Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, SINDMAR, o nosso muito obrigado pela contribuição para o sucesso de nosso evento, realizado no último dia 4 de dezembro nas instalações do grêmio de Náutica e no salão nobre do grêmio de vela da EFOMM.

Nesse evento, homenageamos o CLC José Menezes Filho por todo o apoio destinado aos alunos da EFOMM durante 2012. Para tal homenagem, afixamos uma placa com palavras de agradecimento ao Comte Menezes na entrada de nosso grêmio, além de presenteá-lo com uma réplica de 90 centímetros do navio José Bonifácio, navio em que desenvolveu sua carreira no mar.

Além disso, dedicamos algumas placas em agradecimento a todos que cooperaram para o sucesso do evento, e, no caso dos funcionários da Transpetro, por serem da equipe do Comte Menezes. Foram eles:

- \* José Serra, representando o SINDMAR;
- \* Antonio dos Santos Maia, Chefe do Departamento do Ensino de Máquinas do Ciaga;
- \* CLC Gilberto Maciel;
- \* Antonio Iran.

Após a entrega das placas, da réplica do navio e da menção de algumas palavras de agradecimento ao Comte Menezes, então todos partimos para um excelente coquetel, servido no grêmio de vela.

O evento contou com a presença do Comandante do Ciaga, Contra-Almirante Primo, além de muitos outros Oficiais da EFOMM.

Para terminar o evento com chave de ouro, os alunos compuseram os postos de continência ao Comte Menezes, quando ele deixou o local do evento.

Muito obrigado, SINDMAR.

**Bruno Zózimo da Silva**

Presidente do grêmio de Náutica da EFOMM em 2012.

### Norsul: fora da realidade

“Gostaria de informar ao SINDMAR que não tenho interesse em permanecer na Norsul, devido à política que esta empresa está executando. É inadmissível que aceitemos as condições deste armador. Seu discurso contraria as políticas de outras companhias, principalmente no item que se refere ao tempo de embarque e repouso. Eu, particularmente, sou contrário à política de 3x1; isso não faz parte da realidade de hoje no Brasil.”

### Repactuação Petros: se fosse bom...

“Concordo plenamente com a posição do SINDMAR, principalmente quando defende a posição de não repactuar, afirmando que ‘se fosse bom, não haveria oferta de dinheiro’. Na minha opinião, a repactuação é tentar corromper os mais desavisados e desesperados.”

### Subsea 7: dobrar foram parar na Justiça

“Gostaria de saber como está a causa na Justiça sobre o pagamento de dobra no Acordo Coletivo de Trabalho anterior?”

### Subsea 7: falta de coerência salarial

“Após anos na Subsea 7, fui promovido e informado que teria um salário compatível com a nova função. De fato, recebi um reajuste salarial. O problema é que ontem embarcou um Oficial aqui para cobrir a folga de outro. Ele me disse que está há apenas oito meses na Subsea 7 e está com o mesmo salário que o meu; e completou dizendo que na empresa tem outro Oficial na mesma função ganhando R\$ 2 mil a mais que nós. Isso precisa ser revisto para que descontentamentos não continuem a acontecer!”

### Gringos a bordo

“Temos de nos unir o quanto antes, senão o nosso emprego vai ficar a mercê desses gringos. Se a gente não tomar providências agora, nós vamos ficar nas mãos dessa gringalhada, como aconteceu com a Inglaterra, Grécia, Holanda e até a Argentina. Se o Brasil hoje está nas condições que está, com certeza não foi com o sofrimento deles, que não enfrentaram inflações por vários períodos e salários defasados. Luto, sim, não só por mim, mas também pelo outros colegas brasileiros que estão no mercado de trabalho e por aqueles que ainda estão chegando.”

Participe desta seção enviando reclamações ou críticas para [imprensa@sindmar.org.br](mailto:imprensa@sindmar.org.br) Sua mensagem será recebida pelo SINDMAR e seu nome será mantido em sigilo

## Aviso aos Navegantes

### Nova turma de QSMS

O sucesso da parceria entre o SINDMAR e a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) desaguou na organização da segunda turma do Curso de Pós-Graduação em Sistema de Gestão da Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde (QSMS), elaborado pelo Departamento de Engenharia Industrial da PUC-Rio, com 360 horas/aula distribuídas entre 15 disciplinas.

O objetivo do curso é fazer com que alunos e alunas compreendam a importância de QSMS na cadeia produtiva do setor marítimo e naval, bem como elaborar e executar esses sistemas de gestão. As aulas começaram no dia 26 de fevereiro de 2013 e são ministradas em ambiente virtual moderno e de fácil navegação. Os oficiais mercantes podem se inscrever através do [site www.ucm.org.br](http://www.ucm.org.br)

### Blog da revista UNIFICAR

A revista UNIFICAR, acompanhando a modernidade e a evolução tecnológica, mergulha no oceano das mídias sociais. Agora, é fácil entrar em contato com a sua revista. Além do e-mail [imprensa@sindmar.org.br](mailto:imprensa@sindmar.org.br), você pode participar do dia a dia do Sindicato através do blog da revista <http://revistaunificar.blogspot.com.br>

### Calendário de cursos no CSA está no site

A Fundação Homem do Mar, que administra o Centro de Simulação Aquaviária, divulgou no início do ano o calendário de cursos para 2013. O cronograma completo do primeiro semestre está no site do CSA ([www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)).

Você também pode se manter informado sobre o início do período de inscrições dos cursos no CSA se tiver o cadastro atualizado no seu Sindicato e fizer esta solicitação. Este pedido deve ser feito para o e-mail [secretaria@fhm.org.br](mailto:secretaria@fhm.org.br). A mensagem deverá haver a solicitação de inclusão do endereço de correio eletrônico no sistema de divulgação de novos cursos.

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.

Fotos de Rodrigo Castro



## Inscrições para curso PPO continuam abertas

A Fundação Homem do Mar, entidade responsável pela administração do Centro de Simulação Aquaviária, está realizando o curso preparatório para a prova prático-oral do processo seletivo à categoria de Praticante de Prático (PPO). O curso é destinado aos candidatos que se classificaram para a 3ª etapa do processo seletivo à categoria de Praticante de Prático. A carga horária é de 40 horas e o curso está sendo ministrado de segunda a sexta-feira de 8h30 às 17h30. Nos simuladores Full Mission e Mini Bridge, os alunos desempenharão as funções de Prático, Comandante, Operador Radar e Timoneiro. Isso garante ao aluno um treinamento contínuo e intenso de todos os procedimentos e características dos sistemas

comuns a um Passadiço. O curso PPO é ministrado por especialistas da área marítima com vasta experiência na atividade e Práticos e Praticantes de Prático da zona de praticagem do Estado do Rio de Janeiro. A FHM organiza turmas durante o ano para atender a demanda dos alunos. Todos os detalhes deste curso, inclusive as datas das turmas, estão disponíveis no site do Centro de Simulação Aquaviária ([www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)), no menu “cursos”. Outras informações podem ser obtidas pelo telefone (21) 3125-7600. O atendimento é de segunda à sexta, das 8h às 18h. Os interessados também podem entrar em contato através do e-mail [secretaria@fhm.org.br](mailto:secretaria@fhm.org.br). As inscrições ainda podem ser feitas diretamente no site do CSA.



Em “A primeira vítima”, considerado um dos clássicos sobre Jornalismo, o jornalista australiano Phillip Knightley destaca uma frase famosa de um senador americano no início do século passado, que inspira o nome do livro: “A primeira vítima, quando começa a guerra, é a verdade”. Em sua pesquisa, o autor, repórter famoso em sua época e conhecedor dos bastidores do Jornalismo ignorado pelo grande público, defende uma tese audaciosa: “são os correspondentes de guerra, entre os quais alguns dos maiores escritores do último século e já deste, que fazem a opinião pública, influem na historiografia e finalmente na história. Esta é quase sempre escrita a partir deles.” Inspirada no jornalista, a partir desta edição a revista UNIFICAR publica uma nova seção com o objetivo de avaliar notícias de interesse dos mercantes divulgadas em jornais e revistas brasileiras. O objetivo é mostrar o outro lado da notícia que nem sempre é publicado.

# Que debate é esse?

**Um dos artifícios** comuns na grande imprensa de uma maneira geral é destacar uma declaração fora de contexto para reforçar o seu ponto de vista sobre determinada questão polêmica. E na reportagem “Práticos a peso de ouro”, publicada em 29 de outubro passado, o jornal O Globo pinçou uma declaração de um dirigente do Conselho Nacional de Praticagem. Em meio a um debate complexo e repleto de nuances, que é o custo dos serviços de praticagem no Brasil e seu peso nos custos gerais portuários, o jornal expôs a própria fonte de informação, tentando desqualificar a sua opinião, desgastando junto à opinião pública a categoria que essa fonte representa e buscando indispor-la junto a outra categoria, os oficiais mercantes, que sequer foi ouvida na matéria. O problema da reportagem em questão é que se trata, na verdade, de uma pauta com conta de chegada, ou seja, o que se pretendia ali não era debater de forma clara, transparente e lúcida a importância dos serviços de praticagem no Brasil, mas, sim, “montar” (com toda a acepção negativa que o verbo em questão possa embutir) um falso painel do setor, sinalizando para o leitor que os preços da praticagem estariam mesmo fora de lugar. Para o êxito dessa “conta de chegada”, nada mais conveniente do que expor as fontes que se pretende ridicularizar, no caso, os dirigentes das



entidades que representam os práticos. Eis que essas pessoas, procuradas pelo jornal e agindo de boa fé, certas de que estariam, de fato, contribuindo para um debate elevado à luz do princípio alienável da liberdade de expressão, expuseram o seu ponto de vista de forma coerente, dentro de perguntas e contextos específicos. Mas, no final, o que foi publicado foi uma edição final em que se separa o joio do trigo para se publicar o trigo. A armadilha, infelizmente, como dissemos no início, é prática comum na nossa imprensa que, embora formalmente livre por força de um comando constitucional, é economicamente tendenciosa, o que faz com que qualquer tentativa de debate transforme-se, na verdade, em noticiário tendencioso, cujos objetivos, para qualquer um que tenha um pouco mais de espírito crítico, nem é tão bem escamoteado assim. Então, vejamos, qual é o intuito da referida reportagem? Ora, ela serve aos interesses das empresas de navegação, de força econômica preponderante, que querem reduzir os custos portuários cortando os salários e os ganhos legítimos de uma categoria que, neste momento, simplesmente tem sido responsável pela viabilidade do tráfego nos deficientes portos brasileiros, onde as condições de acesso e atracação são, sabidamente, de alto risco devido à omissão daqueles que deveriam garantir a segurança da infraestrutu-

tura. O foco de uma matéria séria poderia ser muito bem o seguinte: o que seria de nosso comércio exterior brasileiro não fosse a praticagem e a maestria de seus profissionais para pilotar navios cada vez maiores em condições técnicas e estruturais cada vez mais desfavoráveis.

O mais grave é que o episódio revela também outra faceta nociva da imprensa no Brasil e em alguns lugares do mundo. Que um veículo tenha uma postura tendenciosa, até vá lá: afinal, a imprensa é livre, e se é livre, é livre também para dizer besteiras. Lê quem quer. O problema é que não há pluralidade de meios, ou seja, não se tem os necessários contrapontos entre veículos com opiniões divergentes. Então, o resultado é a supremacia de opiniões e pontos de vista que não correspondem necessariamente à realidade. A imprensa é formalmente livre, mas, na prática, não temos a diversidade de opiniões que o princípio da liberdade de imprensa, expresso em nossa Constituição, tenta estimular e preservar.

### BOA NORMA ESQUECIDA

O que temos hoje no Brasil são opiniões formatadas e monolíticas, expressas por um número cada vez mais reduzido de veículos, atendendo a interesses de poucos grupos e em prejuízo do verdadeiro debate democrático que a sociedade almeja. Na referida reportagem, um detalhe sobressai: retirada de um outro contexto, uma declaração do dirigente da praticagem parece ofender os oficiais mercantes. O razoável, considerando-se a boa técnica jornalística, seria promover o contraditório, permitindo que os oficiais mercantes, supostamente ofendidos pelos práticos, expressassem a sua opinião acerca da declaração. Mas, como o intuito não era mesmo o amplo debate, a boa norma foi esquecida ou deliberadamente colocada de lado. A reportagem simplesmente não procurou os oficiais mercantes. Até porque, o verdadeiro intuito já havia sido alcançado: ridicularizar os práticos, servindo àqueles que se incomodam tanto em remunerá-los pelos seus serviços essenciais, e que os culpam pelos custos portuários, mas não revelam em quanto reduziriam suas margens de lucros se os preços da praticagem fossem reduzidos. Que debate é esse? ■



## Quem foi que disse que falta gente em alto mar?

A IstoÉ, criada por Mino Carta, o mesmo jornalista que criou a Veja dos bons tempos e a Carta Capital, também já foi uma revista séria. Mas na edição da IstoÉ Dinheiro número 783, de 10 de outubro do ano passado, a reportagem “Falta gente em alto mar” começa assim: “O setor de petróleo e gás está recheado de projeções superlativas sobre o crescimento do mercado nacional. Com a exploração da camada do pré-sal, a Petrobras deve multiplicar por cinco a extração de petróleo, passando de 200 mil para um milhão (sic) de barris diários, até 2017. Até lá, a companhia pretende lançar 49 navios ao mar, ampliando para 110 sua frota de petroleiros. Para suprir as plataformas de exploração do pré-sal que serão construídas, será preciso dobrar para 568 a frota de embarcações de suporte, encarregadas de rebocar as megaestruturas.” Até aí mais ou menos tudo bem, pois a revista é destinada principalmente a empresários e não poderia ser diferente. O que mais chama atenção, no entanto, são as cinco linhas de texto editado que se seguem: “Essa expansão rápida, porém, escancara uma dor do crescimento brasileiro: a falta de mão de obra qualificada, em terra e no mar.” Para justificar o enfoque das duas páginas da matéria, entrevistas com representantes da Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), da consultoria Expetro, da DPC (Diretoria de Portos e Costas) e, claro, do Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima). Nenhuma linha do SINDMAR. O princípio básico do Jornalismo de ouvir os dois lados foi posto de lado? Perguntarão os leitores da revista UNIFICAR. O SINDMAR foi ouvido, sim. À época da apuração da matéria, a assessoria de Imprensa do Sindicato, fez uma ampla exposição sobre o assunto aos repórteres da revista, mas, na edição final, não constou as informações enviadas pelo SINDMAR. Como costuma acontecer em casos semelhantes, a assessoria do Sindicato entrou em contato com o repórter e, posteriormente, com a editora da revista. Ficou acordado a decisão de desenvolver o assunto em nova matéria, conforme proposta dos próprios responsáveis pela revista. Além da publicação de uma carta assinada pela assessoria do SINDMAR. A carta não foi publicada na edição seguinte e só foi sair três edições depois, quase um mês após a publicação da matéria. Que Jornalismo é esse o praticado pela IstoÉ Dinheiro? Disseram que falta gente em alto mar e a IstoÉ Dinheiro acreditou. ■

## Acordos Coletivos

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.

Fotos de Luciana Aguiar



**EMPRESA:** Aliança  
**DE:** 1º DE MARÇO DE 2012  
**ATÉ:** 28 DE FEVEREIRO DE 2013  
**PRINCIPAL**

**CARACTERÍSTICA:** Aprovado pela maioria do pessoal de bordo, o ACT vem com um aumento no valor do vale alimentação, além de um índice a ser aplicado nas remunerações. Os avanços neste acordo foram fruto de uma exaustiva e difícil negociação.

**EMPRESAS:** Acamin Navegação e Serviços Marítimos, Alfana, Aracaju Serviços Auxiliares, Astro Internacional, Astromarítima, Bourbon Offshore, Bram Offshore, BSCO Navegação, CBO (Companhia Brasileira de Offshore), CBO (Serviços Marítimos), Deep Sea Supply Navegação, Delba, Farol Apoio Marítimo, Farstad Shipping, Finarge Apoio Marítimo, Finarge Navegação do Brasil, Fugro Brasil, Gulf Marine, Latho Serviços Marítimos, Locar Guindastes e Transportes Intermodais, Magallanes Navegação Brasileira, OP Navegação, OSM do Brasil, Saveiros Camuyrano, Searcor Offshore, Sealion do Brasil, Siem Offshore, Sobrare Servemar, Solstad Offshore, Starnav Serviços Marítimos, Subsea7 do Brasil, Subsea7 Gestão Brasil, Sulnorte Serviços Marítimos, Superpesa, Technip Brasil, UP Offshore e Wilson, Sons.

**DE:** 1º DE FEVEREIRO DE 2012  
**ATÉ:** 31 DE JANEIRO DE 2014

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** A grande conquista foi a participação ativa de homens e mulheres do mar neste processo de negociação do ACT. O engajamento dos representados do SINDMAR culminou com a assinatura do documento, que é o melhor caminho para garantir os direitos conquistados pelos trabalhadores.

**EMPRESA:** Norsul  
**DE:** 1º DE AGOSTO DE 2012  
**ATÉ:** 31 DE JULHO DE 2013  
**PRINCIPAL**

**CARACTERÍSTICA:** As remunerações do pessoal de bordo serão reajustadas com um índice que, juntamente com os ganhos dos novos valores dos benefícios, é acima da inflação acumulada no período. O documento, aprovado pela maioria dos tripulantes da frota de navios da cabotagem, traz reajustes nos benefícios, como no valor do vale alimentação, da etapa, da ajuda de custo para embarque e desembarque, da gratificação de cabotagem e do bolsa escola.



**EMPRESA:** Elcano  
**DE:** 1º DE ABRIL DE 2012  
**ATÉ:** 31 DE MARÇO DE 2013

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** Após a maioria do pessoal de bordo das embarcações de transporte de graneis sólidos (graneleiros) e GLP (químicos e gaseiros), o SINDMAR assinou o ACT que traz um percentual que será aplicado nas remunerações, com ganho real para os seus representados, além de outros avanços significativos.



**EMPRESA:** Golar  
**DE:** 1º DE JANEIRO DE 2011  
**ATÉ:** 31 DE DEZEMBRO DE 2012  
**DE:** 1º DE JANEIRO DE 2013  
**ATÉ:** 31 DE DEZEMBRO DE 2013

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** Dois documentos foram assinados para contemplar um período maior. O regime de trabalho adotado é 1x1. A companhia deixou claro que investirá no quantitativo do corpo funcional marítimo.



**EMPRESA:** Petrobras e Transpetro  
**DE:** 1º DE NOVEMBRO DE 2011  
**ATÉ:** 31 DE OUTUBRO DE 2013

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** A participação ativa das tripulações foi o grande destaque para que os termos aditivos aos Acordos Coletivos de Trabalho 2011/2013 fossem firmados.

**EMPRESA:** Flumar  
**DE:** 1º DE SETEMBRO DE 2012  
**ATÉ:** 31 DE AGOSTO DE 2013

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** O documento assinado tem um percentual que foi utilizado para reajustar as remunerações do pessoal de bordo.



**EMPRESA:** Pancoast  
**DE:** 1º DE OUTUBRO DE 2011  
**ATÉ:** 30 DE SETEMBRO DE 2012

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** A maioria do pessoal ligado ao quadro de mar da companhia aprovou os termos negociados com a Pancoast e oferecido pela empresa.

**EMPRESA:** Jan de Nul  
**DE:** 1º DE DEZEMBRO DE 2012  
**ATÉ:** 30 DE NOVEMBRO DE 2014

**PRINCIPAL CARACTERÍSTICA:** Neste primeiro ACT, o documento assinado regulariza as condições de trabalho a bordo. A companhia disse que pretende ampliar seu corpo funcional marítimo a partir de 2013.

# Na busca por novo fôlego para Auditores Fiscais do Pará

O cumprimento de leis é uma complexa questão que envolve muito mais do que simplesmente seguir as determinações legais. Além de as pessoas terem de seguir o que é decretado, é preciso uma fiscalização rígida para coibir qualquer tipo de desvio para que as leis não sejam violadas. Para haver uma forte fiscalização, é necessário um quadro de funcionários qualificados e que atenda às demandas de cada área de atuação.

A escassez de auditores fiscais da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Pará, consequência do engessamento do quadro de profissionais, que hoje possui a média etária de 50 anos, prejudica o desenvolvimento de um bom trabalho dos fiscais. Hoje, o quantitativo de profissionais que atuam na região Norte, mais precisamente no Pará, é inferior à real necessidade.

O número de profissionais desta área de atuação está cada vez menor neste que é um dos maiores estados da região Norte. Em poucos anos, poderá haver uma crise na demanda por essa mão de obra especializada, já que as aposentadorias contribuem para que a

situação fique ainda mais delicada; isso sem contar nos falecimentos e exonerações que diminuem o efetivo dos auditores fiscais do Pará.

A situação é alarmante. Há uma considerável discrepância entre o número que hoje compõe o quadro de funcionários e o que realmente se necessita para realizar trabalhos satisfatórios.

Segundo o Superintendente do Trabalho e Emprego do Pará, Odair Santos Correa, a maior necessidade é de pessoal e de infraestrutura. “É preciso aumentar o número de unidades em várias cidades do Pará, já que há grandes projetos em implantação na região”, contou o Superintendente.

De acordo com o quadro divulgado, a Sede da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Pará possui 65 auditores fiscais em exercício. A Sede da SRT-PA abrange 43 municípios sob sua circunscrição, totalizando 19.503 empresas a serem fiscalizadas. “O cálculo de defasagem é feito a partir de informações do quantitativo de trabalhadores e empresas”, explicou Odair.

Com um efetivo desse, não há como o trabalho ser desenvolvido com a merecida qualidade. O governo federal já solicitou à SRT-PA um relatório com as necessidades da gerência local para aumentar o efetivo no próximo ano.

Odair Correa afirmou que o quantitativo atual é insuficiente para atender as demandas do número de trabalhadores do estado. “Porém, estamos trabalhando na instalação de novo concurso para auditores fiscais”, revelou Odair, confirmando que a única forma de provimento de cargos é o concurso público. “Estamos solicitando que haja um concurso regional, o que facilitaria a permanência dos servidores na região”, completou. ■

“É preciso aumentar o número de unidades em várias cidades do Pará, já que há grandes projetos em implantação na região” (Odair Corrêa, à direita, Superintendente do Trabalho e Emprego do Pará)



SINDMAR

UORG	QTE DE AFTs EM EXERCÍCIO	MUNICÍPIOS SOB A CIRCUNSCRIÇÃO	QTE DE EMPRESAS CADASTRADAS NÃO SFIT	MÉDIA DE EMPRESAS POR AFT AFTs/ANO	QUANTIDADE ESPERADA DE AFTs P/FISCALIZAR EMPRESAS A CADA 2 ANOS	DEFASAGEM
SRTE/PA – SEDE	65	43	19.503	120 (em todas)	81	16
GERÊNCIA DE SANTARÉM	8	23	4.388	120 (em todas)	18	10
GERÊNCIA DE MARABÁ	11	37	7.964	120 (em todas)	40	29
GERÊNCIA DE CASTANHAL	4	39	5.047	120 (em todas)	33	29
GERÊNCIA DE ALTAMIRA	3	1	891	120 (em todas)	4	1
TOTALIZAÇÃO	91	143	37.793	120 (em todas)	176	85

# Você sabe qual é a importância da atualização cadastral?

Em muitas situações cotidianas, pequenas atitudes poderão gerar grandes consequências. No dia a dia sindical não é diferente. A importância da manutenção contínua dos dados cadastrais é um exemplo de como os associados e associadas do SINDMAR precisam estar alertas para o fato de que atitudes pessoais poderão impactar, e muito, a defesa dos interesses das categorias representadas. Não é de hoje que a Entidade Sindical alerta sobre esse assunto, mas, é sempre bom lembrar!

O cadastro do SINDMAR é constituído pelas informações pessoais fornecidas pelos associados e associadas no momento da sindicalização, além das informações colhidas nas homologações e com as companhias de navegação, e as atualizações cadastrais fornecidas por iniciativa dos oficiais e eletricitistas mercantes. Analisando estes dados, a Representação Sindical tem ciência sobre a real dimensão da força de trabalho que constitui a sua base associativa. Assim, torna-se capaz de elaborar estatísticas e prover dados confiáveis que possam embasar ações de defesa aos interesses dos representados.

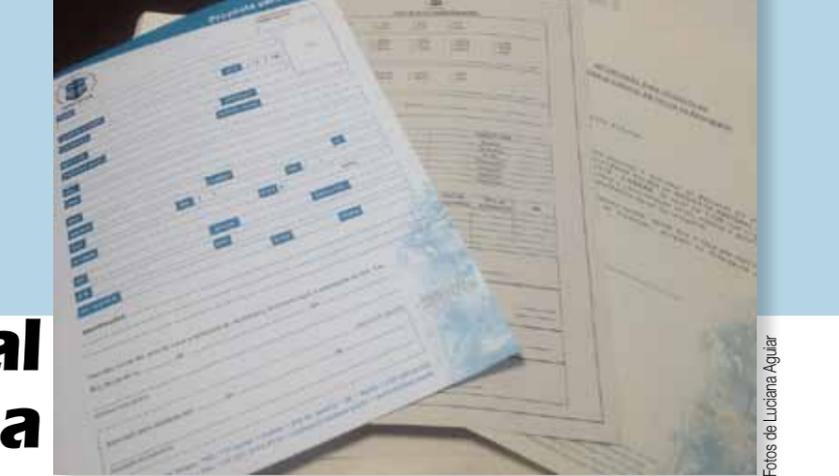
“Como o Sindicato poderá fazer comunicações importantes, de interesse dos companheiros e companheiras, se o cadastro não está atualizado? Tais dados não constituem apenas uma simples troca de informações, mas, juntamente com outros elementos, será uma referência importante para ações de interesse coletivo”, salienta o Diretor do Sindicato, Odilon Braga.

Um dos exemplos desta importância foi a elaboração do estudo encomendado pela Representação Sindical à Universidade do Estado do Rio de Janeiro, em 2009. Com base em estatísticas elaboradas a partir de informações da nossa base cadastral do SINDMAR,

juntamente com dados oriundos da Marinha do Brasil, foi possível expor à sociedade o contraponto às investidas políticas de armadores contra a presença de marítimos brasileiros em embarcações estrangeiras que estejam em águas jurisdicionais brasileiras. Com o levantamento feito, foi possível verificar que a oferta e a demanda de oficiais e eletricitistas mercantes brasileiros encontram-se em equilíbrio.

Os dados cadastrais também têm sido imprescindíveis para o desenvolvimento de uma política governamental que proteja a marítima gestante. Nos diversos fóruns de defesa das categorias representadas, o SINDMAR desenvolve perspectivas amplas, embasadas na exata dimensão do cenário que envolve oficiais e eletricitistas mercantes. Assim, vale ou não a pena ter uma atitude proativa e fortalecer o seu Sindicato com atitudes pessoais positivas que influenciarão o seu futuro e o da sua atividade profissional? Pense nisto e mantenha o seu cadastro atualizado! ■

“Como o Sindicato poderá fazer comunicações importantes, de interesse dos companheiros e companheiras se o cadastro não está atualizado?” (Odilon Braga, Diretor-Secretário)



Fotos de Luciana Aguiar



# **XV Seminário do SINDMAR**

## **ENCONTRO EM RIO DAS OSTRAS**

# **União e consciência de classe**

Promover e trocar conhecimento. Estimular a consciência e união da classe representada. Estes foram os evidenciados compromissos do Sindicato durante os três dias do XV Seminário do SINDMAR. Esta edição do encontro para debate das relações de trabalho e questões que envolvem a Marinha Mercante aconteceu entre os dias 12 e 14 de outubro no Hotel Vilarejo, em Rio das Ostras, Região dos Lagos do Rio de Janeiro.



Fotos: Luciana Aguiar





ENCONTRO EM RIO DAS OSTRAS

## União e consciência de classe

Participar dos próximos Seminários é fundamental para conhecer ainda mais estes e outros assuntos ligados à Marinha Mercante

**O Seminário** do SINDMAR, além de abrir espaço para todos os companheiros e companheiras debaterem temas ligados ao setor, foi oportunidade para reencontrar colegas de turma e de embarque. Os profissionais de Marinha Mercante presentes ao Seminário também tiveram a chance de conhecer melhor as ações do SINDMAR, debater projetos e se atualizarem a respeito de especificidades do mercado marítimo. Isto tudo faz parte da política desenvolvida pelo Sindicato para integrar ainda mais as categorias que representa.

A participação de todos neste XV Seminário do SINDMAR expôs a visão crítica e aguçada dos representantes a respeito do segmento marítimo. A consequência foi o surgimento de inteligentes debates, que estimu-

laram o pensamento e a análise do cenário atual da Marinha Mercante.

Cada participante deste e de todos os Seminários do SINDMAR anteriores é um multiplicador de tudo que foi dito, escutado e debatido. As informações recebidas e trocadas nos três dias de exposição e debate são fundamentais para a categoria ficar mais coesa. Os interesses coletivos devem prevalecer. Somente assim é possível atingir objetivos e conquistar direitos.

Participar dos próximos Seminários é fundamental para conhecer ainda mais estes e outros assuntos ligados à Marinha Mercante. O Site do SINDMAR e o Boletim Eletrônico do Sindicato sempre informam as datas e locais das novas edições dos Seminários.

### Severino Almeida, Presidente do SINDMAR

“Precisamos estar alerta contra os ataques da Armação, que não tem interesse em nos manter a bordo. É uma questão de custo. Nossos salários são maiores do que os valores recebidos por trabalhadores estrangeiros. As empresas de navegação estarão sempre pensando em formas de nos substituir de bordo. Precisamos lutar com inteligência. Com a participação de todos, o nosso SINDMAR fica ainda mais forte e mais respeitado. E seremos fortes se continuarmos juntos; e não sozinhos. Desta forma, sempre estaremos pensando coletivamente. A união e o pensamento coletivo são os alicerces para construção e manutenção de uma entidade sindical forte e respeitada, como é o SINDMAR.”



ENCONTRO EM RIO DAS OSTRAS

## União e consciência de classe

# A importância do Sindicato

Em sua palestra, o Consultor Jurídico da CONTTMAE, Edson Areias, destacou a importância do Sindicato. Discursando para mais de uma centena de pessoas, entre oficiais, eletricitas, instrutores da EFOMM e futuros oficiais mercantes, Areias lembrou que historicamente o Sindicato luta pelos direitos dos trabalhadores. “Ou alguém acha que o trabalhador que age sozinho consegue manter algum direito numa relação direta com os empresários?”, indagou.

Em sua exposição, Areias ressaltou que as grandes vitórias dos trabalhadores marítimos brasileiros vieram depois dos inesquecíveis movimentos grevistas de 1952, liderados pelo ícone do sindicalismo marítimo, Emilio Bonfante, de 1962 e de 1987; neste último, o principal líder foi Edson Areias.

O Consultor Jurídico da Confederação, que também é Chefe de Máquinas, lembrou que a Marinha do Brasil e o SINDMAR impediram o surgimento de dezenas de Escolas de Marinha Mercante, mantendo

a excelência dos dois Centros de Instrução. “Não fosse esta defesa, hoje teríamos uma Escola de Marinha Mercante a cada esquina”, afirmou Areias.

Edson Areias destacou a importância da participação dos representados no dia a dia do SINDMAR: “O analfabeto sindical é aquele sujeito que não ouve o que o Sindicato tem para falar, não fala nada e não sabe o que acontece ao seu redor”.

“Através da ignorância sindical, surgem empresas piranguieiras, acidentes de trabalho e demissões em massa”, finalizou.

De acordo com o Consultor Jurídico, participar do Sindicato é a única forma de fortalecer a entidade que representa os trabalhadores. “O SINDMAR tem clara intenção de orientar os mais jovens, trazendo-os para a trincheira para serem protegidos e para aprenderem a lutar e se defender”, afirmou Edson Areias.

Uma das formas de se inteirar nas ações sindicais que o SINDMAR executa é obtendo informação de



qualidade. Com este destaque, o Comandante Jones Soares palestrou para os presentes dizendo que “beber da fonte de informações geradas pelo SINDMAR é beber de fonte de informação de qualidade e útil. É preciso ter o discernimento para avaliar tudo que chega até nós. Há informações que são um verdadeiro desserviço ao nosso setor”.

“Precisamos consultar as fontes de informação que são de qualidade. Caso contrário, seremos destru-

ídos, pois há informações que prejudicam claramente os trabalhadores marítimos, como o discurso dos armadores que insistem em propagar a falsa ideia de que há falta de oficiais mercantes no nosso mercado nacional”, concluiu.

Jones Soares salientou, também, que as grandes decisões em defesa dos trabalhadores marítimos não são feitas no patamar técnico. “Um cidadão, por exemplo, pode ser o melhor Comandante ou Chefe

“O analfabeto sindical é aquele sujeito que não ouve o que o Sindicato tem para falar, não fala nada e não sabe o que acontece ao seu redor” (Edson Areias)

## José Válido, Segundo Presidente do SINDMAR

“O envolvimento no dia a dia do Sindicato e o acompanhamento das negociações de Acordo Coletivo de Trabalho são fatores relevantes para o alcance dos objetivos numa negociação. Um Sindicato de trabalhadores é o espelho de seus representados. Se todos têm disposição para lutar e têm consciência coletiva, seremos um Sindicato forte e vitorioso. A luta de todos nós, trabalhadores, é fundamental para a conquista de direitos. Precisamos, também, estar alerta para ameaças, riscos e dificuldades na Marinha Mercante. Os empresários ainda insistem em propagar a falsa afirmação de que não há oficiais brasileiros no nosso mercado. A verdadeira intenção deles é nos tirar de bordo. Há estudos que apontam o equilíbrio no nosso mercado. Não faz muito tempo que fomos à Câmara Federal, em Brasília, fazer a defesa dos nossos postos de trabalho.”



## José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional

“Nos últimos anos, diversos ofícios do SINDMAR foram sugeridos à Diretoria de Portos e Costas que, posteriormente, foram atendidos pela Marinha do Brasil. Todas estas ações são executadas pensando na melhoria da qualidade profissional dos trabalhadores. Por outro lado, é muito importante que cada um de vocês fique atento à validade de seus certificados de competência. Isso é importantíssimo para vocês poderem trabalhar a bordo com tranquilidade. Além disto, percebemos, nos últimos tempos, que o departamento de Recursos Humanos de algumas empresas possuía muitas dúvidas e não tinha conhecimento profundo sobre o perfil da nossa profissão mercante. Por isso, sempre nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos para evitar equívocos no tratamento de questões específicas do nosso setor.”



ENCONTRO EM RIO DAS OSTRAS

## União e consciência de classe

de Máquinas da Marinha Mercante. Mas, por melhor que seja, não tem conhecimento necessário para tomar determinadas decisões para defender nossos direitos. Isto deve ser feito, como é, no patamar político. E o nosso Sindicato é responsável por isso”, afirmou. “A musculatura deste nível político somos nós, trabalhadores marítimos, que somos liderados pela Diretoria do nosso Sindicato”, explicou.

Destacando a orientação provocada pela Representação Sindical, o Comandante Francisco Gondar, Vice-Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM), disse que, além disto, outros quatro fatores determinam os parâmetros de uma boa profissão: a vocação para a atividade, a visibilidade de crescimento na carreira, uma boa posição dentro do contexto social e uma remuneração digna. “No momento atual, temos tudo isso”, contou Gondar.

A respeito deste último item citado pelo CMT Gondar, o Assessor para Acordos Coletivos de Trabalho do SINDMAR, Edemir Ramos, disse que o processo de negociação de um ACT não termina na assinatura do documento.

Um dos momentos mais trabalhosos do Acordo Coletivo de Trabalho e que exige grande esforço é o acompanhamento do cumprimento das cláusulas acordadas. Há casos em que a empresa não cumpre as cláusulas do ACT por má fé ou, simplesmente, por desconhecimento de sua área operacional. Por isso, é importante o SINDMAR fazer este acompanhamento. “Neste momento, é essencial a participação dos representados, que podem identificar possíveis equívocos cometidos pela empresa e ajudar-nos a regularizar a situação. É fundamental que seja mantida a sintonia fina entre Sindicato e representados”, finalizou.

### Odilon Braga, Diretor-Secretário do SINDMAR

“Com o cadastro atualizado, os oficiais e eletricitas mercantes têm possibilidade de receber informações úteis e corretas sobre o mercado de trabalho e sobre o setor de Marinha Mercante. Se o cadastro com os contatos do nosso pessoal, como endereço, e-mail, telefone, não estiver atualizado, fica mais difícil de os associados e associadas acompanharem o dia a dia do SINDMAR através do nosso boletim eletrônico, do site do Sindicato e da revista UNIFICAR. É preciso que vocês tenham boa informação para poder participar ativamente das decisões.”



Edemir Ramos destacou a importância da participação dos representados junto ao Sindicato para, inclusive, apontar possíveis equívocos praticados. O CLC Jones Soares, por sua vez, ressaltou a consciência política como fator de fortalecimento das categorias representadas

### Marco Aurélio, Diretor-Procurador do SINDMAR

“As homologações são agendadas pelas empresas de navegação, que têm até dez dias a partir da data de demissão para efetuar a homologação. E não é só isso. Prestamos auxílio com orientações aos nossos companheiros e companheiras na busca do melhor caminho jurídico a tomar quando o problema é de outras áreas que não a trabalhista.”



ENCONTRO EM RIO DAS OSTRAS

## União e consciência de classe

# Novos companheiros

Durante o XV Seminário do SINDMAR, realizado em Rio das Ostras, as categorias de bordo representadas pelo Sindicato foram apresentadas aos novos Delegados Regionais. Os oficiais Isabella Costa e Ivaldo Rocha assumiram duas das unidades localizadas no Nordeste.

Presentes ao Seminário, juntamente com a Diretoria do SINDMAR, os novos Delegados destacaram a importância do ciclo de palestras.

“É através do Sindicato que enxergamos o verdadeiro cenário de Marinha Mercante. Agora, inserida mais profundamente no dia a dia do SINDMAR, posso passar mais informações a meus companheiros e companheiras sobre tudo que envolve a nossa Marinha Mercante”, contou a Delegada Regional em Pernambuco, Isabella Costa.

“Aqui, a gente tem muito incentivo à nossa profissão e vê em detalhes o cenário do mercado

de trabalho atual dos oficiais mercantes”, completou a Oficial. A vida marinheira de Isabella é sinônimo de luta. Vítima de absurdos cometidos pelos empresários da navegação, a companheira foi constrangida e humilhada pela empresa na época em que estava grávida de seu filho Pedro. A edição número 30 da revista UNIFICAR relatou em detalhes o caso.

Já Ivaldo Rocha, que assumiu a Delegacia Regional em Aracaju, disse que “o Seminário agrega importantes informações para as categorias que o SINDMAR representa”.

“O Seminário também mostra como está a realidade do mercado de trabalho dos oficiais mercantes. Lembramos, também, que o SINDMAR é a ferramenta que defende os interesses dos trabalhadores; e só haverá conquistas e melhorias se houver participação de todos”, salientou Ivaldo.



Como sempre acontece nos seminários do SINDMAR, os participantes lotaram o auditório do hotel em Rio das Ostras e participaram ativa e descontraidamente das palestras



### Ariel Montero, Delegado Regional em Vitória

“Ética é uma série de princípios que marcam um bom comportamento. Num futuro bem próximo, haverá debates que serão úteis na construção do nosso futuro Código de Ética. Este código será normativo para toda a categoria e terá impacto, também, na vida de todos os profissionais que trabalham em plataformas e navios de bandeira brasileira, independentemente da nacionalidade do trabalhador. O objetivo do Código é analisar práticas que não são consideradas éticas. O Conselho de Conduta Ética reunirá membros, da ativa ou aposentados, do SINDMAR, do Centro de Capitães da Marinha Mercante e do Centro de Chefes de Máquinas. As regras serão aplicadas em desvios de conduta. Em breve, todos os trabalhadores serão convidados a participar dos debates sobre este tema. Este Código de Ética só entrará em vigor se a categoria assim entender e tiver o compromisso de todos.”



XV  
Seminário  
do  
SINDMAR

## Debate em alto nível

Mais de uma centena de pessoas, entre alunos, instrutores da Escola de Formação de Marinha Mercante e oficiais e eletricitas, participaram do XV Seminário do SINDMAR. O destaque desta edição foi a qualidade da participação e dos questionamentos dos participantes. Todas as inserções dos presentes durante as palestras foram pertinentes, mostrando que a categoria tem ótimo conhecimento de tudo que ronda o setor de Marinha Mercante e que está em sintonia com as ações do Sindicato.



“Nós ouvimos muitas coisas a respeito do Sindicato e aspectos positivos e negativos. Aqui, vindo ao Seminário, a gente tem a noção exata do que é o SINDMAR e conhece suas ações. Este grupo de Diretores que batalha pelos nossos direitos está de parabéns!”

**Bruno Zózimo da Silva** - Na época aluno do terceiro ano do Ciaga



“É a primeira vez que participo e vi grande importância no Seminário. Aqui, vi que o SINDMAR está no caminho certo para buscar melhorias profissionais para os trabalhadores. Além disso, este encontro integra a classe.”

**José Carlos Rocha Ribeiro** - OSM



“Cada vez que participo do Seminário do SINDMAR, saio com um conhecimento maior e uma visão crítica. Este é o terceiro Seminário de que participo e fico motivado em saber cada vez mais sobre os assuntos abordados.”

**Merinaldo Santos Coelho** - CLC



“Hoje, me arrependo de não ter participado de Seminários que foram realizados pelo SINDMAR no passado. Não tinha ideia da importância e da qualidade de informações que correm por aqui.”

**Aloísio Wildhagen de Souza Filho** - CLC



“Participar do Seminário significa dedicar um tempo ao nosso Sindicato. Percebo que há uma interação entre os mais jovens e os mais antigos. Isso é muito bom para troca de informações e engrandecimento dos profissionais. Aqui, a gente vê pessoas que podem ser espelhos para nossa carreira. No Seminário, a gente pode trocar ideias e experiências com elas para crescermos profissionalmente.”

**Sérgio Barroso da Luz** - CCB



“Antes de me tornar Oficial Mercante, trabalhei em outras categorias de bordo. Após muita luta, realizei meu sonho de ser Oficial de Náutica. Neste Seminário, vejo que o meu Sindicato é forte e que só conseguiremos avançar nas relações de trabalho com participação e união.”

**Elizama Lopes de Lima** - 2ON



“Este é o segundo Seminário de que participo. Eu aprendo bastante com tudo que escuto aqui. Além disso, reencontro velhos amigos para bater papo, pois a bordo, com todas as responsabilidades que temos, não dá tempo para conversar com nossos colegas.”

**Ivaldo da Silva Vieira** - Eletricitista



“Este é um Seminário que agrega valores e conhecimento. Muitas das pessoas que estão aqui têm uma vida de luta e passaram, nestes três dias, suas experiências para os alunos presentes a este evento.”

**Primeiro-Tenente Fabiana Castagnaro** -

Professora de português instrumental no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha



“Todos nós devemos nos orgulhar da profissão. Devemos, sempre, nos dedicar ao máximo para manter o patamar de qualidade dos profissionais brasileiros no mundo. Com muito orgulho, eu bato no peito e digo que sou mercante.”

**Roberto Viana de Aguiar** - 10M



“Fico emocionado ao ver o trabalho feito pelo SINDMAR. Jamais imaginei que nosso Sindicato chegasse onde está. Sindicalismo não é para qualquer um. Ainda mais para dirigir um sindicato como é o SINDMAR.”

**Richemond Jorge Rodrigues Simão** - OSM



“Sem a participação de todos, não conseguimos nada. O fórum para discussões e debates entre nós, trabalhadores, é este aqui. Não podemos expor nossos problemas para os empresários.”

**Marcelo Muniz Santos** - Professor do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha



“As palestras foram muito enriquecedoras para mim. Aprendi coisas que jamais imaginei que iria aprender. Aqui, eu me senti em casa. Fiquei impressionada com a interação entre as pessoas, que têm idades diferentes e culturas diferentes, e todas com o mesmo interesse. Fiquei lisonjeada porque todos me trataram como profissional, apesar de eu ainda ser Aluna do Ciaga.”

**Vivian Schüller** - Na época aluna do terceiro ano do Ciaga



“Eu poderia estar ao lado da minha família neste final de semana, mas preferi estar aqui para trocar experiência com todos vocês. E não vou parar por aqui. Quero continuar este intercâmbio de informações. Aconselho aos mais jovens que se sindicalizem. Afinal, é o SINDMAR que nos defende!”

**Luiz Osvaldo Ignácio** - CCB

### Cronologia de consciência sindical

**I Seminário** (2005):

Búzios (RJ),

**II Seminário** (2008):

Angra dos Reis (RJ),

**III Seminário** (2009):

Mosqueiro (PA),

**IV Seminário** (2009):

Beberibe (CE),

**V Seminário** (2009):

Rio das Ostras (RJ),

**VI Seminário** (2010):

Salinas (PA),

**VII Seminário** (2010):

Beberibe (CE),

**VIII Seminário** (2010):

Angra dos Reis (RJ),

**IX Seminário** (2010):

Porto Alegre (RS),

**X Seminário** (2011):

Salinas (PA),

**XI Seminário** (2011):

Recife (PE),

**XII Seminário** (2011):

Fortaleza (CE),

**XIII Seminário** (2011):

Rio das Ostras (RJ),

**XIV Seminário** (2012):

Salinas (PA),

**XV Seminário** (2012):

Rio das Ostras (RJ).



A expressão no rosto dos participantes demonstra o que foi o Primeiro Encontro Jovens Mercantes, realizado em 8 de novembro, no Praia Centro Hotel, Em Fortaleza

## Juventude Mercante demonstra consciência e união em encontro realizado em Fortaleza



*“Solidários, seremos união. Separados, uns dos outros, seremos pontos de vista. Juntos, alcançaremos a realização de nossos propósitos”.*

**A frase** de Bezerra de Menezes expressa o sentimento dos quase 30 oficiais que estiveram reunidos no dia 8 de novembro, em Fortaleza, no Praia Centro Hotel. O Primeiro Encontro Jovens Mercantes teve o objetivo de despertar o interesse da juventude mercante para as questões coletivas e para uma maior participação política deles junto ao Sindicato.



**Entre os assuntos** de maior interesse, participação e debate por parte dos presentes, estiveram aspectos como a formação dos oficiais e eletricitistas, a concorrência de mercado, as tentativas de flexibilização das condições e dos postos de trabalho e a abrangência da ação sindical.

Durante o encontro, a Representante do SINDMAR para assuntos relacionados às marítimas e aos jovens, Laura Teixeira, salientou que a juventude mercante precisa estar consciente e participar positivamente das ações que o Sindicato promove. “A valorização da nossa representação sindical passa, também, pela valorização da profissão. É preciso que o jovem mercante desperte para o fato de que cada atitude dele a bordo reflete a imagem de toda uma classe profissional”, alertou.

Já a Delegada Regional do SINDMAR em Pernambuco, Isabella Costa, que também esteve presente ao encontro, destacou que o Sindicato quer ampliar cada vez mais a política de estreitamento de laços junto aos jovens, em diferentes frentes de ação.

Ao final do evento, participantes destacaram impressões sobre o encontro. Leia abaixo os depoimentos:

“Este foi um encontro muito interessante e útil para fortalecer a nossa classe, sobretudo, através da boa informação. Muitas vezes o jovem, apesar de ter acesso a inúmeras informações, precisa adquirir um conhecimento mais amplo do que o cerca em seu mercado de trabalho. Acredito que se faça necessária uma frequência maior de eventos dinâmicos e informativos como este. Ao sair da Escola e ingressar no mercado de trabalho, o jovem deve buscar um contato maior com a realidade que o cerca, uma realidade que é muito mais abrangente e complexa do que a vivida em nosso dia a dia”, **Thiago Costa, 2ON**

“Foi excelente a iniciativa em promover este encontro, pois a postura e a forma como foram abordadas as questões aqui foi algo interessante. Foi muito bom o aspecto da interação, na qual a gente tem a oportunidade de debater os assuntos e conhecer



a realidade de outros colegas e as reais ações do Sindicato. Infelizmente, a juventude não participa muito de questões políticas importantes, por falta de interesse pelo coletivo. Então, muitas vezes, a ação sindical é algo que nos parece distante. Mas, iniciativas como esta, além da aproximação feita pelo Sindicato através das redes sociais, nos instiga a querer participar desta realidade e conhecê-la melhor”, **Régiton Santos de Oliveira, 2OM**

“O encontro foi essencial. Para uma profissão estratégica como a nossa, tem que existir a força de um sindicato para mantê-la. Através do sindicato, a nossa voz é ouvida, ele é o nosso interlocutor, aquele que realmente luta pelos nossos interesses. E o nosso SINDMAR é forte! Por isso, temos que apoiar todas as iniciativas que o nosso Sindicato promove. O jovem é o futuro e, olhar para a nossa juventude, através da conscientização e de melhorias na nossa formação e capacitação, é a melhor forma de incluí-lo na luta coletiva. O interessante é que isto foi feito aqui não na forma de um encontro formal, mas promovendo um debate e mostrando a transparência com a qual o Sindicato atua”, **Leandro Custódio Cunha, 2ON**

“Muitos jovens ainda estão pouco informados sobre o que realmente está por trás das condições laborais que temos hoje. Existem problemas que precisam ser vistos e enfrentados coletivamente. Por isso, eventos como este são importantes. É preciso uma união maior das nossas categorias com o nosso Sindicato

“A valorização da nossa representação sindical passa, também, pela valorização da profissão. É preciso que o jovem mercante desperte para o fato de que cada atitude dele a bordo reflete a imagem de toda uma classe profissional” (Laura Teixeira, representante do SINDMAR)

Continua na próxima página



Atentos e participativos, os jovens mercantes curtiram bastante o encontro, como provam os depoimentos que quase todos deram ao final

para superar essas questões. Espero que nos próximos encontros mais jovens estejam presentes e isto desperte o interesse de outros e outros mais!”, **Luciana Custódio Cunha, Praticante de Náutica**

“O jovem muitas vezes reclama que não possui informações sobre o universo sindical, mas quem acompanha o trabalho do SINDMAR sabe que existe o site, a revista e os veículos de comunicação do nosso Sindicato. Ali estão todas as informações que precisamos para nos atualizar. É preciso haver uma conscientização e uma postura mais proativa de que não cabe somente ao Sindicato ir até o jovem. Hoje dispomos de inúmeros canais de acesso ao Sindicato, por que, então, não participamos mais?”, **Carlos Filipe Pereira, 2OM**

“Muitas questões importantes foram abordadas neste evento e de forma dinâmica. Mais eventos como este têm que acontecer para que cada vez mais companheiros possam participar dos debates e para que, nessa interação, possamos nos unir mais. Nós somos agentes multiplicadores. Ao nos comunicarmos, nós estamos trabalhando em prol dos nossos objetivos comuns e não permanecemos suscetíveis a ações de interesses “de poderosos”. Gostei da iniciativa, pois, a juventude precisa se aproximar mais do Sindicato, através da participação de cada um de nós”, **Tárcio Araújo Rocha, 2OM**

“Este foi um encontro muito proveitoso! A juventude precisa estar de olhos bem abertos para o que realmente está acontecendo na nossa Marinha Mercante. A nossa profissão é uma profissão diferenciada e muitos são os interesses que a envolvem. A luta do Sindicato, que é uma luta de todos nós, não é somente relacionada às questões de necessidade imediata, como condições laborais, etc. Mas, antes, há todo um trabalho de defesa contínua do nosso mercado para oficiais brasileiros”, **Ricardo de Almeida Jr, 2ON**

“Foi uma importante iniciativa, esta de reunir os jovens mercantes para debatermos questões que são pontos de dúvida entre nós. Aqui tivemos contato com o real cenário e não especulações. E a partir deste debate nos sentimos mais fortalecidos e motivados a congregarmos outros jovens a participar. Isto é fortalecer a classe: participar de forma consciente”, **Felipe Teixeira Feitosa, 2OM**

“Gostaríamos que mais companheiros estivessem presentes a este encontro, mas é importante que encontros como este sejam realizados constantemente. Eu cheguei aqui com uma expectativa boa deste encontro, mas esta foi superada! Foi muito proveitoso e informativo!”, **Alexandre Zacarias Filho, Praticante de Náutica**

## Representados debatem setor em encontro sindical

Fotos SINDMAR



“As portas da nossa Delegacia daqui de Pernambuco estão sempre abertas para darmos todo apoio aos nossos representados.” (Isabella Costa, Delegada Regional do SINDMAR em Pernambuco)

**O SINDMAR** organizou um encontro sindical com seus representados em 29 de novembro. Nesta reunião, que aconteceu no Hotel Jangadeiro, no Recife, o Sindicato debateu o setor marítimo com jovens e experientes oficiais mercantes. As mais de três dúzias de homens e mulheres do mar participaram ativamente das exposições feitas pelo SINDMAR.

**Questões como** a RN-72, mercado de trabalho, código de ética, ações sindicais e certificações foram alguns dos temas amplamente abordados com os oficiais e eletricitistas que participaram do encontro sindical, que contou com a participação do Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, e do Delegado Regional em Aracaju,IVALDO ROCHA.

“As portas da nossa Delegacia daqui de Pernambuco estão sempre abertas para darmos todo apoio aos nossos representados”, afirmou a Delegada Regional do nosso Sindicato em Pernambuco, Isabella Costa.

Os representados que tiveram a oportunidade de participar deste encontro mostraram-se satisfeitos com tudo que foi dito e mostrado. O conhecimento das ações sindicais e a busca por uma participação mais ativa no dia a dia do SINDMAR ditaram os pensamentos dos representados ao final deste encontro.

A consciência coletiva é fundamental para a defesa dos interesses dos representados do SINDMAR. A propagação do sentimento de grupo se fez presente e cada participante se tornou um multiplicador para sermos ainda mais fortes e coesos.



**Vidas em risco**

# MORTE

## de praticante em navio panamenho é alerta para necessidade de mais segurança e revisão em emissões de certificados



### REPORTAGEM DE LUCIANA AGUIAR

“Além da morte da jovem, o que mais surpreendente, além de uma série de absurdos que envolvem essa história, foi o descaso das autoridades marítimas mexicanas e panamenhas, que permitiram que o navio continuasse a navegar por vários dias com o corpo a bordo, sem que a família da vítima sequer soubesse do ocorrido”, revelou o Secretário Geral do Sitrasermap (Sindicato de Trabajadores de Servicios Marítimos de Remolcadores, Barcazas y Afines de Panamá), Luis Fruto.

Segundo Fruto, o navio seguia o rumo da costa do Pacífico para o Atlântico, pelo Canal do Panamá, quando entre os dias 27 e 30 de julho teve problemas de governo e ancorou no porto de Cristóbal, no Panamá. A embarcação, que não tinha contrato de afretamento, seguiu para o Golfo do México, em 1º de agosto e lá foi apreendida para que se iniciassem as investigações sobre o ocorrido. Até o fechamento desta edição, as circunstâncias da morte da jovem ainda permaneciam desconhecidas. Com a mobilização feita pela organização sindical, ao contatar o Ministério Público e as autoridades locais, o corpo de Wood foi repatriado para Colon, no Panamá, onde, finalmente, foi enterrado no dia 31 de agosto.

De acordo com o irmão da praticante, Edwin Wood, Dayra, embarcou por conta própria para cumprir exigência da Universidade Internacional Marítima do Panamá (UMIP) e ter tempo de mar para poder concluir o curso. Ela havia iniciado a prática em janeiro deste ano.

O caso evidencia, também, a necessidade de maior rigor e investigações na forma como são concedidas as licenças para as tripulações dos navios de

bandeira panamenha. Embora o país seja líder na emissão de bandeiras mercantes, muitas destas ostentam práticas nefastas em embarcações que não oferecem as mínimas condições laborais e de segurança para seus tripulantes.

“Cobramos das autoridades responsáveis uma ampla investigação, pois, acreditamos que alguns dos tripulantes do El Valencia estavam a bordo portando licenças e certificados falsos. O Comandante do navio, José Molina Galloway, está sob investigação por incompetência. Além disso, como existem casos de outros tripulantes deste navio, como pode uma pessoa com pouco mais de um ano de formação ter um certificado de Primeiro Oficial? Isto é um disparate!”, ressalta Fruto. Foi posteriormente constatado, ainda, pelas autoridades mexicanas, que o navio possuía mais de 30 deficiências, necessitando, inclusive, de inúmeros reparos mecânicos. Isto por si só já seria motivo suficiente para que a embarcação não obtivesse permissão para navegar.

Este caso é a ponta do iceberg de uma série de irregularidades que vêm ocorrendo em navios que arvoram este tipo de bandeira. Recentemente, o Centro Internacional de Pesquisa Marítima (SIRC), veiculado à Universidade de Cardiff, na Inglaterra, detectou 12.635 casos de fraudes e 40, 5 mil certificados emitidos por seis países do Sul e Sudeste da Ásia e da Europa Ocidental.

O comércio de certificações foi amplamente denunciado pela Representação Sindical Marítima em 2001, com reportagem especial veiculada pela Revista UNIFICAR. Entretanto, o tema volta a ser debatido em caráter mundial. E não pode ser esquecido. Pela segurança da vida humana nos mares e para que mortes como esta nunca mais ocorram. O que acontece no mar não pode ficar segregado e resguardado, apenas, ao mar. ■

Para o Inspetor Regional da ITF, Luis Fruto, a morte da praticante a bordo do El Valencia evidencia necessidade de maior rigor e investigações na forma como são concedidas licenças para tripular navios de bandeira panamenha

Este caso é a ponta do iceberg de uma série de irregularidades que vêm ocorrendo em navios que arvoram este tipo de bandeira

**A morte da praticante** de máquinas Dayra Wood Pino, então com 22 anos, a bordo do navio de bandeira panamenha El Valencia, acende, mais uma vez, o alerta para as questões relacionadas à segurança a bordo, em navios de todo o mundo. Os Sindicatos locais têm cobrado das autoridades panamenhas e mexicanas a revisão dos resultados da investigação sobre as causas da morte, ocorrida em 4 de agosto.



English version



This case is the point of the iceberg of series of irregularities that have been occurring on board panamanian flagged vessels

## Lives at risk: death of cadet in Panamanian vessel is a warning to the need for more safety and revision of emission of certificates

By LUCIANA AGUIAR

The death of the engine room cadet Dayra Pino Wood, with the age of 22, aboard the Panamanian vessel El Valencia, brings up, again, some issues concerning safety on board vessels worldwide. Local Unions are demanding from Mexican and Panamanian authorities the reviewing of the investigation results about the death on August 4th.

“Beyond the death of the young cadet, the more surprising, in addition to a series of absurdities surrounding this story, is the neglect of Mexican and Panamanian Maritime Authorities, which allowed the vessel to continue sailing for several days with the body on board without the victim’s family even knowing what happened to her”, said the Secretary General of Sitrasermap (Sindicato de Trabajadores de Servicios Marítimos de Remolcadores, Barcas y Afines de Panamá) – which stands for Labor Union of Tugs, Barges and other support vessels – Luis Fruto. The unionist is the ITF Regional Inspector for the region of Mexico and Caribbean.

In accordance with Fruto, the vessel was heading from the Pacific coast to the Atlantic, through the Panama Canal, when between July 27th and 30th, the vessel had steering problems and moored in the port of Cristobal, Panama. The vessel, which had no charter party, headed for the Gulf of Mexico on August 1st and there was arrested to be initiated the investigations of the incident. Until the time of writing, the circumstances of the death of the cadet were still unknown. With the mobilization done by the labor organization, to

contact the Public Prosecutor Office and local authorities, Wood’s body was repatriated to Colon, Panama, where she was finally buried on August 31st.

According to the cadet’s brother, Edwin Wood, Dayra boarded because she had to meet the requirements of the International Maritime University of Panama (UMIP) and accomplish the sea time she needed to conclude her course. She started her cadet training in January of this year.

The case also highlights the need for greater rigor and investigation in how licenses are granted for the crews of Panamanian flagged vessels. Although the country is a leader in issuing merchant flags, many of these are flaunting harmful practices on vessels that do not offer the minimum working and safety conditions for its crew.

“We are demanding from the responsible authorities a full investigation, because we believe that some of the crew members, which were aboard the El Valencia, were carrying fake licenses and certificates. The vessel’s Captain, Jose Molina Galloway, is under investigation for incompetence. Beyond that, as there are cases of other crew members of this vessel, how can a person with little more than a year as a graduated having a license of First Officer? This is nonsense!” says Fruto. It was later found by Mexican authorities, that the ship had more than 30 deficiencies, requiring even numerous mechanical repairs. This by itself would already be reason enough for the vessel did not get any permission to navigate.

This case is only the point of the iceberg of series of irregularities that have been occurring on board Panamanian flagged vessels. Recently, Seafarers International Research Centre (SIRC), linked to Cardiff University, at England, detected 12,635 fraud cases and 40.5 thousand issued certificates for six countries of South and Southeast Asia and Western Europe.

The trade of certificates was widely reported by the Maritime Union Representation in 2001, with a special article conveyed at UNIFICAR Magazine. However, the subject is being discussed in a worldwide atmosphere. And it cannot be forgotten. For the safety of life at sea and for that deaths like that do not occur anymore. What happens at sea cannot be segregated and kept, only to the sea. (Versão em inglês: Caroline Macedo)



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



Filiado a





# Nascido para navegar

Há três anos, o grupo Maestra adquiriu a embarcação, construída em 1996 pelo estaleiro Eisa, no Rio de Janeiro. Rebocado pelo novo proprietário, o navio passou por uma grande e necessária reforma até ficar em condições seguras de navegação

## Navio abandonado no fim do mundo é recuperado e volta a operar em águas brasileiras

Naquele não muito distante segundo semestre de 2003, os trabalhadores marítimos ficaram chocados com o vergonhoso descaso sem precedentes da

Armação que guiava o rumo do Neptunia Mediterrâneo. Abandonados à sorte em Ushuaya, na Argentina, o navio fundeou em 20 de novembro daquele ano para ser sinônimo de desrespeito e descaso de uma empresa de navegação com seus empregados do quadro de mar.



Sem ter qualquer ajuda da companhia, os tripulantes emitiram socorro e a CONTTMAF (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos) atuou com firmeza no resgate das vidas naquela embarcação. A lembrança da atrocidade cometida pela Armação é viva na memória dos trabalhadores.

Por mais de cinco anos, o cargueiro ilustrou um assombroso cenário na região Sul da Argentina.

Até que, antes do final de 2009, o destino mudou o rumo daquela embarcação esquecida no fim do mundo; literalmente, já que os 20 mil moradores de Ushuaya costumam dizer que a cidade é localizada no fim do mundo; na verdade, está situada na Terra do Fogo, no extremo Sul da Argentina.

Há três anos, o grupo Maestra adquiriu a embarcação, que foi construída em 1996 pelo estaleiro Eisa, no Rio de Janeiro. Rebocado pelo novo proprietário, o navio passou por uma grande e necessária reforma até ficar em condições seguras de navegação.

“Antes de adquirirmos esta embarcação, o nosso grupo fez um estudo de viabilidade, com valores de compra e reforma”, contou a Gerente de Recursos Humanos da companhia, Lisiane Lise Schafer Baldo.

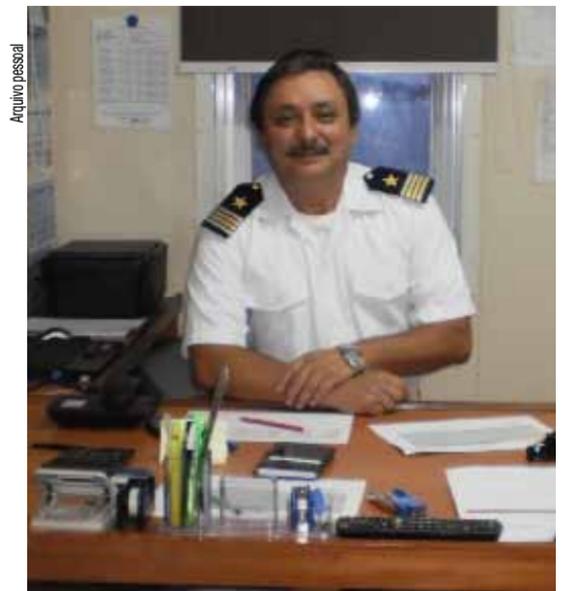
Desde o resgate até colocá-lo para operar efetivamente, o navio passou por um longo período no estaleiro. Somente em fevereiro de 2012 é que o agora batizado Maestra Mediterrâneo ficou pronto para o transporte de contêineres.

O Comandante da embarcação, CLC João Pastana da Silva, lembrou que muita coisa antiga foi retirada para dar lugar a novas estruturas. “Nesta reforma, o projeto original foi seguido. Ao embarcar neste navio, tenho a impressão de que sempre estive navegando, não tendo passado por qualquer abandono. Hoje, nada lembra o estado de abandono que o navio se encontrava em 2004”, contou João Pastana, que tripulou o Neptunia Mediterrâneo entre 2000 e 2003 como 1ON.

Quase um ano após a primeira viagem desta nova fase, o navio está nas mãos de uma tripulação inteiramente brasileira, comandada por Adalberto Werner e João Pastana da Silva e chefiada por Luiz Carlos Pereira de Souza e Paulo Roberto Pereira do Nascimento. Atualmente, o Maestra Mediterrâneo opera em uma rota de Navegantes (SC) até Manaus (AM).

A ação de valorizar a Marinha Mercante brasileira é positiva, principalmente buscando a autenticidade do setor, com navios que ostentam o pavilhão nacional, que sejam tripulados por trabalhadores marítimos brasileiros.

O Maestra Mediterrâneo tem 142 metros de comprimento, sendo 25,2 de boca e 9,76 de calado. A embarcação tem capacidade para transportar até 1.100 TEUs.



## Reencontro com um velho conhecido

As histórias marítimas do navio Maestra Mediterrâneo e do Comandante João Pastana da Silva se entrelaçam desde o início do século. O Comte Pastana tripulou o Neptunia Mediterrâneo alguns anos antes de a embarcação ser abandonada no Ushuaya.

**UNIFICAR: A sua história no Maestra Mediterrâneo é antiga. Fale como começou?**

**COMTE JOÃO PASTANA:** É muito gratificante. Ainda mais tendo vivido um pouco da história deste navio. Entre 2000 e 2003, estive embarcado neste navio como Primeiro Oficial de Náutica e cheguei a trabalhar como Imediato. Depois, já desligado da empresa Neptunia, acompanhei o abandono na Argentina.

**UNIFICAR: Na Maestra, o senhor imaginava reencontrar o navio?**

**COMTE JOÃO PASTANA:** No final de 2010, passei a integrar o quadro de mar do grupo Maestra. Quis o destino que eu e o navio nos encontrássemos novamente.

**UNIFICAR: O senhor tem algum sentimento diferente por tripular este navio?**

**COMTE JOÃO PASTANA:** Dizer que encaro esta situação sem uma emoção especial é fugir da verdade. Para mim, esta embarcação é diferente: primeiro porque estou comandando um navio que renasceu; e segundo porque recebi a oportunidade de assumir o Comando de um navio pela primeira vez na carreira, apesar de ser Capitão de Longo Curso desde 2001. E esta chance surgiu justamente no Maestra Mediterrâneo, meu velho conhecido. ■



Frio, fome, descaso, abandono... Quase dez anos depois de liderar as ações da CONTTMAF e do SINDMAR para resgatar os tripulantes, Edson Areias relembra os momentos mais dramáticos do Neptunia Mediterrâneo.

# MEMÓRIAS DE UM INFERNO FLUTUANTE



## Depoimento | Edson Areias



**“A comunidade marítima** voltou a ficar estarecida com o vergonhoso quadro de abandono a que estão sendo submetidos os tripulantes do navio cargueiro Neptunia Mediterrâneo, fundeado desde o dia 20 de novembro de 2003 na cidade argentina de Ushuaia, no extremo meridional do continente. Falta de itens fundamentais para alimentação e higiene, navio em péssimo estado de conservação e sem estrutura para navegação, pagamentos de salários atrasados e tripulação reduzida foram apenas alguns dos problemas relatados pelo comando do navio. Acontecimentos deste tipo vêm contribuindo para abalar a imagem do registro brasileiro no cenário marítimo mundial, tendo em vista que os responsáveis pela embarcação continuam impunes, a despeito do histórico de incidentes envolvendo o navio.”

Maio de 2004. Com a manchete de capa “Abandonados no fim do mundo”, a edição nº 18 da UNIFICAR abria com o texto acima uma reportagem de seis páginas sobre o assunto. E continuava assim:

“Até o fechamento desta edição, 21 trabalhadores – cinco deles amparados por atestado médico – já deixaram o cargueiro. Um clima de insegurança e de tensão se instalou a bordo diante da inoperância e do descaso da Neptunia Companhia de Navegação, que não estabelece um prazo para o retorno ao Brasil dos nove tripulantes que permanecem na embarcação, arrestada pelos credores da empresa armadora.”

A edição fechou e muita água continuou rolando sob o Neptunia e seus tripulantes. Severino Almeida, presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, consulta Edson Areias, Oficial Mercante e advogado, para avaliar as medidas judiciais efetivas para acabar com o desmando da Neptunia, “impedindo que outros incautos seguissem para aquele inferno flutuante.” Em depoimento à revista UNIFICAR, Edson Areias relembra quase dez anos depois como foram aqueles dias atribulados em que a dignidade marítima foi desrespeitada e atacada por armadores irresponsáveis.

**Desde novembro de 2003** o navio, então chamado Neptunia Mediterrâneo, se encontrava nas gélidas águas da Terra do Fogo, arrestado em Ushuaia, com sérias avarias no sistema de propulsão e geração de energia. Os tripulantes encontravam-se com salários em atraso, sofrendo racionamento de rancho e água; as condições de alimentação, higiene, acomodação (sobretudo da calefação, numa região de temperaturas abaixo de zero) levaram muitos tripulantes ao extremo desespero, tendo alguns deles retornado por sua própria conta e risco ao Brasil. O segundo Diretor Financeiro do SINDMAR, Jailson Bispo, já havia passado quatro dias a bordo do navio, na segunda quinzena de fevereiro, para prestar assistência à tripulação e esclarecer as medidas que vinham sendo tomadas pela entidade.

As ações individuais ajuizadas junto à Justiça do Trabalho em Santos registravam: ‘uma situação de terror e de iminente risco de morte. Com efeito, a ausência de retificação da embarcação lançou o obreiro a todo tipo de sorte, ou melhor dizendo, má sorte. Note-se que o demandante, assim como os demais tripulantes, permaneceram embarcados à revelia, com racionamento de água e comida, por vários dias, em águas conhecidas pela forte ocorrência de tempestades. A atitude da ré revelou descaso para com o sofrimento alheio(...)’

### PROMESSAS E INVERDADES

Outra sentença, ajuizada pelos Entes Sindicais, registrava que a Neptunia alegava que os tripulantes que regressavam ao Brasil eram desertores. Contudo, o Juízo entendia ser improvável que nove tripulantes desertassem ‘por simples espírito de insurreição, sujeitando-se a todas as intempéries em outro país, tais como fome, desalojamento, doença e, quiçá, comprometimento da integridade física.’ Mesmo depois de a Revista UNIFICAR ter alertado para a caótica situação do Maestra Mediterrâneo, muitos subalternos e alguns oficiais se deixavam levar pelas promessas e inverdades com que a Neptunia os aliciava, esconden-

Continua na próxima página



Navio ao largo de Ushuaia



Edson Areias com representantes da Ordem de Advogados de Ushuaia



Comte. Júlio César e Advogado Areias, no exato momento em que saltam da escada de portão do navio para a lancha que os conduzirá ao cais



## Depoimento | Edson Areias

“

Registrei que eu tinha o dever de admitir a hipótese de existir dentre eles quem quisesse ser simpático à Neptunia. Alertei que todos nossos assuntos eram confidenciais e que ninguém podia falar nada, absolutamente nada à família, nem, muito menos, à Neptunia porque eu iria saber imediatamente e iria tratar com rigor extremo os traidores. Não me resguardei de infundir respeito e mesmo medo, a todos eles. Era necessário. Disse-lhes que a vida deles estava em minhas mãos.”

do a real situação vigente a bordo. De tal forma a Neptunia conseguia substituir e manter uma tripulação mínima a bordo do navio.

Em meados de 2004, o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida, consultou-me sobre a possibilidade de adotar medidas judiciais efetivas para acabar com o desmando da Neptunia, impedindo que outros incautos seguissem para aquele inferno flutuante. Em primeiro lugar fizemos contatos com o colégio de advogados da Terra do Fogo, o que só foi possível graças ao prestígio do SINDMAR e da CONTTMAF e da solidariedade dos sindicatos marítimos da Argentina. Teríamos que lidar com o Judiciário brasileiro, e, depois, com o Judiciário argentino e as demais autoridades do país-irmão. De pronto, o SINDMAR informou ao Comandante e aos tripulantes que fizeram contato com os tripulantes que os advogados Federico Rauch e Antonio Aciar, dirigentes do Colégio de Advogados, equivalente a nossa Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) os assistiriam e os aguardariam em seu escritório.

### CONTATOS DIÁRIOS

Seguimos para Santos e obtivemos uma antecipação de tutela, em ação judicial exercida pela CONTTMAF, como substituta processual, já que havia tripulantes das mais variadas categorias profissionais. O juiz da 6ª Vara Federal do Trabalho, com grande eficiência e celeridade, analisou a complexa relação de Direito Internacional do Trabalho e concedeu a ordem para que a Neptunia repatriasse todos os tripulantes, sob a ameaça de pagar multa de 7 mil reais por dia que transcorresse desde a citação. Com cópia da ordem judicial em mãos, parti para Ushuaia, extremo sul do continente, enquanto o Delegado do SINDMAR em Santos, Reinaldo Salustiano, buscava, com a ajuda do oficial de justiça, localizar os representantes da Neptunia para intimá-los e citá-los. Foi grande a dificuldade porque a Neptunia já estava na clandestinidade com escritórios fechados, os diretores se escondendo e se esquivando dos credores. Assim, saí do Rio de Janeiro no dia 16 de

junho de 2004, uma quarta-feira, às 18h25 e cheguei em Ushuaia às 9 h da manhã do dia seguinte, após escala em Buenos Aires.

De meu primeiro relatório ao Presidente Severino, com quem eu mantinha contato diário, registrei minhas primeiras providências que foram reunir-me com meus colegas advogados Federico e Antonio. Os colegas me passaram os principais fatos concernentes à situação jurídica e comercial do navio arretado. Elucidaram alguns pontos importantes da legislação argentina no que concerne ao trato de tripulantes; logo após, fomos à Imigração. Providenciamos um contato com o Governador da Terra do Fogo, Jorge Colaz. Conseguimos que o Governo da Terra do Fogo abrigasse, por dez dias, nossos tripulantes num hostel de estudantes, o que consideramos uma extrema generosidade dos 'hermanos'.

Os tripulantes já sabiam de nossa presença e se dirigiram ao escritório dos colegas argentinos. Sabiam também que havia chegado do Brasil mais dois tripulantes e queriam estar com eles na Capitania dos Portos. Na Capitania, encontramos os dois novatos. Disseram que tinham sido informados no Brasil de que o navio estava atracado no cais – descobriram que o navio estava ao largo – e que zarparia em dez dias. Um dos tripulantes juntou-se aos demais decidindo não embarcar. O outro disse que viera trabalhar, que ia para bordo, que tinha família para sustentar, que não queria saber de sindicato. Informei a ele que apenas o Comandante permanecia a bordo, sem água, sem rancho, sem calefação, sem comunicação de rádio ou VHF, sem sequer um bote de salvação que se extraviara. Disse-lhe que se ele embarcasse, não contasse com minha ajuda, pois, se dependesse de mim, eu o deixaria morrer a bordo. E que ele iria morrer, mesmo. De fome, de frio, de sede, de loucura. Por fim, ele desistiu de seguir para bordo.

A Capitania dos Portos Argentina (Prefeitura Naval) queria que os tripulantes voltassem para o navio. E exigia que o Comandante dispusesse de comunicação com terra, o que esgotara com a descarga das baterias

dos *walkie-talkies*. Isso não me preocupava porque não seria grande problema recarregar as baterias em terra. A Capitania deles exigia uma tripulação de segurança. Aleguei que nas condições em que o navio estava, nem que houvesse 100 homens a bordo haveria segurança, sem máquina principal, sem energia elétrica, sem gerador de emergência, numa área sujeita a correntezas e tempestades.

Conseguí que a Prefeitura designasse uma embarcação para levar-me a bordo e entrevistar o Comandante. Destaquei o taifeiro-cozinheiro e o electricista para seguirem comigo. Compramos alimentos, pilhas de lanterna e água mineral. A embarcação ficou sob máquinas no portaló. O mar era bravio. Escalamos a escada de quebra-peito – o electricista, o taifeiro e eu. O Comandante nos recebeu com alívio. À época ele tinha 53 anos.

Convenci-o a assinar uma Procuração, dando-me poderes para providenciar seu desembarque e repatriação. Não foi tarefa muito difícil. Júlio César, Comandante de bom nível, era nosso jovem oficial quando eu era Chefe de Máquinas no Docemar. Profissional de bom nível migrara da Escola Naval para a Escola de Marinha Mercante. Um bom caráter, que, anos antes, nos brindara com uma recepção em sua casa no Leblon. Agradeceu nossa solidariedade e o empenho do SINDMAR e da CONTTMAF e se penitenciou por não ter atentado ao alerta da UNIFICAR, deixando-se iludir pela promessa da Neptunia.

Na ligeira inspeção que fiz a bordo constatei, filmando e fotografando, que o gerador de emergência estava com o radiador furado, o demarrador elétrico estava inoperante, o sistema pneumático estava desconectado e o motor acionador apresentava vazamentos, inclusive no sistema de combustível. Eu havia examinado fotografias, no Rio, levadas pelo Jailson (Bispo), que me permitiam ver que o lubrificante do MCP estava contaminado por água, os rodetes e excêntricos dos comandos de bombas injetoras e comandos de válvu-



Desembarque no cais de Ushuaia



Advogados Rauch e Areias com o pessoal do navio, num café, logo após o desembarque

Continua na próxima página



## Depoimento | Edson Areias

“

“Eu trabalhava de 16 a 18 horas por dia, concedia entrevistas às rádios locais, jornais, conseguia a solidariedade da sociedade local. Um senhor que conheci no hotel, dirigia um grupo de assistência médica privada e se prontificou a viabilizar consultas médicas, medicamentos e análises laboratoriais para os tripulantes na Clínica San Jorge.”

las necessitavam de urgente condicionamento. Não pude examinar a estanqueidade da praça de máquinas mas era óbvio que não havia meios de esgotar as dalas e pocetos, inclusive dos porões de carga. Um silêncio fantasmagórico e a escuridão total dentro da superestrutura. Fotografei os paióis de rancho vazios. Dava pena ver um navio tão bonito naquele estado de deterioração. De se consignar que tivemos de ser muito ligeiros porque o pessoal da Prefeitura nos atormentava disparando o alarme sonoro da embarcação, quicá pelo estado do mar, chamando-nos de volta. Pedi ao Comandante que separasse os documentos mais importantes de bordo, que arrumasse sua bagagem pois eu regressaria para resgatá-lo e para resolver legalmente sua situação. Valeu muito a confiança pessoal que o Comandante Júlio Cesar me dedicava.

Havia inúmeros aspectos legais que impunham cuidado em nossa atuação. Na mesma noite, reuni todos os tripulantes no hostel, cujo proprietário era um empresário peronista de grande sensibilidade social. Designei o electricista como responsável pelo Grupo, com a plena aquiescência do Mestre, um senhor mais idoso e menos preparado que seu colega graduado. Alertei que os tripulantes estavam em situação ilegal porque, pela legislação argentina, os tripulantes estrangeiros não podiam pernoitar em terra. Disse-lhes que eles davam sorte em contar com a CONTTMAF e o SINDMAR, porquanto o Estado Brasileiro permanecera inerte, malgrado os apelos dos familiares e das entidades sindicais. Estabelecemos normas de comportamento. Haveria verificação de presença a cada três horas e ninguém poderia se ausentar do hostel por mais de duas horas. Deviam se apresentar barbeados e limpos, manter os beliches e os armários arrumados. Em pouco tempo conquistaram a simpatia dos demais hóspedes e dos funcionários do hotel. Marquei uma reunião para o dia seguinte.

### MISSÃO CONFIDENCIAL

Na manhã seguinte, apareci à hora do café da manhã. Anotei os problemas individuais e coletivos. Saneei

dúvidas. Registrei que eu tinha o dever de admitir a hipótese de existir dentre eles quem quisesse ser simpático à Neptunia. Alertei que todos nossos assuntos eram confidenciais e que ninguém podia falar nada, absolutamente nada à família; nem, muito menos, à Neptunia, porque eu iria saber imediatamente e iria tratar com rigor extremo os traidores. Não me resguardei de infundir respeito e mesmo medo, a todos eles. Era necessário. Disse-lhes que a vida deles estava em minhas mãos. No mesmo dia contratei um cinegrafista e uma lancha, sem dizer aos contratados qual era a missão.

No dia 22 de junho cheguei cedo ao hotel. Encontrei-os barbeados, penteados e com moral elevado; passei em revista o alojamento. Fizemos uma reunião em que todos puderam falar e a totalidade deles demonstrava jamais haver participado de reunião com ata, parecendo sentirem-se importantes. Deliberamos que todos os sete iriam comigo a bordo resgatar o Comandante. Redigimos a ata e partimos, a pé, descendo a montanha até o cais, onde encontramos o cinegrafista e embarcamos na lancha. O mar estava menos picado do que na primeira ida a bordo. Subimos todos pela escada de quebra-peito. Emocionaram-se ao pisar no convés. Agora tínhamos tempo. Fomos ao camarote do Comandante, que redigiu um termo no diário náutico. Filmamos tudo, fotografamos tudo e eles quiseram tirar uma foto com os montes nevados ao fundo. Logo depois, o Electricista os levou para o hostel e instalei o Comandante em meu hotel, partindo com ele para o hospital para fazer um exame clínico de sua situação.

Logo após, entregamos, oficialmente, o navio à Prefeitura Naval mediante ata, declinando a impossibilidade de manter tripulantes a bordo sem condições técnicas nem de sobrevivência. Ora, a Prefeitura saía da cômoda inércia, pois lhe era conveniente fechar os olhos, e, em caso de acidente, tentar eximir-se de responsabilidade, alegando que o navio estava tripulado por brasileiros. Forçamos uma atitude da autoridade argentina que passava a responder por todos os danos

ambientais que o navio pudesse causar. Como era de se esperar, a Prefeitura Naval formulou ‘notitia criminis’ contra o Comandante. Meu colega Federico Rauch e eu fomos nos encontrar com o Juiz Federal explicando que o Comandante estaria à disposição para quaisquer esclarecimentos. A ‘notitia’ foi, contudo, encaminhada ao Ministério Público argentino.

Nos dias subsequentes iniciamos uma batalha político-jurídica em duas frentes, na Argentina e no Brasil. Para nossa surpresa, as autoridades brasileiras desconheciam a Regulamentação Internacional sobre Direitos de Tripulantes; a CONTTMAF e o SINDMAR, capitaneados pelo Severino, mobilizavam o Congresso e o Executivo. O Delegado em Santos encetara boa camaradagem com oficial de justiça e tiveram de montar campana em frente à residência de um dos diretores da Neptunia para fazê-lo assinar a ordem judicial. Eu trabalhava de 16 a 18 horas por dia, concedia entrevistas às rádios locais, jornais, conseguia a solidariedade da sociedade local. Um senhor que conheci no hotel dirigia um grupo de assistência médica privada e se prontificou a viabilizar consultas médicas, medicamentos e análises laboratoriais para os tripulantes na Clínica San Jorge.

### GRAVIDADE DO CASO

A ansiedade dos tripulantes, há meses fora de casa, aumentava. Severino Almeida já se prontificara a bancar as passagens dos tripulantes, mas sabíamos que a solução era paliativa. Era necessário forçar o Governo Brasileiro a cassar a concessão da Neptunia junto à ANTAQ, o que acabou acontecendo. Quando esgotou o prazo do auxílio ofertado pelo Governador que, obviamente, tinha seus limites no trato dos dinheiros públicos. O dono do hostel foi absolutamente solidário; nossos tripulantes, muito simpáticos e cooperativos, faziam pequenos serviços no estabelecimento.

Daí foi fácil acordar uma tarifa módica que passamos a bancar. O Comandante do navio mora-

Continua na próxima página



Areias, o Comte Julio César e tripulantes no portaló aguardam lancha de desembarque



Areias e o Comte Júlio César na proa da lancha, rumando para o cais de Ushuaia



## Depoimento | Edson Areias

“

“Após menos de dois minutos, nos quais ele insistiu na possibilidade de um entendimento, disse-lhe que eu tinha uma decisão judicial em mão e a única ‘negociação’ seria ele entregar as passagens e diárias do pessoal. Ao contínuo, retomei a reunião com o pessoal e explicitiei que aquele representante da armadora estava ali para enganá-los e era bom mesmo que houvesse chegado porque eu ia mandar prendê-lo por abandonar os tripulantes e por em risco o patrimônio material e ambiental da Argentina.”

va em meu hotel e fazia a verificação de presença por telefone ou pessoalmente do grupo chefiado pelo Eletricista, acomodado no hostel. E passou a supervisionar a compra do rancho que eles mesmos preparavam no local. Sabiam cozinhar uma “vaca atolada” que encantou o donos e os funcionários do hostel, uma empresa familiar. Naquele sábado, dia 27 de junho, nossa agenda de reuniões começou às 9 da manhã com o empresário do grupo de assistência médica e um Almirante da Armada Argentina que revelou que a Prefeitura não tinha noção da gravidade do caso e que faria gestões junto à Marinha para remover o navio para local seguro e tomar outras providências. Federico disse-me conhecer o Almirante e saber que ele tinha relações com o serviço secreto argentino.

Malgrado eu conhecer os perigos que os tripulantes, em especial o Comandante, não podia transmitir-lhes minhas preocupações. Pela tarde, o Comandante Júlio César e eu trabalhamos os documentos, atas e termos de declaração a serem passados à Prefeitura Naval, com sondagens, ressaltando que planilhas e planos de tanques haviam restado a bordo. Às 19h30 rumamos para o hostel onde lemos as declarações que os tripulantes assinaram e onde o Comandante preencheu, assinou e entregou a cada um a caderneta de inscrição e registro junto à Autoridade Marítima Brasileira.

### GIGANTE FROUXO

Naquele domingo, Júlio César e eu comparecemos à Prefeitura e o representante da Neptunia já estava lá. Comuniquei ao oficial da Prefeitura que nenhum tripulante iria mais pisar o convés do navio, uma vez que o problema não mais era nosso, e sim da autoridade marítima argentina; e que o Representante da Neptunia estava ali e podia assumir o comando do navio, se ele quisesse. Impedi também que Júlio César, a quem eu chamava ‘Julinho’, assinasse uma declaração de que a TAMIC representava o navio, pois se o Agente

e o Armador lhe faltaram, ele não era mais o Comandante do navio.

Eu tinha a plena certeza de que a Prefeitura queria jogar o navio nas ‘costas’ de Julinho e sua tripulação, revertendo a situação em que nós a havíamos colocado. Contudo, pedi que consignassem em ata que aquele brasileiro era o representante legal da Neptunia. Ao final, aproximei-me daquele gigante frouxo de 1,90m (eu meço 1,80m) e lhe disse que me entregasse as passagens e as diárias de todo o pessoal porque eu sabia que ele estava ali porque meu calouro Erick, Diretor da Empresa, havia assinado a notificação e que cada dia de atraso lhe custaria muito dinheiro.

Na segunda-feira, Julinho mandou mais quatro tripulantes ao médico. Telefonei ao Ministro-Secretário do Presidente da República, Gilberto Carvalho, que se encontrava em viagem. Atendeu seu Assessor Delcimar, a quem também conhecíamos pessoalmente. A CONTTMAF e o SINDMAR já lhes havia passado fotos e documentos. Depois, telefonou-me o Dr. Pedro Dalcero, Chefe de Gabinete do Ministro Marco Aurélio Garcia. Precisávamos construir uma alternativa para repatriar nossa gente e convencer o Juiz argentino de que o próprio Governo Brasileiro reconhecia o direito dos tripulantes em resiliir a relação com o navio. Federico e eu fomos nos encontrar com o Juiz federal argentino para pedir que removêssemos os tripulantes de solo argentino até que ele decidisse a questão; em superficial análise ele acolheu nossa argumentação de que não havia tipicidade na conduta do Comandante e tripulantes.

Mas o Ministério Público ainda era uma incógnita. O Juiz se inclinava por determinar que a Prefeitura removesse o navio e dele se encarregasse. Descobrimos, então, que o Representante da Neptunia tentara passar à Prefeitura os bilhetes aéreos e as diárias dos tripulantes, o que lhe foi denegado. Insisti com Julinho que mantivesse o pessoal sob controle. A qualquer momento poderíamos determinar o deslocamento imediato para o aeroporto.

Na noite da segunda-feira, 29 de junho, o representante da Neptunia entregou-me os bilhetes e diárias e lhe entreguei a comprovação de recebimento. No dia seguinte de manhã, os tripulantes despediram-se dos bondosos proprietários do hostel, e mandei-os comemorar numa pizzeria, comandados pelo Eletricista, enquanto Julinho e eu oferecíamos um almoço refinado no melhor restaurante da cidade aos grandes companheiros Federico e Antonio Raul, velhos amigos desde a Faculdade – um deles judeu ashkenazi, o outro árabe –, integração que, Graças a Deus, sói ocorrer neste Novo Mundo. Mas... ao fim do almoço, chega o mensageiro do escritório com uma intimação para o Julinho. Daí, Fred (cujo temperamento era árabe, enquanto o do Antonio era frio, como de um ashkenasi) começa a discutir comigo, ante posições diversas que desposávamos. Fomos à Capitania e era algo irrelevante: apenas uma intimação de natureza comercial contra o agente, pelo qual obviamente Julinho deixara de responder.

### VIVER É PELEAR

Essas recordações jaziam, quase esquecidas, no fundo do coração. É que a vida de advogado apaixonado pela vida é uma sucessão de lutas. Peleamos porque é vida e vivemos porque viver é pelear. Outras grandes batalhas me foram outorgadas pela generosa confiança que a CONTTMAF, o SINDMAR e outras honradas Entidades me confiam. Eu aceito tais encargos como o pianista que toca o piano, cativado pelo bom som que tenta retirar de seu instrumento. Não importa o que vá, materialmente, ganhar ou perder, nem os encargos mais agradáveis e melhor remunerados. Faço-o movido pela gratuidade da fé. Dói saber que as pessoas, muitas delas, não têm a mínima compreensão da importância das entidades sérias que as defendem nas situações mais difíceis. Muito menos a gratidão. A Armação, cada vez mais, necessita do contraponto destas entidades que defendem os homens e mulheres do mar. ■



Última foto dos brasileiros no convés do navio Mestre



Areias e Mestre observam avião que sobrevoa o convés



Nilson e Marco Aurélio (SINDMAR) ao lado do moço de máquinas do navio, na chegada ao Aeroporto do Rio



Nilson José Lima

## “Foi muito forte o sentimento de ter ajudado o próximo”

À época representante do Departamento de Atividades Setoriais para Assuntos Internacionais da CONTTMAF, Nilson José Lima, hoje representante da CONTTMAF junto à RPB-IMO, em Londres, esteve com diretores da Neptunia no início de dezembro de 2003. Eles negaram todas as denúncias, assegurando que vinham enviando regularmente o rancho da tripulação. A empresa, no entanto, se recusou a apresentar os comprovantes do pagamento dos salários dos seus empregados. Quase dez anos depois, Nilson também volta a falar do assunto com exclusividade para a UNIFICAR.

### O que você se lembra deste caso?

– O caso Neptunia Mediterrâneo foi muito comentado na época, pois tínhamos um grande desafio que, a primeiro momento, era fornecer alimentação, água e combustível para o navio. A situação passou para um segundo plano, que foi a interrupção do pagamento e finalmente na repatriação dos tripulantes.

### Por que a Neptunia abandonou o navio e nossos companheiros?

– No meu entendimento, a empresa encontrou dificuldades em solucionar os problemas mecânicos de bordo, o que levou à impossibilidade de navegação, e como tinha apenas uma embarcação, vieram as questões financeiras, acarretando vários problemas para nossos marítimos.

### Você participou ativamente da equipe para fazer o resgate dos companheiros que ainda estavam a bordo do Neptunia Mediterrâneo?

– Minha participação no resgate dos companheiros



foi como apoio ao representante da CONTTMAF (OSM Areias), que foi designado a realizar a repatriação dos marítimos, assim como evitar que a empresa enviasse para embarcar outros companheiros que não tinham conhecimento da real situação a bordo.

### Detalhe esse papel um pouco mais.

– O meu papel, nessa equipe de resgate, era o de obter informações e intermediar os diversos grupos para solucionar os problemas, mantendo contato com o OSM Edson Martins Areias, a DPC, o Consulado Brasileiro em Buenos Aires, entre outros, através de orientações diretas do Presidente da CONTTMAF, Severino Almeida Filho.

### Você foi a bordo fazer o resgate?

– Eu não participei do resgate a bordo. Este trabalho foi realizado pelo OSM Edson Martins Areias, mas estive presente no aeroporto, aguardando, ansiosamente, a chegada dos companheiros, junto com seus familiares, que mantinham sempre contato com a CONTTMAF no intuito de obter informações sobre a real situação de seus entes queridos, avós, pais, filhos e netos.

### Qual foi seu sentimento ao participar desta ação para salvar os companheiros a bordo?

– Quando da chegada dos companheiros, houve muita emoção e os parentes estavam ansiosos em saber se realmente seus familiares estavam bem. Ao constatarem que as informações que passamos a eles eram verdadeiras, eles nos agradeceram por todos nossos esforços durante esta grande jornada em solucionar os diversos problemas. Ficamos comovidos com os sinceros agradecimentos dos familiares e tive o sentimento do dever cumprido. Esta experiência em auxiliar os nossos companheiros irá ficar marcada em minha vida, pois foi muito forte o sentimento de ter ajudado o próximo. ■



Iniciativa da Log-In segue rumo certo para

## valorização da Marinha Mercante Brasileira



Enquanto alguns segmentos da armação têm investido pesadamente em uma desnacionalização da Marinha Mercante Brasileira, a companhia de navegação Log-In demonstra vislumbrar outros horizontes. Atendendo à necessidade da Autoridade Marítima em garantir uma boa formação e capacitação para os oficiais brasileiros, e atendendo a um pleito da Representação Sindical, a companhia disponibiliza camarotes especiais para Praticantes em suas novas embarcações. A iniciativa, inédita do País, é uma forma de contribuir para uma Marinha Mercante nacional forte. Em 2013, com o início das operações dos navios graneleiros para transporte de bauxita, o Log-In Tambaqui e o Log-In Tucunará, na rota Trombetas/Vila do Conde, no Pará, a companhia irá dispor destes camarotes especiais para os jovens mercantes. “Serão disponibilizados três camarotes duplos por embarcação, o que possibilitará acomodar até seis Praticantes em um mesmo navio. Ao final de 2013, com as duas

embarcações em plena operação, teremos 12 vagas para Praticantes a bordo destes navios”, salientou o Coordenador de Gestão Marítima da companhia, o Comandante Hamilton Henrique. Além disso, a companhia quer firmar parcerias com os Centros de Formação com o intuito de melhorar, ainda mais, a capacitação dos futuros oficiais.

Além desta iniciativa, o projeto de construção destes navios levou em conta a natureza da carga a ser transportada e a região onde irão atuar. Assim, a hidrodinâmica das embarcações foi projetada para que haja uma maior navegabilidade e com baixo volume de água a ser deslocado, para não prejudicar a população ribeirinha, que sofre com a erosão das margens. Para garantir uma navegação sustentável, as embarcações possuem, ainda, padrões superiores no controle de consumo de combustível e emissão de gases. E, assim, a companhia aposta no fortalecimento da nossa Marinha Mercante. ■



Luciana Aguiar

“Ao final de 2013, com as duas embarcações em plena operação, teremos 12 vagas para Praticantes a bordo destes navios.” (Comandante Hamilton Henrique, Coordenador de Gestão Marítima da Log-In)





Arquivo SINDMAR

**Nilson José Lima**

Representante da  
CONTTMAF junto à  
RPB-IMO, em Londres



## Medidas para segurança das plataformas e FPSOS

Durante a 58ª sessão do Subcomitê sobre Segurança da Navegação (NAV 58 – 2 a 6 de julho de 2012), o Brasil conseguiu aprovar mais duas áreas a serem evitadas (ATBA) por navios nas proximidades dos campos de Golfinho e Jubarte, localizadas no Espírito Santo. A navegação nestas localidades não será proibida, mas todos os navios que não estejam envolvidos nas atividades offshore serão requisitados a evitar transitar nestas áreas.

Com o estabelecimento destas ATBAs, estaremos aumentando a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar, a proteção do meio ambiente marinho e uma melhor coordenação das atividades offshore na região. Estas novas áreas, as quais serão adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC 91 – 26 a 30 de novembro de 2012), estarão demarcadas nas cartas náuticas e registradas na publicação do “Ships’ Routeing”.

### A OBRIGATORIEDADE DO CÓDIGO FTP 2010

O Código Internacional para a aplicação de procedimentos de testes de incêndio (Código FTP 2010) tornou-se obrigatório, através de emendas à SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar), o qual entrou em vigor em 1º de julho de 2012. O Código FTP 2010 estabelece os requisitos internacionais para os testes em laboratórios, além da homologação e procedimentos dos testes de fogo para os materiais a serem instalados nos navios, no intuito de se conter um incêndio com segurança. O

Código FTP 2010 inclui o seguinte:

- 1) Teste para não-combustibilidade;
- 2) Teste de fumaça e toxicidade;
- 3) Teste para as divisórias classes “A”, “B” e “F”;
- 4) Teste para os sistemas de controle de incêndio das portas;
- 5) Teste de inflamabilidade dos materiais de superfície e revestimentos;
- 6) Teste para tecidos sustentados verticalmente e películas;
- 7) Teste para mobiliário estofado;
- 8) Teste de roupas de cama;
- 9) Teste de materiais que retardam o fogo para embarcações de alta velocidade;
- 10) Teste de resistência ao fogo das divisórias de embarcações de alta velocidade.

Com a entrada em vigor deste Código, estamos aumentando as disposições de segurança contra incêndio

O Código FTP 2010 estabelece os requisitos internacionais para os testes em laboratórios, além da homologação e procedimentos dos testes de fogo para os materiais a serem instalados nos navios, no intuito de se conter um incêndio com segurança

Continua na próxima página





English version on page 56



Arquivo SINDMAR



É essencial que todo PCASP tenha um completo entendimento das regras para o uso da força, conforme acordado entre o armador, a PMSC e o Comandante, devendo cumpri-las integralmente

de todos os navios e, desta forma, evitando a proliferação do fogo nos ambientes de bordo.

**PESSOAL DE SEGURANÇA PRIVADA ARMADA (PCASP) A BORDO DOS NAVIOS MERCANTES**

A permissão para que marítimos utilizem armas a bordo continua sendo fortemente desencorajada pela Organização Marítima Internacional (IMO), que também reiterou sua posição contrária à utilização de uma guarda armada a bordo dos navios. Porém, devido à proliferação destas equipes a bordo dos navios para o combate à pirataria, a IMO foi levada a desenvolver várias circulares pertinentes a este assunto. A decisão de utilização deste pessoal de segurança está a critério do Estado da bandeira que o navio arvora, ficando decidido que as circulares com as recomendações para as empresas privadas de segurança marítima (PMSC) devem complementar as orientações já existentes para os Estados de bandeira, Estados do porto, Estados costeiros, Armadores, Operadores de navios e Comandantes. Orientações adicionais devem ajudar no desenvolvimento de políticas em nível nacional e facilitar uma maior harmonização das políticas internacionais relacionadas à questão das armas a bordo.

O Comitê de Segurança Marítima (MSC 90) considerou que os Estados de Bandeira devem esclarecer aos Comandantes e seus tripulantes, aos armadores, aos operadores e às Companhias quanto à política nacional relacionada ao transporte de pessoal de segurança armada. O Comandante deve estar envolvido no processo de tomada de decisão quando da atuação da guarda armada, sendo que o Comandante deve sempre permanecer no comando e manter a autoridade suprema a bordo.

O Estado de bandeira tem jurisdição sobre os navios autorizados a arvorar sua bandeira em alto mar e, portanto, quaisquer leis e regulamentações impostas pelo Estado de bandeira são aplicáveis aos PMSC e PCASP. É essencial que todo PCASP tenham um completo entendimento das regras para o uso da força, conforme acordado entre o armador, a PMSC e o Comandante, devendo cumpri-las integralmente. O PCASP deve estar totalmente ciente de que a sua função primária é a prevenção de embarque de piratas usando a força mínima necessária. A PMSC deve exigir que seus funcionários tomem todas as medidas razoáveis para evitar o uso da força. A PMSC deve buscar que seu pessoal não utilize

armas de fogo contra pessoas, exceto em legítima defesa ou defesa de outras pessoas contra ameaça iminente de morte ou ferimento grave.

O MSC 90 decidiu, entre outras coisas, que: Comandantes, armadores e companhias devem estar cientes de que os navios, ao entrarem no mar territorial de um Estado, estão sujeitos à legislação desse Estado; deve-se ter em mente que a importação de armas de fogo está sujeita à regulamentação daquele Estado; os governos devem decidir, na sua qualidade de Estados costeiro ou do porto, levando em conta as recomendações e orientações desenvolvidas pela Organização, a sua política nacional sobre o embarque, desembarque e transporte de pessoal de segurança armada com suas armas de fogo, munições e equipamentos relacionados à segurança a serem utilizados por este pessoal a bordo dos navios.

**PROIBIÇÃO DE MISTURAS DE PRODUTOS NOS TANQUES DE CARGA DURANTE A VIAGEM**

O Comitê de Segurança Marítima (MSC 89 – 11 a 20 de maio de 2011) considerou a proposta de emenda ao Capítulo VI da Convenção Internacional da Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), a qual estava focada na proibição de misturas físicas a bordo dos navios durante a viagem de dois ou mais produtos, ocasionando a produção de um novo produto.

Durante a sessão, a Holanda propôs a inclusão no texto da proibição de misturas químicas entre produtos durante a viagem. A proposta obteve apoio e o Comitê MSC decidiu encaminhá-la ao Subcomitê sobre Cargas Líquidas e Gasosas transportadas a granel (BLG 16 – 30 de janeiro a 3 de fevereiro de 2012) para uma análise mais aprofundada, no intuito de adicionar estas novas emendas à SOLAS, com vistas à aprovação do Comitê de Segurança Marítima na sua 90ª Sessão (MSC 90 – 16 a 25 de maio de 2012).

Na 16ª sessão do Subcomitê BLG, representantes da indústria do petróleo e gás, e de países com grande interesses nesta área demonstraram preocupações com os novos textos. Argumentaram que estas novas regras poderiam levar à proibição de algumas atividades operacionais essenciais realizadas a bordo das embarcações que utilizam estas misturas para facilitar a pesquisa e exploração dos recursos minerais do fundo do mar e que algumas misturas de fluidos são essenciais para a manutenção do controle do poço ou são necessárias para a estimulação da produção de petróleo e gás.

Para misturas físicas, já tínhamos a isenção para

estas embarcações. Para se estender esta isenção às misturas químicas, o BLG 16 endossou a minuta de texto proposta e solicitou que maiores informações sobre as práticas operacionais nestas embarcações fossem apresentadas ao MSC 90, com vistas à finalização da minuta do texto. Finalmente, durante o MSC 90, após discussões e esclarecimentos sobre a importância de isentar às embarcações offshore da proibição de se misturar produtos a bordo durante a viagem, o Comitê adotou a Resolução MSC.325 (90), a qual isenta também esta mistura química. A seguinte nova regra 5-2 será adicionada após a regra 5-1 existente:

“Regulamento 5-2 – Proibição da mistura de líquidos e cargas a granel processos de produção durante viagens marítimas.

- 1- A mistura física de cargas líquidas a granel durante viagens marítimas é proibida. Mistura física refere-se ao processo onde as bombas de carga do navio e suas redes são utilizadas para fazer circular internamente dois ou mais tipos de cargas diferentes, com a intenção de se criar um novo produto. Esta proibição não impede o Comandante de realizar transferências de cargas para a segurança do navio ou para a proteção do meio ambiente marinho.
- 2- A proibição prevista no item 1, acima, não se aplica à mistura de produtos para uso na pesquisa e exploração de recursos minerais do fundo do mar a bordo de navios utilizados para facilitar tais operações.
- 3- Qualquer processo de produção a bordo de um navio durante viagens marítimas é proibida. Os processos de produção referem-se a qualquer operação no qual venha ocorrer uma reação química entre as cargas do navio com qualquer outra substância ou carga.
- 4- A proibição no item 3 não se aplica aos processos de produção de carga para utilização na pesquisa e exploração de recursos minerais do fundo do mar a bordo dos navios utilizados para facilitar essas operações.”

As emendas serão adotadas em 1º de julho de 2013, a menos que, antes dessa data, mais que um terço dos Governos Contratantes com uma frota mercante combinada que constitua 50 por cento ou mais da tonelagem bruta mundial, tenham comunicado oficialmente ao Secretário-Geral da IMO que não concordam com as emendas. Caso contrário, as emendas entrarão em vigor seis meses após, ou seja, em 01 de janeiro de 2014, em conformidade com as disposições do artigo VIII da SOLAS. ■



English version



# Measures to improve the safety of navigation in the vicinity of platforms and FPSOs

During the 58th session of the Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV 58 – 2 to 6 July 2012), Brazil managed to approve two more Areas To Be Avoided (ATBA) by ships near Golfinho and Jubarte fields, located in Espírito Santo. Navigation in these locations will not be prohibited, but all vessels not engaged in offshore activities will be required to avoid transiting in these areas.

With the establishment of these ATBAs, the safety of navigation, safety of life at sea, protection of the marine environment and coordination of offshore activities in the region will be improved. These new areas, which will be adopted by the Maritime Safety Committee (MSC 91 – 26 to 30 November 2012), will be marked on nautical charts and recorded in the “Ships’ Routeing” publication.

## THE MANDATORY FTP CODE 2010

The International Code for application of Fire Test Procedures (FTP Code 2010) became mandatory through amendments to SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) which came into force on 1st July 2012. The FTP Code 2010 provides international requirements for laboratory testing, and the approval and fire test procedures for materials to be installed on ships, in order to safely contain a fire. The 2010 FTP Code includes the following:

- 1) Test for non-combustibility;
- 2) Test for smoke and toxicity;
- 3) Test for “A”, “B” and “F” class divisions;
- 4) Test for fire door control systems;
- 5) Test for surface flammability;
- 6) Test for vertically supported textiles and films;
- 7) Test for upholstered furniture;
- 8) Test for bedding components;
- 9) Test for fire-restricting materials for high-speed craft; and
- 10) Test of fire-resisting divisions of high-speed craft.

With the entry into force of this Code, we are increasing the fire safety provisions for all ships and thereby preventing the spread of fire on board ships.

## PRIVATE ARMED SECURITY PERSONNEL

### (PCASP) ON BOARD MERCHANT SHIPS

Permission to carriage of firearms by seafarers continues to be strongly discouraged by the International Mari-

time Organization (IMO), which also reiterated his opposition to the use of an armed guard on board ships. However, due to the proliferation of these guard teams on board vessels to combat piracy, the IMO was taken to develop various circulars pertaining to this subject. The decision to use this personal security is at the discretion of the state of the flag the vessel is flying, having also been decided that circulars with recommendations for the private maritime security companies (PMSC) should complement the existing guidelines for flag states, port states, coastal states, shipowners, ship operators and masters. Additional guidance should assist in the development of the national policy and facilitate greater harmonization of international policies related to the issue of firearms on board.

The Maritime Safety Committee (MSC 90) considered that flag States should provide clarity to masters, seafarers, shipowners, operators and companies with respect to the national policy on carriage of armed security personnel. The master should be involved in the decision-making process, and the documented command and control structure should provide a clear statement that at all times the master remains in command and retains the overriding authority on board.

The flag State has jurisdiction over ships entitled to fly its flag operating on the high seas and, therefore, any laws and regulations imposed by the flag State concerning the use of PMSC and PCASP apply. It is essential that all PCASP have a complete understanding of the rules for the use of force as agreed between the shipowner, PMSC and master and fully comply with them. PCASP should be fully aware that their primary function is the prevention of boarding using the minimum force necessary to do so. PMSC should require their personnel to take all reasonable steps to avoid the use of force. PMSC should require that their personnel not use firearms against persons except in self-defence or defence of others against the imminent threat of death or serious injury.

The MSC 90 decided, among other things, that Masters, Shipowners and Companies should be aware that ships entering the territorial sea and/or ports of a State are subject to that State’s legislation. It should be borne in mind that importation of firearms is subject to port and coastal State regulations. Governments should decide, in their capacity as port or coastal States, if appli-

Arquivo SINDMAR



cable, and taking into account the recommendations and guidance developed by the Organization, their national policy on the embarkation, disembarkation and carriage of privately contracted armed security personnel and of the firearms, ammunition and security-related equipment to be used by such security personnel on board ships.

## PROHIBITION OF BLENDS OF PRODUCTS IN THE CARGO TANK DURING THE VOYAGE

The Maritime Safety Committee (MSC 89 – 11 to 20 May 2011), considered the proposed amendment to Chapter VI of the International Convention of Safety of Life at Sea (SOLAS), which focused on prohibiting physical blends on board the ship during the sea voyage of two or more products, resulting in the production of a new product.

During the session, the Netherlands proposed the inclusion in the text of the prohibition of chemical blends between products during the sea voyage. This proposal was supported and the MSC Committee decided to refer it to the Sub-Committee on Bulk liquid and Gases (BLG 16 – 30 January to 3 February 2012) for further analysis in order to add these new amendments to SOLAS with a view to adoption at the 90th Session of the Maritime Safety Committee (MSC 90 – 16 to 25 May 2012).

In the 16<sup>a</sup> session of the BLG Sub-Committee, representatives of oil and gas industry and countries with large interest in this area expressed their concerns about the new text. They argued that this new regulation may lead to a prohibition of some essential operational activities on board the ships used to facilitate the search and exploitation of seabed mineral resources and that certain blends fluids are essential to maintaining well control or are necessary for the stimulation of oil and gas production.

For physical blends, we already had the exemption for these vessels. To extend this exemption to chemical blends, BLG 16 endorsed the proposed draft text and requested that more information regarding ships engaged in oil-related activities be submitted to MSC 90, in order to finalize the draft text. Finally, during the MSC 90, after discussion and clarification of the importance of offshore ves-

sels exemption from the prohibition of carrying blends on board during sea voyage, the Committee adopted Resolution MSC.325 (90), which also exempts chemical mixture. The following new regulation 5-2 is added after the existing regulation 5-1:

“Regulation 5-2 – Prohibition of the blending of bulk liquid cargoes and production processes during sea voyages.

- 1-The physical blending of bulk liquid cargoes during sea voyages is prohibited. Physical blending refers to the process whereby the ship’s cargo pumps and pipelines are used to internally circulate two or more different cargoes with the intent to achieve a cargo with a new product designation. This prohibition does not preclude the master from undertaking cargo transfers for the safety of the ship or protection of the marine environment.
- 2-The prohibition in paragraph 1 does not apply to the blending of products for use in the search and exploitation of seabed mineral resources on board ships used to facilitate such operations.
- 3- Any production process on board a ship during sea voyages is prohibited. Production processes refer to any deliberate operation whereby a chemical reaction between a ship’s cargo and any other substance or cargo takes place.
- 4- The prohibition in paragraph 3 does not apply to the production processes of cargoes for use in the search and exploitation of seabed mineral resources on board ships used to facilitate such operations.”

Amendments shall be adopted on 1 July 2013, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleet of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have officially communicated to the Secretary-General of the IMO that does not agree with the amendments. Otherwise, the amendments shall enter into force six months after, on 1 January 2014 in accordance with the provisions of article VIII of SOLAS. (Versão em inglês: Caroline Macedo)

In the 16<sup>a</sup> session of the BLG Sub-Committee, representatives of oil and gas industry and countries with large interest in this area expressed their concerns about the new text



Desde antes do seu último Congresso, na Cidade do México em 2010, os sindicatos marítimos da região Sul-Americana, do Caribe e do México, têm demonstrado de forma inequívoca grande preocupação com o atual padrão dos acordos coletivos tidos como aceitáveis para a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF (International Transport Workers’ Federation). Não se resume a questão de se aceitar ou não os valores e cláusulas pactuadas, mas uma questão de como está sendo transformada a importante interlocução desta Federação Internacional junto à armação internacional.



# ITF

**A CAMPANHA  
CONTRA BANDEIRAS DE  
CONVENIÊNCIA E O PERIGO**

**DE DANÇAR**

**COM LOBOS**



English  
version on  
page 67



Versión en  
español en la  
página 71





English version on page 67



Versión en español en la página 71



## Numa rápida visão do cenário atual,

o que salta aos olhos é o fato inquestionável de que sua política para o nosso setor, já não nos estimula a acreditar em proteção para os marítimos nacionais a bordo das embarcações cobertas por seus acordos coletivos. A exceção dos nacionais dos chamados países fornecedores de mão de obra, os quais em comum, pouco ou nada têm a transportar na navegação internacional e muito menos que venhamos a acreditar que a campanha contra as bandeiras de conveniência mantenha em seu bojo um efetivo compromisso com o retorno à utilização das tradicionais bandeiras no comércio marítimo internacional, tendo a bordo seus próprios nacionais.

A Campanha contra as Bandeiras de Conveniência tem alterado substancialmente o perfil desta tradicional e importante Federação para os marítimos no mundo. Pelo perfil polivalente em termos de nacionalidade de suas tripulações, explica-se um perigoso e evidente esforço de substituição gradativa de interlocução nacional, pela interlocução internacional representada pela ITF. A afirmação não é uma questão de opinião. Isto está exposto em seu site, ao referir-se a mencionada Campanha, que abaixo reproduzimos:

### CAMPANHAS MUNDIAIS

“Dentre as organizações sindicais internacionais a ITF é a única a exercer poderosa influência sobre os salários e as condições de trabalho de um determinado grupo de trabalhadores, os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram bandeira de conveniência (FOC). A Campanha Contra as Bandeiras de Conveniência (FOCs) é um meio de evitar que a regulamentação do trabalho seja feita no país de bandeira de embarcação, se tornando assim uma forma de pagar baixos salários e impor longas horas de trabalho em condições inseguras. Os navios de bandeiras de conveniência não têm uma nacionalidade verdadeira e por isso estão além do alcance de qualquer sindicato nacional de marítimos.

Por essa razão a ITF foi obrigada a assumir o

papel que era tradicionalmente exercido pelos sindicatos nacionais - organizar e negociar em nome das tripulações das embarcações de bandeira de conveniência. Por 50 anos a ITF, através de seus sindicatos afiliados, tanto de marítimos quanto de portuários, tem travado uma campanha vigorosa contra armadores que abandonam as bandeiras de seus países à procura das tripulações mais baratas e aplicando os mais baixos níveis de treinamento e segurança para essa tripulação.

Ao definir bandeira de conveniência a ITF considerou como o critério mais importante se o armador tem a mesma nacionalidade da bandeira da embarcação. Em 1974 a ITF definiu bandeira de conveniência como:

Onde o proprietário beneficiário e o controle efetivo da embarcação estiverem em país diferente do país da bandeira arvorada pela embarcação, haverá uma embarcação de bandeira de conveniência. A campanha da ITF contra as bandeiras de conveniência, que foi lançada oficialmente no Congresso Mundial de 1948 em Oslo, Noruega, tem dois elementos:

- Uma campanha política com o intuito de estabelecer, através de um acordo governamental internacional, um elo real entre a bandeira que um navio arvora e a nacionalidade ou país de residência de seu proprietário, agentes e trabalhadores marítimos, eliminando, assim, inteiramente o sistema de bandeira de conveniência

- Uma campanha industrial destinada a assegurar que os trabalhadores marítimos embarcados em navios de bandeira de conveniência, independentemente de suas nacionalidades, estejam protegidos da exploração por parte dos armadores.

Ao longo dos últimos 50 anos os afiliados da ITF no setor marítimo desenvolveram um conjunto de políticas visando estabelecer padrões mínimos aceitáveis a serem aplicados aos marítimos embarcados em navios de bandeira de conveniência. Essas políticas são a base de um acordo coletivo padrão da ITF que estabelece salários e condições de trabalho para toda tripulação de embarcações de bandeira de conveniência, independentemente de nacionalidade.



Toda embarcação de bandeira de conveniência sob a égide de um acordo coletivo aceito pela ITF recebe um Certificado (Blue Certificate), emitido pela ITF, e isso significa a aceitação da ITF quanto aos salários e condições de trabalho a bordo

Normalmente esse é o único acordo disponível para os armadores que se deparam com a campanha industrial. Toda embarcação de bandeira de conveniência sob a égide de um acordo coletivo aceito pela ITF recebe um Certificado (Blue Certificate), emitido pela ITF, e isso significa a aceitação da ITF quanto aos salários e condições de trabalho a bordo. Cerca de um quarto de todas as embarcações de bandeira de conveniência estão cobertas por um acordo ITF, dando proteção direta a mais de 123 mil marítimos.

### REDE DE INSPECTORES

O cumprimento dos acordos reconhecidos pela ITF é monitorado por uma rede de mais de 130 inspetores da ITF em portos ao redor do mundo. Os inspetores da ITF são dirigentes sindicais que trabalham, em tempo integral ou parcial, diretamente com a ITF. Ao inspecionar os navios de bandeira de conveniência eles monitoram os pagamentos de salários e outros benefícios sociais e as condições de emprego e, se necessário, tomam medidas para assegurar o cumprimento da política da ITF. Nos últimos anos o número de inspetores da ITF dobrou e agora eles podem ser encontrados em portos de todas as regiões do mundo.

A campanha contra a bandeira de conveniência (FOC) é de responsabilidade conjunta da Seção de Marítimos e da Seção de Portuários e é o “Comitê de Práticas Aceitáveis” - Fair Practices Committee (FPC) que tem, desde 1952, organizado o principal fórum onde representantes das duas seções se encontram para analisar o dia a dia de suas atividades e eficácia da campanha.

O “Comitê de Práticas Aceitáveis” - Fair Practices Committee (FPC) é eleito em cada congresso por uma conferência conjunta entre as seções de marítimos e estivadores. Normalmente essas reuniões acontecem uma vez por ano (por volta de maio ou junho). No intervalo entre essas reuniões, questões urgentes podem ser encaminhadas para o grupo diretor do FPC, que lida com os problemas relacionados a aprovação de acordos coletivos e casos em que seus afiliados marítimos não agem em conformidade com as políticas da ITF, monitora e desenvolve as estratégias e direções da campanha contra a bandeira de conveniência e estuda novas iniciativas e meios para a expansão e desenvolvimento da campanha -

Continua na próxima página





English version on page 67



Versión en español en la página 71



FOC. O papel do grupo diretor do FPC é monitorar as atividades dos inspetores da ITF e fazer recomendações aos órgãos da ITF sobre a implementação das políticas da campanha contra bandeira de conveniência - FOC e sobre qualquer outro assunto relacionado à eficácia da campanha.

Apesar da campanha política ainda não ter conseguido sucesso em impedir um crescimento constante nos navios que utilizam bandeira de conveniência, a campanha industrial conseguiu impor salários mínimos decentes e boas condições a bordo para cerca de 5 mil navios de bandeira de conveniência. Além disso, a ITF se tornou o porta-voz para o marítimo explorado e mal tratado, independentemente de nacionalidade ou filiação sindical, em todo o mundo. Todo ano milhões de dólares em salários atrasados e indenização por morte ou ferimentos são recuperados pela ITF e seus afiliados em nome de marítimos que agora têm a quem recorrer.

#### NEGÓCIOS x SINDICALISMO

Mas a teoria na prática tem sido outra. E para falar do que se tem na prática, a revista UNIFICAR entrevistou Severino Almeida, presidente do SINDMAR, diretor de relações internacionais da FNTTAA, presidente da CONTTMAF (as três entidades sindicais marítimas brasileiras filiadas à ITF), que, eleito pela sua região, assumiu em 2006 assento na direção executiva da ITF e em 2010 assumiu uma de suas vice-presidências. Com evidente preocupação em sua abordagem, Severino destaca:

**“Se nada for feito no presente, no setor marítimo, a ITF está fadada a fazer cada vez mais negócios do que sindicalismo!”**

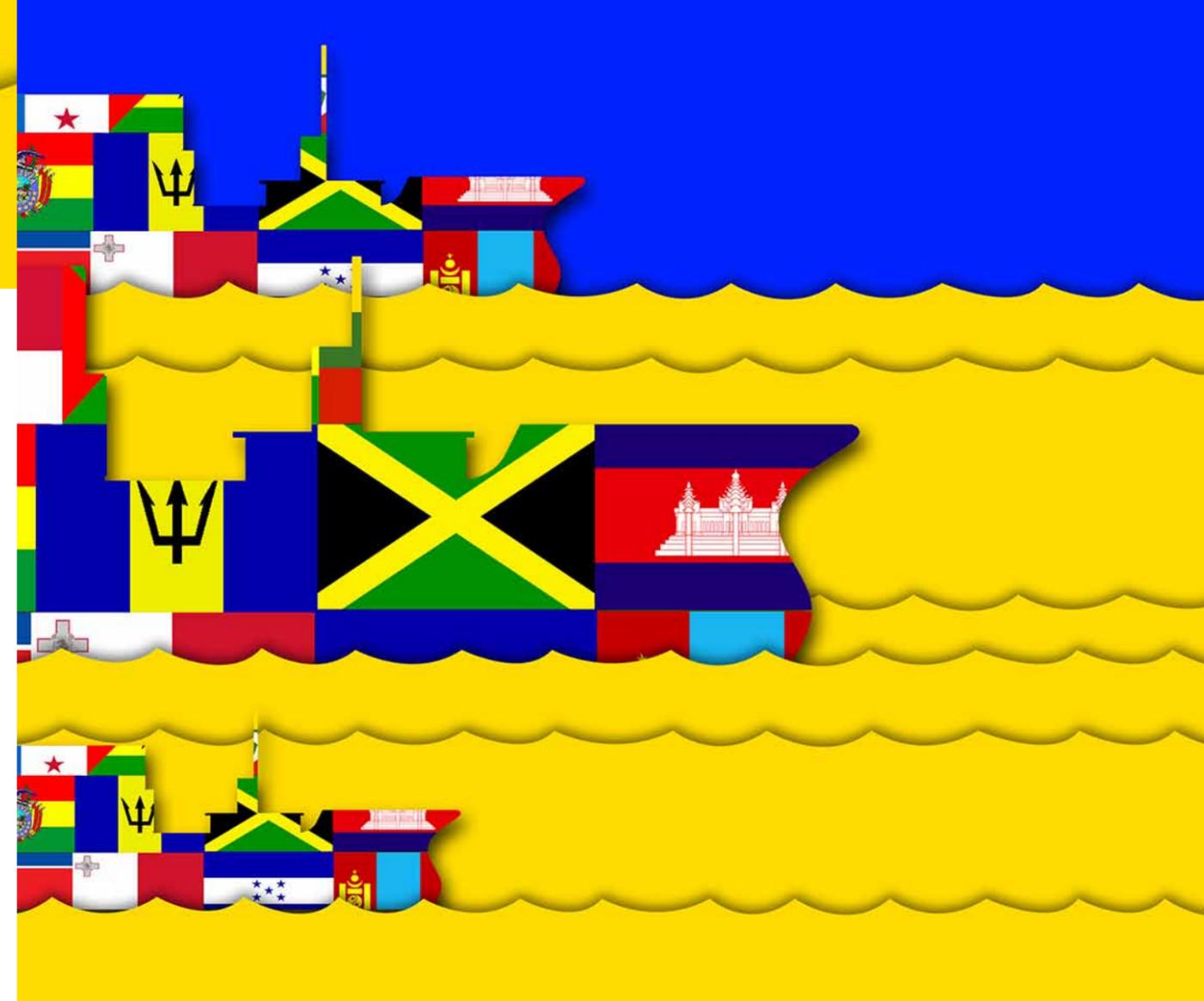
Embora faça questão de ressaltar que “a ITF é uma federação importantíssima, com um histórico extraordinário” e que não passa pela sua cabeça reduzir a importância do seu histórico e grande contribuição ao trabalhador marítimo”, complementa: “A ITF mais do que solução pode ser um problema para muitos marítimos no mundo, em função de políticas assumidas no passado, que demonstram estimular entre seus filiados presentes e futuros mudanças extremamente perigosas.

“A ITF, que foi criada ainda no século 19, em 1896, logo nas primeiras décadas do século 20 e muito especialmente depois da Segunda Guerra, começou a se deparar com uma quantidade muito grande de navios com bandeira de conveniência. E com essas bandeiras vieram toda sorte de infortúnio para milhares de marítimos no mundo; navios sub-standards em termos de segurança; precariedade da vida e trabalho a bordo, e nacionalidades empregadas, as mais baratas possíveis. Então começaram a surgir discussões, tipo: “Como é que nós vamos fazer para combater essas coisas? Então algumas ideias começaram a surgir e a influenciar a ITF.”

“Provavelmente os idealizadores não imaginavam as consequências. Mas as consequências estão sendo terríveis. Uma das soluções surgidas como maneira de encarar esse problema, mitigando os problemas não só para os sindicatos, mas também para armadores e até mesmo para governos insensíveis aos reclamos sindicais foi definida com uma expressão inglesa “beneficial ship owner”, cujas bases sustentam a política de convivência dentro da campanha de combate às bandeiras de conveniência. Esta expressão que não tem tradução precisa e simples para a língua portuguesa era e é inteligente, mas trazia em seu bojo algo que aflorou de alguma forma já no final do século passado e com muita intensidade já no início da década passada.”

#### BLUE CERTIFICATE

“Essa política é de simples compreensão. Por exemplo: imagine uma empresa alemã, que, por conveniência registra seus navios nas Ilhas Caymann, para entre outras coisas, fugir de obrigações quanto à nacionalidade de suas tripulações. Por essa política a ITF reservava-se a conceder um certificado que levou o nome de “Blue Certificate”, desde que houvesse um acordo coletivo com salários e cláusulas sociais aceitáveis, com participação dos sindicatos marítimos filiados à ITF, na origem de propriedade, ou seja da Alemanha. Esses mantêm-se com o direito à negociação, pelo qual recebiam (recebem) alguma compensação financeira e faziam (fazem) crescer um



fundo de bem-estar para os marítimos em nível internacional. Inicialmente os padrões aceitáveis eram muito razoáveis, recordando-se o padrão standard destes acordos, obtidos com ações sindicais envolvendo inclusive paralisações de navios. Havia ainda, logo a seguir, um outro tipo de acordo, menos razoável, obtido com menos esforços e notadamente para agasalhar interesses já emergentes dos sindicatos de países que se iniciou a ser denominado de ‘fornecedor de mão de obra’. Hoje já existem mais opções ao armador e não vou entrar em detalhes por que isto é o menos importante. O fato é que esta política levou e leva o sindicalismo marítimo internacional a uma dependência financeira do armador, de forma cada vez mais preocupante”.

#### NEGOCIAÇÃO COLETIVA

E continua: “A ITF começou a pensar da seguinte forma: se eu dou direito ao sindicato do país

efetivo desse armador, ou seja, se eu der direito a esse sindicato de participar da negociação coletiva com sindicatos que representem efetivamente as nacionalidades utilizadas nos navios de bandeira de conveniência eu vou dar condições de subsistência ao sindicato nacional do país onde efetivamente a empresa tem o capital e vou dar condições de organização também no país que fornece a mão de obra. Então criou-se uma política onde todos defenderiam que ambos têm direito a participar do processo negocial e ambos recebem suas comissões. Foi uma forma de dar sobrevivência a todos, de possibilitar a esses tripulantes de países não marítimos de se organizarem, de se estruturarem. Com isso possibilitou que a organização sindical dos países não desaparecessem. Não sei se eu vivesse nessa época eu concordaria com isso. Era outro cenário,

**O fato é que esta política levou e leva o sindicalismo marítimo internacional a uma dependência financeira do armador, de forma cada vez mais preocupante**

Continua na próxima página





English version on page 67



Versión en español en la página 71



**Fazemos aqui um sindicalismo para prioritariamente defender os nossos representados e não para defender o Sindicato. O Sindicato é consequência e não causa. O nosso SINDMAR por exemplo, só faz sentido existir, existindo uma Marinha Mercante brasileira empregando nacionais. Só esta luta justifica sua existência**

outras dificuldades e outras realidades. Mesmo sabendo disto, creio que não concordaria. Digo isto por que no Brasil a armação nacional tentou uma outra versão semelhante que chamaram de subsidiária integral no exterior com direito de bandeira, para cujo propósito nos ofereciam compromisso de acordo coletivos de trabalho para os brasileiros e a promessa de que continuariam contratando brasileiros. De promessas o inferno está mais cheio do que o céu. Nos ameaçavam com o fim de tudo. Iríamos desaparecer. Soçobriam empresas e marítimos brasileiros. O que ouviram de nosso movimento sindical foi que procurassem seus coletes salva vidas, por que iríamos resistir ao projeto deles. Sabemos o que passamos, sofremos muito, mas, repetiríamos tudo novamente. Você pode perguntar e se tivéssemos soçobrado de fato? Neste caso, eu que lhe pergunto o que é que é garantido neste mundo? É uma questão de valores. Fazemos aqui um sindicalismo para prioritariamente defender os nossos representados e não para defender o Sindicato. O Sindicato é consequência e não causa. O nosso SINDMAR por exemplo, só faz sentido existir, existindo uma Marinha Mercante brasileira empregando nacionais. Só esta luta justifica sua existência. Fato é que no interior da família ITF poucos perceberam que isso no futuro ao invés de combater a prática do uso da bandeira de conveniência, iria terminar por estimulá-lo. Por quê? Porque ao se combater a bandeira de conveniência recebe suporte financeiro tanto o sindicato do país do armador, como recebe o sindicato do país fornecedor da mão de obra. E também recebe a ITF. Na prática o único que tem o que temer em relação as consequências desta política são os marítimos de bandeiras tradicionais, usualmente com alto índice de custo de vida e social, que termina por não resistir ao sistema”.

#### SOLIDARIEDADE E COMPANHEIRISMO

Perguntado sobre quais seriam as mudanças necessárias, Severino afirma sem pudor que não ousa oferecer nenhuma, “pois essas mudanças só seriam possíveis com ampla discussão coletiva no

interior da ITF, tendo em vista a complexidade da questão e os interesses envolvidos.” Sobre se acredita na possibilidade de surgimento desta discussão, Severino é enfático: “Não se trata de acreditar; se trata de se encarar como uma necessidade premente” e complementa dizendo que as condições são favoráveis à cobrança desta discussão. “Temos um presidente, Paddy Crumlin, com grande sensibilidade e que conhece o setor muito bem, pois, representa marítimos e portuários em seu país de origem, a Austrália. Como se fosse pouco conhece como poucos os problemas trazidos para as nossas lutas com as mudanças nos terminais e portos em todo o mundo. Temos um Secretário Geral, Stephen Cotton, que ora assume no lugar do David Cockroft, com larga experiência na área marítima, pois foi o coordenador marítimo da ITF por longo período e responsável pelo departamento especial marítimo e, finalmente, David Heindel, Chairman de nosso setor, é uma pessoa especial, de quem muito gostamos, com origem num país referência em termos de defesa da Marinha Mercante que são os Estados Unidos. Não bastassem os perfis desses companheiros, apesar das discordâncias, o clima de solidariedade e companheirismo imperam. Apesar das diferenças de opiniões e prioridades há respeito mútuo e vivemos no interior de uma organização que se orgulha de seu caráter democrático em toda a sua história.”

#### NÃO EXISTE JANTAR GRÁTIS

E finaliza: “Há uma ITF histórica, que nós aplaudimos, que nós elogiamos, que nos orgulhamos de ser filiados. É por esta ITF que estamos dispostos a ir às últimas consequências para mantê-la cada vez mais forte e coerente com seu propósito original. Não nos permitimos confundir sindicalismo com negócios. As relações da ITF com os interlocutores da armação internacional são próximas e sensíveis em demasia. Não existem jantares ou recepções grátis e isto está havendo demais na relação da ITF com nossos empregadores. Dançar com lobos pode ser muito perigoso, mesmo considerando que seus pelos possam ser macios.”



## Da Grécia e da Roma antigas até os dias de hoje

Muitos historiadores defendem que a “bandeira de conveniência” é coisa de americanos inventada por eles nos primeiros dias da 2ª Guerra Mundial para contornar as suas próprias leis de neutralidade. Um dos objetivos era permitir que proprietários de navios dos EUA mudassem a bandeira americana para a panamenha, e, como tal, esses navios fossem utilizados para entrega de materiais no Reino Unido, sem que a sua utilização (ou a sua perda) arrastasse os EUA, contra sua vontade, para o conflito. A sugestão teria sido do próprio governo americano a fim de evitar os ataques submarinos do Eixo. A tática acabou se tornando ineficaz com a entrada dos Estados Unidos na Guerra. Mais tarde, com o término da Guerra, ainda no final dos anos 40, muitos armadores americanos acabaram gostando das facilidades econômicas que acabavam gerando um custo baixo em taxas.

Pelas mesmas razões, um grupo de companhias petrolíferas americanas subsequentemente criou o registro liberiano (com base inicial em Nova Iorque) para os seus navios-tanque, apresentado como um projeto de “desenvolvimento” ou auxílio internacional. De novo, o esquema foi

sancionado pelo Governo dos EUA, desta vez por idealistas no Departamento de Estado. Durante várias décadas, esses dois registros, quase coloniais, e que atraíram armadores por todo o mundo, mantiveram níveis técnicos razoavelmente elevados, talvez porque nos bastidores estavam ainda sujeitos a algum controle pelo “clube de cavalheiros” das tradicionais potências marítimas – principalmente Europa e Estados Unidos.

Outros estudiosos garantem, no entanto, que o conceito de BDC (Bandeiras de Conveniência) surgiu durante a Guerra Civil Americana no século 19, quando armadores americanos usaram o Pavilhão Britânico, como BDC, para quebrar o embargo comercial do Norte. Há uma versão ainda de um armador americano que em 1919 fez o primeiro registro de navio no Panamá. Devido a isso vários armadores americanos foram seguindo o modelo a partir de 1922. Vagarosamente o registro foi crescendo pelos anos seguintes, e muitos também transferiram para registros em bandeiras europeias. E ainda têm os que garantem que isso já existia na época dos romanos e gregos. Mas isso já é outra história. ■

Há uma ITF histórica, que nós aplaudimos, que nós elogiamos, que nos orgulhamos de ser filiados. É por esta ITF, que estamos dispostos ir às últimas consequências para mantê-la cada vez mais forte e coerente com seu propósito original. Não nos permitimos confundir sindicalismo com negócios





English version on page 67



Versión en español en la página 71



## As bandeiras de conveniência segundo Mickey, Pateta e Cebolinha



**Se o Mickey Mouse mata o Pateta no Brasil, eles respondem pela legislação brasileira, pois o crime ocorreu no Brasil. Não importa a nacionalidade deles. Mas qual a lei que se usa se o Cebolinha rouba o coelhinho da Monica em alto mar ou na Antártica (os únicos dois lugares do planeta que não pertencem a nenhum país)?**

Para quem está entrando na Marinha Mercante e ainda não domina esse assunto das bandeiras de conveniência vale a pena reproduzir um artigo, não assinado, publicado há dois ou três anos no site “Para entender direito”, do jornal Folha de S. Paulo. O texto começava comentando a notícia da retenção pela Justiça Federal de um navio de bandeira liberiana no Temag (Terminal Marítimo do Guarujá, no litoral paulista) até a realização de perícia para apurar supostos danos ambientais causados pela embarcação. O artigo iniciava com duas perguntas básicas: “Você já se perguntaram por que vocês ouvem tantas vezes referência a navios com bandeiras liberiana, panamenha, cipriota, e de alguns outros países que você mal sabe onde fica? E em alguns casos de países que nem oceano tem, como Luxemburgo e Andorra?”. De forma bem simplória, usando como referências personagens de histórias em quadrinhos para tentar facilitar o entendimento de quem não domina o assunto, o articulista destacava que para entender o que é uma bandeira de conveniência seria preciso primeiro entender um pouco de jurisdição internacional. “Jurisdição nada mais é do que a determinação de qual a lei que se aplica em determinado caso e quem tem competência para aplicá-la. Se o Mickey Mouse mata o Pateta no Brasil, eles respondem pela legislação brasileira, pois o crime ocorreu no Brasil. Não importa a nacionalidade deles. Mas qual a lei que se usa se o Cebolinha rouba o coelhinho da Mônica em alto mar ou na Antártica (os únicos dois lugares do planeta que não pertencem a nenhum país)? Qual a lei a ser aplicada? O direito internacional achou uma solução para esse problema: aplica-se a lei da bandeira

do país da embarcação (ou aeronave). Logo, se o roubo ocorreu em um navio brasileiro, o Cebolinha vai ser processado pelo crime de acordo com as leis brasileiras (ainda que eles estivessem no meio do Oceano Pacífico).” E continuava exemplificando:

### ENTRADA DE DIVISAS

“As leis da bandeira imperam no navio sempre que ele estiver em águas nacionais daquela bandeira ou águas internacionais (no caso do Cebolinha, se o navio possui bandeira brasileira, ele será processado de acordo com as leis brasileiras se o navio estava em águas territoriais brasileiras ou em alto mar). Mas se o navio está em águas territoriais de outro país, responde-se de acordo com as leis daquele país (no caso do Cebolinha, se o crime ocorreu enquanto o navio estava na Flórida, responde-se de acordo com as leis americanas. Ainda que o navio seja brasileiro). Mas se o navio for um navio militar ou científico governamental, impera sempre a bandeira do país de origem (ainda que ele esteja em águas territoriais de outro país). Voltando as bandeiras de conveniência: muitas empresas preferem registrar seus navios sob bandeiras de conveniência porque a legislação (especialmente as tributárias, trabalhistas e ambientais) daqueles países lhe são altamente favoráveis. E para os países que oferecem tais benefícios, existe o benefício da entrada de divisas sem ser necessário fazer qualquer investimento em infraestrutura (embora muitas vezes isso só ocorra porque o país aceita manter sua legislação em patamares muito inferiores aos de outros países, o que afeta a qualidade de vida da população local).”



English version



## ITF in the campaign against the Flags of Convenience and the danger of dancing with wolves

Since before the last Congress, held at Mexico City in 2010, the maritime unions in the South American, Caribbean and Mexico region, have unequivocally demonstrated a great concern with the current pattern of bargaining agreements seen as acceptable to the International Transport Workers' Federation.

It is not only the questions of whether or not to accept the values and the agreed clauses, but a question of how it is being transformed this important dialogue with the International Federation along with the International Shipowners.

In a quick overview of the current scenario, what calls our attention is the indisputable fact that its policy for our industry, no longer encourages us to believe in any kind of protection for national seafarers on board vessels covered by their collective bargaining agreements. The exception of the citizens from the so-called countries suppliers of labor, which in common, have little or nothing to carry on international shipping and much less that we come to believe that the campaign against flags of convenience hold within it an effective commitment with the return to the use of traditional flags in international maritime trade, taking on board their own citizens.

The Campaign against the Flags of Convenience has substantially changed the profile of this traditional and important Federation for seafarers worldwide. By its polyvalent profile in terms of nationality of their crews, what explains a dangerous and evident effort of gradual replacement of national dialogue by international dialogue represented by ITF. The claim is not a matter of opinion. This is explained on its website, referring to the aforementioned campaign, which we reproduce below:

“The ITF is unique amongst international trade union organisations in having a powerful influence on wages and conditions of one particular group of workers, seafarers working on ships flying Flags of Convenience (FOCs). FOCs provide a means of avoiding labour regulation in the country of ownership, and become a vehicle for paying low wages and forcing long hours of work and unsafe working conditions. Since FOC ships have no real nationality, they are beyond the reach of any single national seafarers' trade union.

The ITF has therefore been obliged to take on internationally the role traditionally exercised by national trade unions - to organise and negotiate on

behalf of FOC crews. For 50 years the ITF, through its affiliated seafarers' and dockers' unions, has been waging a vigorous campaign against shipowners who abandon the flag of their own country in search of the cheapest possible crews and the lowest possible training and safety standards for their ships.

In defining an FOC the ITF takes as its most important criterion whether the nationality of the shipowner is the same as the nationality of the flag. In 1974 the ITF defined an FOC as:

Where beneficial ownership and control of a vessel is found to lie elsewhere than in the country of the flag the vessel is flying, the vessel is considered as sailing under a flag of convenience. The ITF campaign against flags of convenience, which was formally launched at the 1948 World Congress in Oslo in Norway, has two elements:

- A political campaign designed to establish by international governmental agreement a genuine link between the flag a ship flies and the nationality or residence of its owners, managers and seafarers, and so eliminate the flag of convenience system entirely;
- An industrial campaign designed to ensure that seafarers who serve on flag of convenience ships, whatever their nationality, are protected from exploitation by shipowners.

Over the past 50 years the ITF's maritime affiliates have developed a set of policies which seek to establish minimum acceptable standards applicable to seafarers serving on FOC vessels. The policies form the basis of an ITF Standard Collective Agreement which sets the wages and working conditions for all crew on Flag of Convenience vessels irrespective of nationality. It is the only agreement normally available to shipowners who run into industrial action. All FOC vessels covered by an ITF-acceptable agreement are issued an ITF Blue Certificate by the ITF Secretariat, which signifies the ITF's acceptance of the wages and working conditions on board. About a quarter of all FOC vessels are currently covered by ITF agreements, thus giving direct protection to over 123,000 seafarers.

Compliance with ITF-recognised agreements is monitored by a network of over 130 ITF inspectors in ports throughout the world. ITF Inspectors are union officials who are either full time or part time working directly with the ITF. By inspecting FOC ships they monitor the payment of wages and other



**The Campaign against the Flags of Convenience has substantially changed the profile of this traditional and important Federation for seafarers worldwide. By its polyvalent profile in terms of nationality of their crews, what explains a dangerous and evident effort of gradual replacement of national dialogue by international dialogue represented by ITF**

social and employment conditions and if necessary take action to enforce ITF policy. In recent years the number of inspectors has doubled and they are now to be found in ports in every region of the world.

The FOC Campaign is the joint responsibility of the Seafarers' and Dockers' Sections and it is the Fair Practices Committee (FPC) which has, since 1952, provided the key forum by which both sections' representatives have come together to review the day to day running and effectiveness of the Campaign. The involvement of the dockers' unions, whether through direct action or through co-operation with seafarers' unions, has continued to be vital to the success of the Campaign.

The FPC is elected at each Congress by a joint Conference of the Seafarers' and Dockers' Sections. It usually meets once a year (around May - June). Between meetings, urgent matters may be referred to the Fair Practices Committee Steering Group which deals with matters connected with the approval of collective agreements and non-compliance with ITF policy by ITF maritime affiliates, monitors and develops the strategy and direction of the FOC Campaign, and considers new initiatives and means for expanding and developing the FOC Campaign. The role of the FPC steering group is to monitor the activities of the ITF Inspectors and to make recommendations to the appropriate ITF bodies on the practical implementation of FOC policies and on any other matter relating to the effectiveness of the campaign.

While the political campaign has not so far succeeded in preventing a constant growth in ships using FOC registers, the industrial campaign has succeeded in enforcing decent minimum wages and conditions on board nearly 5,000 FOC ships. In addition, the ITF has become the standard-bearer for exploited and mistreated seafarers, irrespective of nationality or trade union membership, throughout the world. Every year millions of dollars are recovered by the ITF and its affiliated unions in backpay and in compensation for death or injury on behalf of seafarers who have nowhere else to turn."

But the theory in practice has been different. And to speak of what has been in practice, the magazine UNIFICAR interviewed Severino Almeida, president of SINDMAR, FNTTAA director of international relations and president of CONTMAF (the three Brazilian maritime unions affiliated to ITF), which elected by their region, took over in 2006 as executive director of ITF and in 2010 took over one of its vice presidencies. With obvious concern in his speech, Severino highlights:

"If nothing is done in the present, in the maritime sector, the ITF is bound to do more business than unionism."

Although he makes a point of emphasizing that "ITF is an important federation, with a remarkable history" and that it does not cross his mind reducing the importance of its history and great contribution to the maritime workers," Severino also said that: "ITF can be

more a problem than a solution for many seafarers in the world, due to policies assumed in the past that demonstrate to stimulate among its current and future members extremely dangerous changes".

"The ITF, which was created back in the 19th century, in 1896, in the first few decades of the 20th century and especially after World War II, began to come across a very large amount of vessels flying flags of convenience. And with those flags came all sorts of misfortunes for thousands of seafarers in the world; substandard ships in terms of safety; precariousness of life and work on board, and nationalities employed, the cheapest possible. So discussions began to emerge, like, 'How are we going to combat these things? So some ideas began to emerge and influence the ITF. "

"Probably the creators did not realize the consequences. But the consequences are terrible. One of the solutions that emerged as a way to face this problem, mitigating the problems not only for the unions, but also to owners and even governments insensitive to union claims was defined with an English expression "beneficial ship owner", whose foundations support the policy of coexistence within the campaign to combat flags of convenience. This term has no precise and simple translation into Portuguese, and it was clever, but brought in its meaning something that emerged somehow by the end of the last century and with great intensity in the beginning of the last decade."

"This policy is easily understood. For example: Imagine a German company, but that, for convenience registers its ships in the Cayman Islands, in order to, among other things to escape from obligations regarding the nationality of their crews. Because of this policy the ITF grants a certificate called "Blue Certificate", since there was a collective agreement on wages and acceptable social clauses, with the participation of maritime trade unions affiliated to the ITF in the origin of the property, in this case, Germany. These remain with the right to bargain, whereby they received or receive any financial compensation and help or helped to grow a welfare fund for seafarers on an international level. Initially acceptable standards were very reasonable, remembering the standard pattern of these agreements, obtained with industrial action including strikes involving ships. There was still, another type of agreement, less reasonable, obtained with less effort and especially to wrap emerging interests from unions of countries that began to be called 'suppliers of manpower'. Today there are more options for the owner and I will not go into details because this is the least important. The fact is that this policy has led and leads international maritime unionism to a financial dependency of the shipowner, in a worrying way.

He continues: ITF started thinking as follows: if I give the right to the syndicate of the country of the owner, or if I give this union the right to participate in collective bargaining with unions representing the na-

tionalties effectively used on ships flying the flag of convenience I'll give livelihoods to the union of the country where the company has effectively the capital and will also give conditions for the organization in the country that provides the manpower. So it was created a policy where everyone would defend that both are entitled to participate in the negotiation process and both receive their commissions. It was a way to give everyone the chance to survive, to enable the crew of non-maritime countries to organize and structure themselves. This enabled the union of these countries to not disappear. I do not know if I lived at that time if I would agree with that. It was another time, other difficulties and other realities. Even knowing this, I would not agree. I say this because in Brazil, national shipowners tried another similar version that they called of subsidiária integral no exterior com direito de bandeira (something like abroad subsidiary with right of flag), in which their purpose was to offer commitment to collective labor agreement for the Brazilians and the promise that it would continue hiring Brazilians. Of promises, hell is more crowded than heaven. We threatened with the end of everything. We would disappear. What they heard from our trade union movement was to sought for their life jackets, because we were going to resist to their project. We know what we went through, we suffer a lot, but we would do all over again. You can ask and if we had actually collapsed? In this case, I wonder what is really guaranteed in this world? It is a question of values. We are a union that defends primarily our represented and not the Union itself. The Syndicate is a consequence and not the cause. Our SINDMAR for example, only makes sense, if there is a Brazilian Merchant Marine employing nationals. Only this fight justifies its existence. Fact is that within the family ITF few realized that in the future instead of fighting the practice of using flags of convenience, we would end by stimulating it. Why? Because when fighting a flag of convenience both, union of the country of the owner and union of the country that supplies manpower, receive financial support, just like the ITF. In practice the only one who has to fear about the consequences of this policy are the traditional maritime flags, usually with high cost of living, that ends up not resisting the system."

When asked what would be the necessary changes, they stated that they would not offer any, "because these changes would only be possible with extensive collective discussion within the ITF, having in mind the complexity of the issue and the interests involved." When asked if he believes in the possibility of emergence of this discussion, Severino is emphatic: it is not a matter of believing; it is a matter of viewing it as a pressing need" and complements saying that the conditions are favorable to the recovery of this discussion. "We have a president, Paddy Crumlin, with great sensitivity who is very familiar with the industry, therefore, he represents the seafarers in his home



country, Australia. As if that were not enough, he knows how the problems were brought to our struggles with the changes in terminals and ports around the world. We have a General Secretary, Stephen Cotton, which now takes the place of David Cockroft, with extensive experience in the maritime area, since he was the ITF maritime coordinator for long periods and responsible for the special maritime department and finally David Heindel, Chairman of our industry, who is a special person, native from a country with reference in terms of defense of the Merchant Marine that is the United States. Despite differences of opinion and priorities, there is mutual respect and we live within an organization that prides itself on its democratic character in its entire history".

And he ends: "There is a historical ITF, which we applaud and praise, of which we are proud to be affiliated to. It is for this ITF, that we are willing to go to the ultimate consequences to maintain it each day stronger and consistent with its original purpose. We do not allow ourselves to confuse business with unionism. The ITF's relations with the partners of the international shipowners are close and too sensitive. There are no free dinners or receptions like the ones that are happening in the ITF relationship with our employers. Dancing with wolves can be very dangerous, even though his hair may be soft".

**The fact is that this policy has led and leads international maritime unionism to a financial dependency of the shipowner, in a worrying way**





## From ancient Greece and Rome to the present

Many historians argue that the “flag of convenience” is something invented by North Americans in the early days of World War II to circumvent its own laws of neutrality. One goal was to allow shipowners from U.S. to change the North American flag for the Panamanian one, and as such, these vessels were used to the delivery of materials in the UK without its use (or its loss) happening to cause the entrance of U.S. against his will, into the conflict. The suggestion would have been done by the U.S. Government itself to prevent the attacks of submarines of the Axis. The tactic eventually became ineffective with the entry of the U.S. into the war. Later, at the end of the War, in the late '40s, many North American shipowners ended enjoying the economic facilities they had generating a low cost in rates.

For the same reasons, a group of American oil companies subsequently created the Liberian registry (initially based on New York) for their tankers, presented as a project of “development” or international aid. Again, the scheme was sanctioned by the U.S. govern-

ment, this time by idealists in the State Department. For several decades, these two records, almost colonial, and that attracted shipowners throughout the world, kept its technical levels fairly high, perhaps because backstage were still subject to some control by the “gentlemen’s club” of the traditional maritime powers - mainly Europe and USA.

Other scholars guarantee, however, that the concept of FOC (Flags of Convenience) emerged during the American Civil War in the 19th century, when North American shipowners used the British Pavilion, as FOC, to break the trade embargo of the North. There is also a version of a North American shipowner who in 1919 made the first record of a ship in Panama. Because of this many owners were following the American model from 1922 on. Slowly the record has been growing for the following years, and many also transferred to records in European flags. And still have the ones that ensure that this already existed at the time of the Romans and Greeks. But that is another story. ■

## The flags of convenience according to Mickey, Goofy and Jimmy Five

For those entering the Merchant Marine and that haven't mastered yet the subject of the flags of convenience it is worth reproducing an article, unsigned, published two or three years ago on the website “Para entender direito” (To get it right) from the newspaper Folha de São Paulo. The text began commenting on the news of the retention by the Federal Court from a Liberian-flagged ship at Temag (Guarujá Maritime Terminal in Sao Paulo coast) until the completion of examination to investigate alleged environmental damage caused by vessels. The article began with two basic questions: “Have you ever wondered why you so often hear reference to vessels with flags of Liberia, Panama, Cyprus, and some other countries you hardly know where they really are? And in some cases of countries that don't even have an ocean as Luxembourg and Andorra?”. Simply and didactically, using as references characters from comic books to facilitate the understanding of laymen on the subject, the writer pointed out that to understand what is a flag of convenience you would need to understand first a bit of international jurisdiction. “Jurisdiction is nothing more than determining what law applies in a particular case and who has the power to apply it. If Mickey Mouse kills Goofy in Brazil, they respond to the Brazilian law because the crime occurred in Brazil. No matter their nationality. But which law is used if Jimmy Five steals the Bunny from Monica at sea or in Antarctica (the only two places on the planet that do not belong to any country)? What law should be applied? International law has found a solution to this problem: we should apply the law

of the country flag of the vessel (or aircraft). So if the theft occurred in a Brazilian ship, Jimmy Five will be processed by crime under Brazilian law (even though they were in the middle of the Pacific Ocean).” And he kept on still exemplifying:

“The laws of the flag prevail in the ship whenever she is in national waters of that flag or in international waters (in the case of Jimmy Five, if the ship has Brazilian flag, he will be processed in accordance with Brazilian law whenever the ship was in Brazilian waters or in open waters). But if the ship is in the territorial waters of another country, she responds in accordance with the laws of that country (in the case of Jimmy Five, if the offense occurred while the ship was in Florida, he will respond in accordance with U.S. laws. Even though the vessel was flying a Brazilian flag). But if the ship is a military or scientific ship, it will always prevails the flag of the country of origin (even though he is in the territorial waters of another country). Returning to the flags of convenience: many companies prefer to register their vessels under flags of convenience because legislation (especially the tributary, labor and environmental) of those countries are highly favorable. And for countries that offer such benefits, there is the benefit of foreign exchange inflows without having to make any investment in infrastructure (although often this only occurs because the country agrees to maintain its legislation at levels far below those of other countries, which affects the quality of life of the local population).” (*Versão em inglês: Caroline Macedo*)



## La ITF, la Campaña Contra las Banderas de Conveniencia y el peligro de bailar con lobos

Desde antes de su último Congreso, realizado en Ciudad de México en 2010, los sindicatos de marinos de Sudamérica, del Caribe y de México han estado demostrando de forma inequívoca preocupación con el actual modelo de los acuerdos colectivos entendidos como aceptables para la Federación Internacional de los Trabajadores en Transportes – ITF (International Transport Workers' Federation).

No se resume la cuestión en si aceptar o no los valores y las cláusulas pactadas, sino que en una cuestión de cómo se está transformando la importante interlocución de esa Federación Internacional junto a los propietarios internacionales de buques.

En un primer momento, lo que llama la atención en el actual escenario es el hecho indiscutible de que la política para nuestro sector ya no nos estimula a crear en protección para los marinos nacionales en las embarcaciones amparadas por sus acuerdos colectivos. Exceptuando a los nacionales de los llamados países proveedores de mano de obra, los que en común, poco o nada tienen para transportar en la navegación internacional y mucho menos que creamos que la campaña contra las banderas de conveniencia mantenga en su esencia un efectivo compromiso en volver a la utilización de las tradicionales banderas en el comercio marítimo internacional, teniendo en la embarcación sus propios nacionales.

La Campaña contra las Banderas de Conveniencia ha estado cambiando de manera significativa el perfil de esta tradicional e importante Federación para los marinos en el mundo. Por el perfil polivalente en términos de la nacionalidad de sus tripulaciones, se justifica un peligroso y evidente esfuerzo de sustitución gradual de interlocución nacional, por la interlocución internacional representada por la ITF. La afirmación no es una cuestión de opinión. Esto está expuesto en su página web, al referirse a la mencionada Campaña, que abajo reproducimos:

“Entre las organizaciones sindicales internacionales, la ITF es la única en ejercer poderosa influencia sobre los salarios y las condiciones de trabajo de un determinado grupo de trabajadores, los marinos que trabajan a bordo de los buques que enarbolan bandera de conveniencia (FOC). La Campaña Contra las Banderas de Conveniencia (FOCs) es un medio de evitar que la reglamentación del trabajo en el país de propiedad de los buques se convierta en un vehículo para el pago de bajos salarios y para forzar a los marinos a trabajar en condiciones de inseguridad. Dado que los buques de bandera de conveniencia no tienen una nacionalidad real, se ha-

llan más allá del alcance de cualquier sindicato nacional de marinos.

Por esa razón la ITF se ha visto obligada a asumir el papel tradicionalmente ejercido por los sindicatos nacionales – organizar y negociar en nombre de las tripulaciones de los buques de bandera de conveniencia. Desde hace 50 años la ITF, por intermedio de sus sindicatos afiliados de marinos y de portuarios, ha estado manteniendo su vigorosa campaña contra los propietarios que abandonan la bandera de sus países en busca de tripulaciones más económicas y aplicando los más bajos niveles de entrenamiento y seguridad para esa tripulación.

Al definir bandera de conveniencia, ITF ha considerado como el criterio más importante si el propietario tiene la misma nacionalidad que la embarcación. En 1974 la ITF definió bandera de conveniencia como:

En donde el propietario del buque beneficiario y el control efectivo de las embarcaciones estén en país diferente al país de la bandera enarbolada por la embarcación, habrá una embarcación de bandera de conveniencia. La campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia, que fue lanzada oficialmente en el Congreso Mundial de 1948 en Oslo, Noruega, contiene dos elementos:

- Una campaña política que tiene como objetivo establecer, mediante un acuerdo gubernamental internacional, un nexo genuino entre la bandera que un buque enarbola y la nacionalidad o país de residencia de su propietario, agentes y trabajadores marinos, eliminando así por entero el sistema de bandera de conveniencia
- Una campaña industrial destinada a asegurar a que los trabajadores marinos que trabajan en buques de bandera de conveniencia, sea cual fuere su nacionalidad, estén protegidos contra cualquier explotación por parte de los propietarios de los buques.

A lo largo de los últimos 50 años los afiliados de la ITF en el sector marino han venido estableciendo un conjunto de políticas encaminadas a establecer normas mínimas aceptables que se apliquen a los marinos que trabajan a bordo en buques de bandera de conveniencia. Esas políticas son la base de un acuerdo colectivo estándar de la ITF que establece salarios y condiciones de trabajo para toda la tripulación de embarcaciones de bandera de conveniencia, sea cual fuere su nacionalidad. Normalmente ese es el único acuerdo disponible para los propietarios de buques que se encuentran en la campaña industrial. Todas las embarcaciones de bandera de conveniencia bajo protección de un acuerdo colectivo



**La Campaña contra las Banderas de Conveniencia ha estado cambiando de manera significativa El perfil de esta tradicional e importante Federación para los marinos en el mundo. Por el perfil polivalente en términos de la nacionalidad de sus tripulaciones, se justifica un peligroso y evidente esfuerzo de sustitución gradual de interlocución nacional, por la interlocución internacional representada por la ITF.**

aceptado por la ITF reciben un Certificado (Blue Certificate), emitido por la ITF, y eso significa la aceptación de la ITF en cuanto a los salarios y las condiciones de trabajo a bordo. Cerca de una cuarta parte de todas las embarcaciones de bandera de conveniencia están bajo protección de un acuerdo de la ITF, protegiendo de forma directa a más de 123 mil marinos.

El cumplimiento de los acuerdos reconocidos por la ITF está controlado por una red de más de inspectores de la ITF en puertos alrededor del mundo. Los inspectores de la ITF son dirigentes sindicales que trabajan, en tiempo integral o parcial, directamente con la ITF. Al inspeccionar los buques de bandera de conveniencia, ellos controlan los pagos de salarios y otros beneficios sociales y las condiciones de trabajo y, si es necesario, toman medidas para asegurarse del cumplimiento de la política de la ITF. Ésta tiene el doble de número de inspectores en comparación con los últimos años y ahora ellos actúan en puertos de todas las regiones del mundo.

La campaña contra de bandera de conveniencia (FOC) es de responsabilidad conjunta de la Sección de Marineros y de la Sección de Portuarios y es el "Comité de Prácticas Aceptables" – FairPracticesCommittee (FPC) que ha estado organizando, desde 1952, el principal fórum en el cual representantes de las dos secciones se encuentran para hacer un análisis del día a día de sus actividades y eficacia de la campaña.

Se elige al "Comité de Prácticas Aceptables" – FairPracticesCommittee (FPC) a cada congreso por una conferencia conjunta entre las secciones de marinos y estibadores. Esas reuniones suelen ser una vez al año (entre mayo y junio). Entre esas reuniones, se pueden enviar cuestiones al grupo director del FPC, que actúa con los problemas relacionados con la aprobación de acuerdos colectivos y casos en que sus afiliados marítimos no actúan en conformidad con las políticas de la ITF, controla y desarrolla estrategias y direcciones de campaña contra la bandera de conveniencia y estudia nuevos medios para la expansión y el desarrollo de la campaña – FOC. El papel del grupo director consiste en revisar las actividades de los inspectores de la ITF y hacer recomendaciones a los órganos de la ITF sobre la implementación de las políticas de la campaña contra la bandera de conveniencia – FOC y sobre cualquier otro tema relacionado con la eficacia de la campaña.

Aunque la campaña política todavía no ha tenido éxito en cuanto a impedir un crecimiento constante de buques que utilizan la bandera de conveniencia, la campaña industrial ha conseguido imponer salarios mínimos decentes y buenas condiciones a bordo para cerca de 5 mil buques de bandera de conveniencia. Además de eso, la ITF se ha convertido en el portavoz para el marino explotado y maltratado, independientemente de su nacionalidad o filiación sindical, en todo el mundo. Todos los años, millones de dólares en salarios pagados con demora e indemnizaciones por muerte o lesiones son recuperados por la ITF y sus afiliados en

nombre de marinos que ahora tienen a quien recurrir."

Esa teoría, sin embargo, no ha estado cumpliéndose en la práctica. Y para hablar de eso, la revista UNIFICAR ha entrevistado a Severino Almeida, presidente de SINDMAR, director de relaciones internacionales de la FNTTAA, presidente de la CONTTMAF (las tres entidades sindicales marinas brasileñas filiadas a la ITF), que ha sido elegido por su región, asumiendo en 2006 el cargo en el directorio ejecutivo de la ITF y en 2010 una de sus vicepresidencias. Evidentemente preocupado, Severino señala:

"Si no se hace nada en el presente en el sector marino, ¡la ITF va a estar condenada a hacer más negocios que sindicalismo!"

Aunque insiste en mencionar que "la ITF es una federación de mucha importancia, con un histórico extraordinario" y que no se le ocurre reducir la importancia de su histórico de gran contribución para el trabajador marino", reconoce que: "La ITF en vez de ser la solución, puede ser un problema para muchos marinos de todo el mundo, por culpa de políticas llevadas a cabo en el pasado, las cuales demuestran estimular entre sus filiados presentes y futuros cambios extremadamente peligrosos."

"La ITF, que fue creada en el siglo 19, en 1896, justo en las primeras décadas del siglo 20 y especialmente tras la Segunda Guerra Mundial, empezó a hacer frente a una gran cantidad de buques con bandera de conveniencia. Gracias a ello, miles de marinos en todo el mundo han tenido que enfrentarse, por su vez, a una gran cantidad de adversidades como buques sub-standards en términos de seguridad; precariedad de la vida y del trabajo a bordo y de las nacionalidades empleadas, las más económicas posible. Es cuando empiezan a surgir debates sobre cómo luchar en contra de esa situación y algunas ideas empiezan a surgir y a influir sobre la ITF."

"Es probable que los idealizadores no imaginaran las consecuencias. Pero es que están siendo horribles. Una de las soluciones que surgen para hacer frente al problema, mitigando los problemas no sólo para los sindicatos, sino que también para los propietarios de buques e incluso para los gobiernos insensibles a las demandas sindicales fue definida con una expresión del inglés "beneficial shipowner", cuyas bases sostienen la política de convivencia dentro de la campaña a las banderas de convivencia. Esta expresión, que no se traduce de manera precisa o sencilla al español, era y sigue siendo inteligente, aunque trae algo que surge de alguna forma a finales del siglo pasado y con mucha intensidad ya al principio de la última década."

"Esa política es de fácil comprensión. Por ejemplo: Imagine una empresa alemana que, por conveniencia, registra sus buques en las Islas Caymann con el objetivo de escaparse de obligaciones referentes a la nacionalidad de sus tripulaciones, entre otros. Por cuenta de esa política, la ITF concedía un certificado al que se nombró "Blue Certificate", tan sólo en el caso de que hubiese un

acuerdo colectivo con salario y cláusulas sociales aceptables, considerando la participación de los sindicatos de los marinos filiados a la ITF en el origen de su propiedad, es decir, en Alemania. Ésos mantienen su derecho a negociar, por el cual recibían (reciben) alguna compensación financiera y hacían (hacen) crecer un fondo de bien estar para los marinos a nivel internacional. Al principio, los modelos que se aceptaban eran satisfactorios, teniendo en cuenta el modelo standard de estos acuerdos, obtenidos por medio de acciones sindicales que implican incluso en paralizaciones de buques. Existía, todavía, otro tipo de acuerdo, menos satisfactorio, obtenido con menos esfuerzos y notoriamente para incluir intereses ya emergentes de los sindicatos de países llamados 'proveedores de mano de obra'. Actualmente el propietario de buque tiene ya más opciones pero no voy a entrar en detalles, puesto que eso no es lo más importante. El hecho es que esta política ha llevado y sigue llevando el sindicalismo marino internacional a la dependencia financiera del propietario de buque, de manera crecientemente preocupante.

Y sigue:

"La ITF empezó a pensar de la siguiente manera: si concedo derechos al sindicato del país efectivo del propietario de buque, es decir, si concedo el derecho a ese sindicato a que representen efectivamente las nacionalidades utilizados en los buques de bandera de conveniencia, voy a darle condiciones de subsistencia al sindicato nacional del país en donde efectivamente la empresa tiene el capital y voy a dar condiciones de organización también en el país que provee la mano de obra. Así surgió una política en la que todos defienden que ambos tienen derecho a participar del proceso de negociación y ambos reciban sus comisiones. Esa fue la forma encontrada para que todos sobrevivieran, dando la posibilidad de que los tripulantes de países sin tradición marítima de organizarse y estructurarse. Eso posibilitó que la organización sindical de los países no desapareciera. No estoy seguro de que estaría de acuerdo con eso si viviera en esa época. Y lo digo porque en Brasil los propietarios nacionales de buques ha intentado otra versión similar, llamada subsidiaria integral en otros países con el derecho a bandera, por lo que nos ofrecían el compromiso de acuerdos colectivos de trabajo para los brasileños y la promesa de que seguirían dando trabajo a brasileños. Pero sabemos que el infierno está empedrado de buenas intenciones. Nos amenazaron con acabar con todo. Íbamos a desaparecer. Naufragarían empresas y marinos brasileños. En respuesta, nuestro movimiento sindical dijo que se buscaran chalecos salva vidas, ya que resistiríamos a su proyecto. Somos conscientes de todo por lo que pasamos. Sufrimos mucho pero no estábamos dispuestos a volver a pasar por todo ello. Usted debe de estar preguntándose: ¿y si, de hecho, hubiéramos naufragado? En este caso, yo le pregunto ¿qué es lo que se garantiza en este mundo? Es una cuestión de valores. Hacemos un sindicalismo para defender prioritariamente a quienes representamos, y no para defender el Sindicato. El Sindicato es consecuencia y no causa. Nuestro SIND-

MAR, por ejemplo, sólo tiene sentido de existir si Brasil tiene su Marina Mercante y da trabajo a sus ciudadanos. Tan sólo esta lucha justifica su existencia. El hecho es que en el interior de la familia ITF pocos perciben que eso en el futuro, en vez de luchar contra la práctica del uso de la bandera de conveniencia, acabaría por estimularlo. ¿Por qué? Pues porque al luchar contra la bandera de conveniencia, recibe una ayuda financiera no sólo el sindicato del país del propietario del buque, sino que también el sindicato del país proveedor de mano de obra. También la recibe la ITF. En la práctica, el único que pierde con las consecuencias de esa política son los marinos de banderas tradicionales, cuyo índice de coste de vida y social es alto, por lo que acaban éstos por no resistir al sistema."

Al hacerle la pregunta sobre cuáles serían los cambios necesarios, afirma sin dudar que no osa proponer ninguno, "puesto que esos cambios sólo se hacen posibles con una amplia discusión colectiva en el interior de la ITF, teniendo en cuenta la complejidad de la cuestión y de los intereses en cuestión." Sobre si cree en la posibilidad del surgimiento de esta discusión, Severino es enfático: "No se trata de creer; se trata de verlo como una necesidad urgente" y complementa diciendo que las condiciones son favorables en el sentido de cobrar este debate. "Tenemos un presidente, PaddyCrumlin, con gran sensibilidad y que conoce muy bien el sector, ya que representa a los marinos y portuarios en su país de origen, Australia. Él conoce como pocos los problemas que se surgen con los cambios en las terminales y puertos en todo el mundo. Tenemos un Secretario General, Stephen Cotton, que a veces sustituye a David Cockroft, con amplia experiencia en el sector marítimo, una vez que fue el coordinador marítimo de la ITF por un largo periodo y responsable por el departamento especial marítimo y, por fin, David Heindel, el Chairman de nuestro sector, que es una persona especial, que nos gusta mucho, cuyo origen es un país que nos sirve de referencia en cuanto a la defensa de la Marina Mercante: los Estados Unidos. Como si no bastaran los perfiles de esos compañeros, aunque haya desacuerdos, el ambiente es de solidaridad y compañerismo todo el tiempo. A pesar de las diferentes opiniones y prioridades, hay mucho respeto y vivimos en el interior de una organización que se enorgullece de su carácter democrático en toda su historia."

Y concluye:

"Hay una ITF histórica, que aplaudimos, a la que hacemos elogios, de la que estamos orgullosos de estar filiados. Es por esta ITF que estamos dispuestos a ir hasta el fin para mantenerla cada vez más fuerte y coherente con su propuesta original. No nos permitimos confundir sindicalismo con negocios. Las relaciones de la ITF con los interlocutores de los propietarios internacionales de buques son demasiado próximas y frágiles. No hay cenas de negocio sin cualquier interés y esto está pasando excesivamente entre ITF y sus empleadores. Bailar con lobos puede ser muy peligroso, aun considerando que su pelo puede ser suave."

**"Si no se hace nada en el presente en el sector marino, la ITF va a estar condenada a hacer más negocios que sindicalismo!"**



## De Grecia y Roma antiguas hasta la actualidad

Muchos historiadores defienden que la “bandera de la conveniencia” es algo inventado por los estadounidenses a los primeros días de la Segunda Guerra Mundial con el objetivo de eludir sus propias leyes de neutralidad. Una de sus intenciones era la de permitir que los propietarios de buques de los EE.UU. cambiaran la bandera estadounidense por la panameña, y así esos buques fueran utilizados para entregar materiales al Reino Unido, sin que su utilización (o su pérdida) arrastrase a los EE.UU., en contra de su voluntad, al conflicto. La sugerencia habría sido del Gobierno estadounidense a fin de evitar los ataques submarinos de las potencias del Eje. La táctica se mostró ineficaz tras el ingreso de los Estados Unidos en la Guerra. Tras su fin, a finales de los años 40, a muchos propietarios de buques estadounidenses les gustaron las facilidades económicas que generaban los bajos costes de tasas.

Por las mismas razones, un grupo posterior de compañías petrolíferas estadounidenses creó el registro liberiano (cuya base inicial se encuentra en Nueva York) para los buques cargueros, presentado como un proyecto de “desarrollo” o auxilio internacional. El esquema su-

frío una vez más sanciones por parte del Gobierno de los Estados Unidos, esta vez por el Departamento de Estado. Por muchas décadas estos dos registros, casi coloniales, y que atrajo a propietarios de buques por todo el mundo mantuvieron niveles técnicos considerablemente altos, quizás porque por detrás todavía se sentían vulnerables a estar bajo control de las tradicionales potencias marinas – sobretodo Europa y los Estados Unidos.

Otros historiadores garantizan, sin embargo, que el concepto de BDC (Banderas de Conveniencia), surgió a lo largo de la Guerra Civil Americana en el siglo 19, cuando propietarios de buques estadounidenses usaron el Pabellón Británico, como BDC, para acabar con el embargo comercial del Norte. Se cuenta también la versión de un propietario de buque estadounidense que en 1919 hizo el primer registro de buque en Panamá. Debido a eso, varios otros propietarios de buques estadounidenses siguieron su modelo a partir de 1922. Poco a poco el registro fue creciendo por los años siguientes, y muchos, además, transfirieron sus registros a banderas europeas. Se dice que eso ya existía a la época de los romanos y griegos. Pero eso ya es otra historia... ■

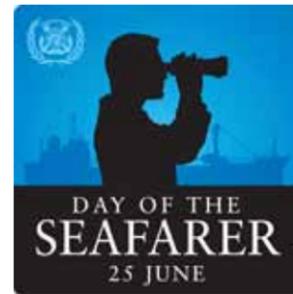
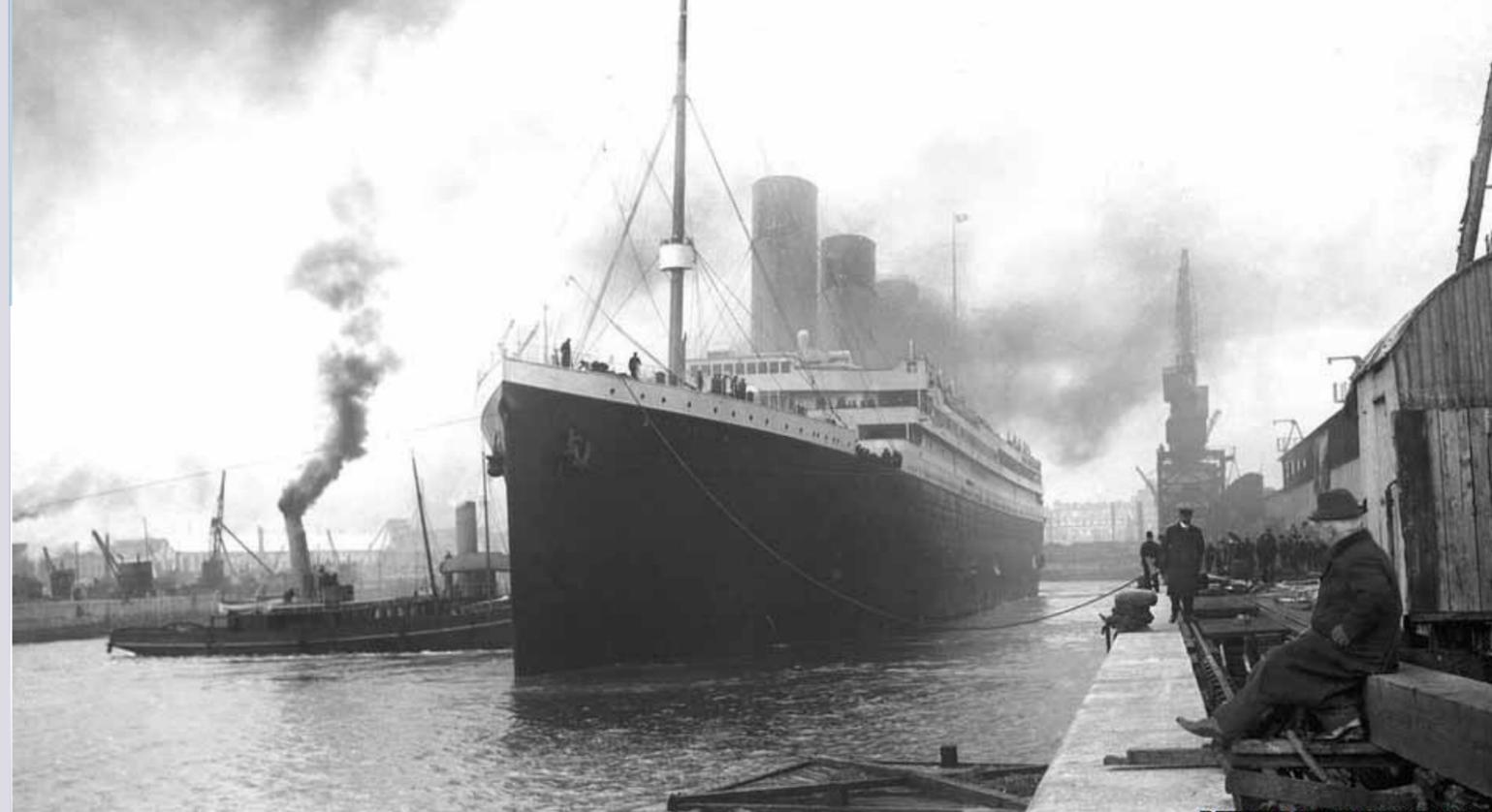


## Las banderas de conveniencia según Mickey, Goofy y Cebolinha

Para los que estén ingresando en la Marina Mercante y aun no dominan el tema de las banderas de conveniencia, vale la pena reproducir un artículo, cuyo autor es desconocido, publicado hace dos o tres años en la página web “Para entender direito”, del periódico Folha de S. Paulo. El texto empieza hablando de una noticia de retención de un buque de bandera liberiana en la Temag (Terminal Marino de Guarujá, en la costa de São Paulo) por la Justicia Federal, hasta la realización de la pericia para investigar supuestos daños ambientales causados por el buque. El artículo traía dos preguntas básicas: “¿Ustedes alguna vez se han preguntado por qué hay tantos buques con banderas liberiana, panameña, cipriota o de otros países que puede que no sepas ni siquiera ubicarlos en el mapa? ¿O por qué hay buques con banderas de países que ni siquiera están en la costa, como es el caso de Luxemburgo y Andorra?”. De forma sencilla y utilizando como referencias personajes de los cómics para facilitar el entendimiento, el autor señalaba que para comprender qué es una bandera de conveniencia, es necesario entender antes un poco de jurisdicción internacional. “Jurisdicción es determinar qué ley se aplicará en un determinado caso y a quién le corresponde aplicarla. Si Mickey Mouse le mata a Goofy en Brasil, se le imputará la legislación brasileña, puesto que ocurrió en Brasil. No importa su nacionalidad. Pero ¿qué ley se aplicaría en el caso de que el conocido personaje de cómic infantil brasileño Cebolinha le robara el conejo de peluche a su amiga Mónica en aguas internacionales o en Antártica (los dos únicos sitios de todo el planeta que no pertenecen a ningún país)? El derecho internacional ha encontrado la solución para el problema: se

aplica la ley de la bandera del país del buque (o avión). Es decir, si el robo ocurre en un buque brasileño, Cebolinha responderá judicialmente según las leyes de Brasil (aunque estuviesen en el medio del Océano Pacífico). Decía, además, el artículo:

“Las leyes de la bandera prevalecen en el buque siempre que estén en aguas nacionales de aquella bandera o en aguas internacionales (en el caso de Cebolinha, si el buque posee bandera brasileña, él responderá judicialmente según las leyes brasileñas si el buque está en aguas territoriales brasileñas o en alta mar). Pero si el buque está en aguas territoriales de otro país, responderá judicialmente según las leyes de aquel país (si el crimen ocurriera en Florida, se juzgaría basado en la ley estadounidense, aunque el buque sea brasileño). En otro ejemplo, si es un buque militar o científico gubernamental, la legislación que se tendrá en cuenta será siempre la del país de origen, aunque esté en aguas territoriales de cualquier otro país. Así que, en cuanto a las banderas de conveniencia, muchas empresas prefieren registrar sus buques bajo banderas de conveniencia porque la legislación (especialmente tributaria, laboral y ambiental) de aquellos países les va a ser extremadamente favorable. Y para que los países que ofrecen dichos beneficios, existe el beneficio de la entrada de divisas sin que sin que se exija cualquier inversión en infraestructura (muchas veces, sin embargo, eso sólo ocurre porque el país acepta mantener su legislación en niveles muy por debajo de la de los otros países, lo que afecta en cuanto a la calidad de vida de la población local).”  
(Versão em espanhol: Caroline Macedo)



# Día Marítimo MUNDIAL

“IMO: 100 años depois do Titanic” foi o tema escolhido em 2012 para a comemoração. Site lembrou que uma das consequências do naufrágio do famoso navio de passageiros, em 1912, foi a adoção, ainda naquela década, da primeira Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, conhecida como Convenção SOLAS.

## DPC destaca apoio do SINDMAR em ações da Autoridade Marítima para ampliar a qualidade das instalações das Escolas de Marinha Mercante

A Comunidade Marítima celebrou o Dia Marítimo Mundial no dia 27 de setembro. A data é comemorada anualmente e remete à contribuição da indústria marítima e a importância da segurança marítima e do ambiente marinho para a economia mundial. Neste ano, o tema foi “IMO: 100 anos depois do Titanic”.

Uma das consequências do naufrágio do famoso navio de passageiros, em 1912, foi a adoção, ainda naquela década, da primeira Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, conhecida como Convenção SOLAS. A versão 1914 desta Convenção foi gradualmente substituída. Pri-



Secretário Geral da IMO, Koji Sekimizu

Continua na próxima página



Luciana Aguiar



SINDMAR

CONTTMAF, pelo SINDMAR, representado pelos Diretores Marco Aurélio e José Serra, pelos sindicatos marítimos coirmãos e por empresas de navegação.

**Ao discursar**, o DPC destacou as ações da Autoridade Marítima para ampliar a qualidade das instalações das Escolas de Marinha Mercante. O Vice-Almirante Ilques Barbosa Junior destacou a parceria com a Representação Sindical Marítima. “Juntos estamos construindo o futuro do nosso país”, afirmou.

Durante a cerimônia, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, entregou o distintivo de Comodoro ao Capitão de Longo Curso Joaquim Ferreira de Souza. “É um grande orgulho receber este distintivo das mãos do Comandante da Marinha. Sinto um sentimento pela valorização da nossa categoria”, disse o CLC, que é da turma de 1979 do Ciaba e atualmente comanda o navio Potengi, da Transpetro.

Seguindo a tradição, antes do término da solenidade, foi realizada a Aposição Floral. Um arranjo de flores foi depositado em frente ao busto do patrono da Marinha Mercante brasileira. O gaúcho Irineu Evangelista de Sousa, que recebeu o título de Visconde de Mauá em 1874, liderou a construção do primeiro estaleiro no Brasil, em Ponta da Areia, Niterói. No segundo ano do estaleiro, ele empregou mais de mil operários. Nos onze primeiros anos, a unidade construiu 72 navios. Visconde de Mauá foi precursor da valorização da mão de obra e do investimento em tecnologia.

Antes do término da solenidade, foi realizada a Aposição Floral. Um arranjo de flores foi depositado em frente ao busto de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, patrono da Marinha Mercante brasileira

meio em 1929 e, posteriormente, em 1948 e 1960 –14 anos depois, foi promulgada a Convenção que até hoje está em vigor: a SOLAS 1974.

No Rio de Janeiro, a solenidade em comemoração ao Dia Marítimo Mundial foi realizada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), sendo capitaneada pelo Comandante da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, e coordenada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Alte Ilques Barbosa Junior.

Durante a solenidade, o Capitão de Longo Curso José Menezes leu mensagem do Secretário Geral da IMO, Koji Sekimizu. “É preciso dar um passo além do cumprimento das legislações na navegação, mas, criar uma cultura de segurança em toda a indústria marítima”, dizia determinado trecho da mensagem.

Além de autoridades civis e militares, a cerimônia do Dia Marítimo Mundial foi prestigiada pela



SINDMAR



#### DIA MARÍTIMO MUNDIAL PELO BRASIL

A data comemorativa não foi lembrada somente no Rio de Janeiro. O Dia Marítimo Mundial foi celebrado em outros pontos do país, sempre destacando a mensagem do Secretário Geral da IMO, Koji Sekimizu.

Em Belém, o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar organizou solenidade presidida pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Ademir Sobrinho. Nesta cerimônia, o SINDMAR foi representado pelo Delegado Regional da entidade sindical na capital paraense, Darlei Pinheiro.

Em Pernambuco, a Capitania dos Portos homenageou a data em solenidade presidida pelo Capitão dos Portos, CMG Ricardo Pinheiro Padilha. O evento foi prestigiado



SINDMAR

pela Delegada Regional do SINDMAR, Isabella Costa.

Durante esta cerimônia, o Capitão de Longo Curso Francisco Gondar palestrou para os presentes sobre a segurança no mar. Na palestra, o CLC, que completou 25 anos de Comando na Marinha Mercante brasileira em 2012, lembrou casos antigos, como o naufrágio do Titanic, e outros recentes, como o do Costa Concordia.

Também no Nordeste, a Capitania dos Portos do Ceará organizou cerimônia para lembrar o Dia Marítimo Mundial. O Capitão dos Portos, CMG Adauto Brás, liderou a solenidade, que contou com a presença de autoridades civis e militares, como o Delegado Regional do SINDMAR, Rinaldo Medeiros, e o Almirante Carlos Eduardo Mota.

Durante a cerimônia no Rio, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, entregou o distintivo de Comodoro ao Capitão de Longo Curso Joaquim Ferreira de Souza. Representantes do SINDMAR e diversas autoridades civis e militares participaram do evento



# Impressionando no Velho Continente

## SINDMAR apresenta CSA ao Presidente de Centro de Treinamento da OIT

O SINDMAR participou de curso sobre a Convenção Marítima Consolidada, assinada em 2006. Com o inequívoco intuito de manterem-se atualizados com todos os assuntos que cercam este tema, o Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Darlei Pinheiro, e o Delegado Regional do Sindicato em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, assistiram às aulas que foram ministradas no Centro de Treinamento da Organização Internacional do Trabalho (OIT), localizado em Turim, norte da Itália. Este curso, que reuniu representantes de entidades de diferentes continentes, teve duração de três dias, acontecendo entre 8 e 10 de outubro.



O objetivo da participação do SINDMAR foi estar focado e atualizado com todos os detalhes da Convenção, que será ratificada muito em breve pelo Brasil. Assim, é necessário o representante dos trabalhadores entender o funcionamento e a aplicabilidade da convenção para dirimir eventuais dúvidas de seus representados sobre esta questão.

Ao término dos três dias de curso, os representantes do Sindicato foram convidados para conhecer o Diretor-Presidente do Centro de Treinamento, Dario Arrigotti. Durante o encontro, no escritório da presidência, eles trocaram informações sobre o centro e a didática das aulas, assim como as matérias que compõem o curso.

Neste encontro, o Sindicato contou sobre suas ações no Brasil e a forma e tamanho da organização sindical dos oficiais e eletricitistas mercantes. Além disso, Dario Arrigotti tomou conhecimento do Centro de Simulação Aquaviária (CSA), que é, tecnologicamente, o centro mais avançado do setor no mundo.

O Presidente Arrigotti ficou impressionado com todo o material apresentado e ficou bastante interessado em futuramente conhecer de perto o CSA. Imediatamente, o SINDMAR convidou-o para conhecer *in loco* todo o funcionamento dos simuladores do Centro de Simulação Aquaviária.

“O Presidente Dario ficou maravilhado com a magnitude do nosso CSA. No final da conversa, ele até nos perguntou se o SINDMAR era mesmo um Sindicato, haja vista que temos atuações em diversos segmentos, como a principal, que é a defesa dos interesses dos nossos representados, e outras, como a UCM, o CSA e outras ações”, revelou Rinaldo Medeiros. ■



## Impressing the old continent

SINDMAR presents CSA to the President of ILO Training Center



English version



SINDMAR officers attended a course about the Consolidated Maritime Labour Convention signed in 2006. With the clear intention to keep up to date with all the issues surrounding this topic, Darlei Pinheiro, International Relations Director, and Rinaldo Medeiros, Union Regional Delegate in Fortaleza, attended the taught at the Training Center of the International Labour Organization (ILO), in Turin, Northern Italy. This course, which brought together representatives of organizations from different continents, lasted three days, taking place between October 8th and 10th.

The purpose of the participation of SINDMAR was focus and update all the details of the Convention to be ratified by Brazil. Thus, it is necessary to the workers' representatives to understand the operation and the applicability of the convention to clear any doubts of their constituents on this issue.

At the end of the three days course, SINDMAR representatives were invited to meet the Training Center Deputy Director Dario Arrigotti. During the meeting, held at Arrigotti's office, they exchanged information about the center, didactics and the materials that make up the courses.

At this meeting, SINDMAR representatives talked about their actions in Brazil, the size and how the organization works. Besides, Dario Arrigotti became aware of the Centro de Simulação Aquaviária (CSA), which is the most technologically advanced maritime center in the world.

Arrigotti was impressed with the material presented by the representatives and he was also very interested in getting to know CSA. Immediately SINDMAR invited him to meet the simulators of CSA.

“President Arrigotti was surprised with the magnitude of CSA. At the end of the conversation, he even asked us if SINDMAR was really a Union, considering that we actuate in several segments, from defending our unionized workers interests to others such as UCM, CSA and other actions”, said Rinaldo Medeiros. (Versão em inglês: Caroline Macedo) ■



English version on page 82



Fotos de Luciana Aguiar

**Para se manter**

# no topo

**Nautical Institute renova creditações dos cursos ministrados no Centro de Simulação Aquaviária**

“Existe um documento padrão do Nautical Institute, que são os requisitos básicos dos tipos de simuladores. Aqui, no CSA, os simuladores estão bem acima do padrão exigido”, Guilherme Teixeira

**O Centro de Simulação Aquaviário**, que é administrado pela Fundação Homem do Mar e está localizado na Sede do SINDMAR, no Rio de Janeiro, recebeu dois representantes do Nautical Institute (NI) nos dias 25 e 26 de outubro. O objetivo da visita foi realizar uma obrigatória e periódica auditoria, conforme determinação da entidade britânica.



**A Gerente responsável** pelas creditações do instituto, Regina Bindao, e o Consultor em Auditorias de Posicionamento Dinâmico do NI, Guilherme Augusto da Silva Teixeira, fizeram todo o necessário processo de renovação da creditação exigido pela entidade inglesa. Obrigatoriamente, a cada três anos, todos os centros de simulação do nosso setor em funcionamento no mundo têm de passar por uma auditoria para mostrarem-se aptos a continuar com a creditação.

Além de possuir o que há de mais moderno em simulação, o CSA sempre trabalha para manter a qualidade e a organização na realização de cursos. A consequência disto é sempre estar de acordo com as exigências feitas pelo Nautical Institute para a creditação.

“Existe um documento padrão do Nautical Institute, que são os requisitos básicos dos tipos de simuladores. A gente segue estas determinações e faz observações positivas e negativas. Se, por acaso, aparecer algum item pendente, a gente dá um prazo, sempre seguido as determinações do Instituto Náutico, para que tudo seja corrigido. Aqui, no CSA, os simuladores estão bem acima do padrão exigido pelo Nautical Institute”, afirmou o Consultor em Auditorias de Posicionamento Dinâmico, Guilherme Teixeira.

Já a Gerente Regina Bindao averiguou durante os dois dias todos os detalhes para funcionamento do centro de simulação. A representante do Nautical

Institute conferiu planilhas e avaliou as formas de organização para o bom desempenho das necessárias tarefas para a realização dos cursos, além de analisar todo o conteúdo das apostilas dos cursos e examinar a didática aplicada em sala de aula. Um trabalho repleto de detalhes que somente profissionais qualificados são capazes de desenvolvê-lo.

O CSA adota padrões que nunca foram utilizados aqui no Brasil e em outros países. Por isso, não é descartada a possibilidade de o Centro de Simulação Aquaviária passar a ser referência para outros centros de simulação no mundo.

Após ter as creditações concedidas e renovadas, o Diretor Financeiro da Fundação Homem do Mar destacou a importância desta conquista. “Para um trabalho sério como este que fazemos, é fundamental termos nossos cursos homologados pelo Instituto Náutico. Temos a responsabilidade de fazer tudo que é exigido pela entidade inglesa para termos credibilidade nos cursos. Assim, quem pensar em qualquer curso do CSA terá a certeza de que é um dos melhores do mundo”, contou Jailson Bispo.

Chegar ao topo não é fácil; manter-se ali é mais difícil ainda. E com o trabalho do corpo técnico que se dedica ao CSA, e da diretoria que determina os rumos do Centro de Simulação Aquaviária, o CSA continua como o mais moderno do planeta. ■

A Gerente Regina Bindao, responsável pelas creditações do Instituto, avaliou as formas de organização para o bom desempenho das necessárias tarefas para a realização dos cursos



English version



## Nautical Institute renews accreditations of the courses taught at Centro de Simulação Aquaviária

**Centro de Simulação Aquaviária**, which is administered by Fundação Homem do Mar and it is located at SINDMAR Headquarters, in Rio de Janeiro, received two representatives of the Nautical Institute (NI) on October, 25 and 26. The purpose of the visit was to conduct a mandatory and periodic audit, as determined by the British entity.

The manager responsible for the accreditation of the institute, Regina Bindao, and DP Technical Auditor of NI, Guilherme Augusto da Silva Teixeira, made all the necessary process of renewal of accreditation required by the British entity. Mandatorily, every three years, all simulation centers in our industry have to go through an audit to show they are able to proceed with the accreditation.

Besides having the most modern simulators, CSA always works to maintain the quality and organization in the execution of their courses. The consequence is always complying with the requirements made by Nautical Institute for accreditation.

“There is a standard document of Nautical Institute, which are the basic requirements for the types of simulators. We follow these determinations and make positive and negative comments. If, by chance, appear some pending items, we give a deadline, always following the instructions of the Nautical Institute, for everything to be fixed. Here, at CSA, the simulators are well above the standard required by the Nautical Institute”, said DP Technical Auditor, Guilherme Teixeira.

Manager Regina Bindao verified during the

two days all the details for operating the simulation center. The representative of the Nautical Institute checked spreadsheets and evaluated the forms of organization for the good performance of the tasks necessary to execute the courses, in addition to analyzing the entire content of textbooks and evaluating the didactic applied in class. A work full of details that only qualified professionals are able to develop.

The possibility of the Centro de Simulação Aquaviária becomes a reference for other simulation centers in the world is not excluded. CSA adopts standards that have never been used in Brazil and other countries.

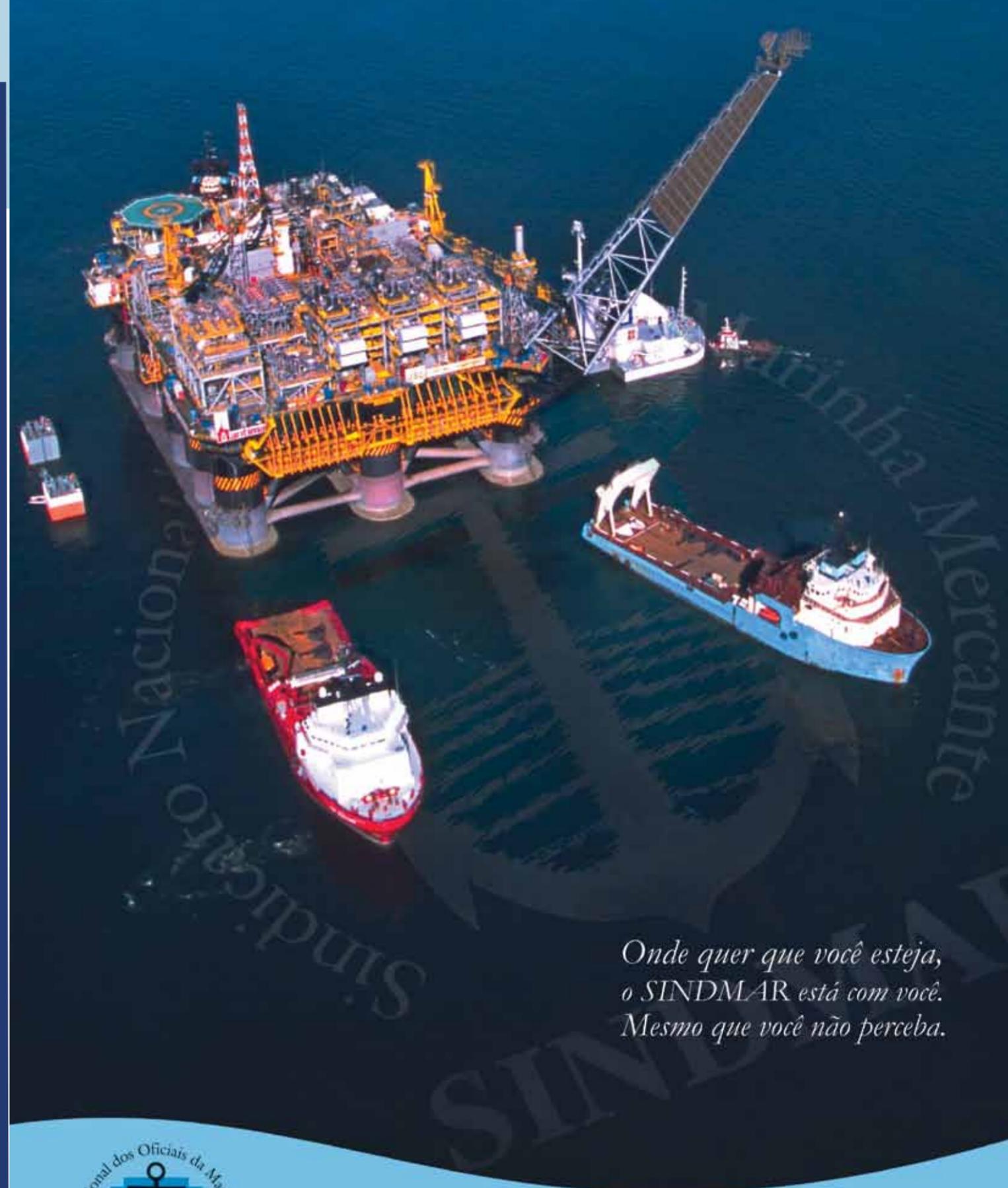
After the accreditations granted and renewed, Financial Director of Fundação Homem do Mar, Jailson Bispo, highlighted the importance of this achievement. “For a serious work like this one, it is essential to have our courses accredited by the Nautical Institute. We have the responsibility to do everything that is required by the British entity, so we can have credibility in our courses. In this way, whoever thinks about any course at CSA, will have the certainty that it is one of the best in the world” said Bispo.

Reaching the top is not easy; staying there is even harder. And with the work of our technical staff engaged at CSA, and the board that determines the course of the Centro de Simulação Aquaviária, CSA continues to be the most modern in the world. *(Versão em inglês: Caroline Macedo)*

Luciana Aguiar



Luciana Aguiar



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



Investindo em pessoas

Filiado a





Fotos de Luciana Aguiar

“É incrível como temos a perfeita sensação de estarmos dentro de um navio. Vocês estão de parabéns! Notas dez”, exclamou o Ministro, que fez questão de participar diretamente dos exercícios simulados

# Ministro Marcelo Crivella visita SINDMAR

O SINDMAR recebeu em sua Sede, no Rio de Janeiro, a visita da comitiva do Ministério da Pesca e Aquicultura, liderada pelo Ministro Marcelo Crivella, no dia 16 de novembro. No encontro com o Ministro, que reuniu a CONTTMAF, a FNTTAA e sindicatos da pesca, houve debates de questões ligadas ao setor marítimo, área de atuação do nosso Sindicato, e da pesca.



A proximidade do Ministro e Senador Marcelo Crivella com os trabalhadores marítimos é antiga. Na famosa Greve de 2005 no sistema Petrobras, o parlamentar, ao lado da Deputada Federal Jandira Feghali, defendeu a nossa classe contra absurdos, que desaguaram num enfrentamento dos trabalhadores marítimos contra o patronato no bem-sucedido movimento de paralisação.

Atraído em conhecer o Centro de Simulação Aquaviária (CSA), que funciona na Sede do SINDMAR, o Ministro Crivella também teve a oportunidade de conhecer o CSA, que é o mais moderno do mundo.

Durante a visita, Marcelo Crivella e a comitiva do Ministério da Pesca e Aquicultura assistiram a exercícios simulados em navios offshore e de cabotagem em diversas condições de mar e de tempo e realizados em diferentes localidades escolhidas para as operações virtuais; tudo disponível nos dois Passadiços do CSA. O Ministro Marcelo Crivella tirou dúvidas sobre os cursos realizados no CSA e os recursos gráficos disponíveis.

Nas situações marítimas exibidas virtualmente no Passadiço do CSA, o Ministro Crivella percebeu a proximidade das telas com a realidade. “É incrível como temos a perfeita sensação de estarmos dentro

de um navio. Vocês estão de parabéns! Notas dez”, exclamou o Ministro.

O Coordenador do CSA, Mario Calixto, apresentou todos os compartimentos que formam este que é, tecnologicamente, o mais avançado centro de simuladores do setor marítimo existente no mundo. “Aqui, por exemplo, podemos simular situações ligadas à pesca industrial, oceânica e de arrasto. Temos todas as condições de treinar um pescador para seu trabalho”, contou Calixto.

Na visita, o Ministro reconheceu a magnitude do CSA. “O que vi aqui é que o país tem perfeita condição de qualificar os nossos profissionais; e eles precisam ter a garantia de emprego. Esta é a grande mensagem que o SINDMAR deixa. Aqui são qualificados trabalhadores que hoje estão em um patamar de um conhecimento que o Brasil precisa valorizar”, afirmou o Ministro Marcelo Crivella.

Ao final da visita, o Ministro Marcelo Crivella voltou a se reunir com o Presidente do SINDMAR e da CONTTMAF, Severino Almeida. Temas como a situação atual da Marinha Mercante e o setor pesqueiro, que necessita de uma política efetiva para a pesca industrial, foram debatidos pelas duas autoridades com lideranças da Confederação, da Federação e de sindicatos da pesca.

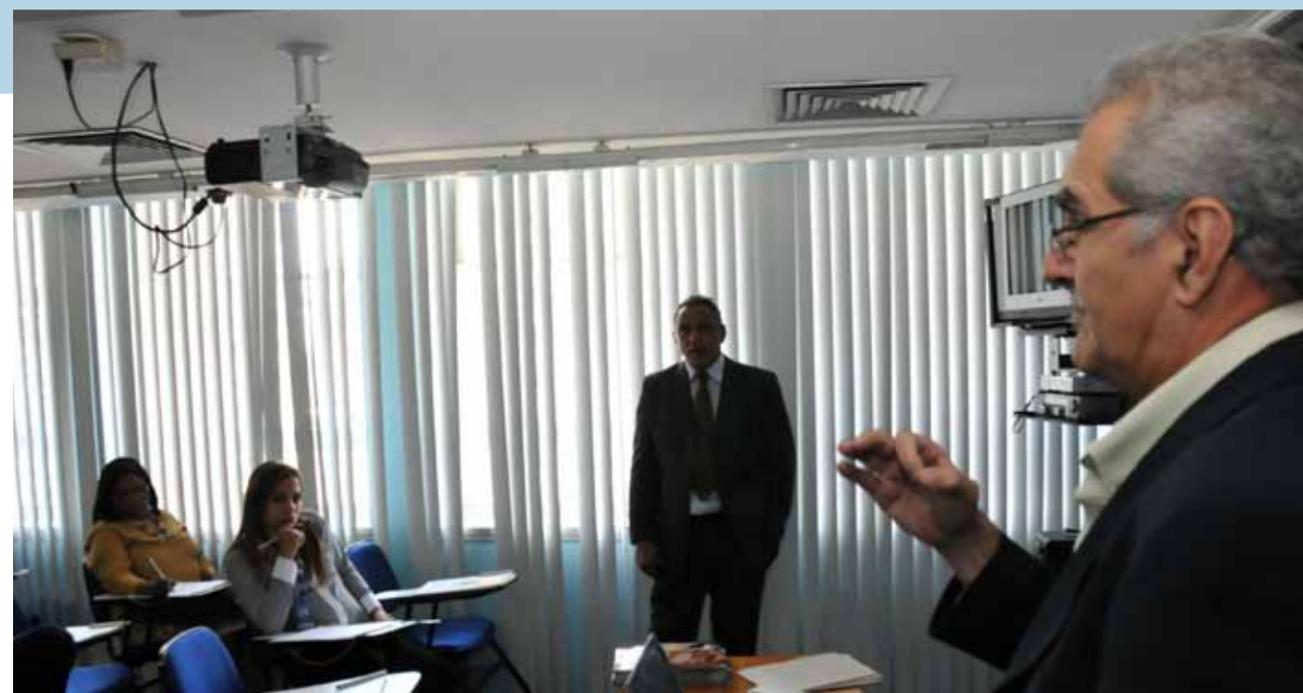
Temas como a situação atual da Marinha Mercante e o setor pesqueiro, que necessita de uma política efetiva para a pesca industrial, foram debatidos com lideranças da Confederação, da Federação e de sindicatos da pesca

# Trabalhador marítimo em debate



O Sindicato também expôs temas como certificação e habilitação durante a palestra para os representantes dos RHs das empresas de navegação

**O SINDMAR organizou** uma palestra para os representantes dos departamentos de Recursos Humanos das empresas de navegação. O objetivo da Representação Sindical Marítima foi o debate com estes setores sobre temas diretamente relacionados à carreira marinheira dos oficiais e eletricitas mercantes. O encontro aconteceu no dia 21 de novembro na Sede do Sindicato, no Rio de Janeiro.



**Os representantes das empresas** de navegação que operam no offshore e na cabotagem promoveram um debate que justificou a organização do encontro. “Estas dúvidas que foram expostas aqui deram um panorama da importância deste encontro. Conseguimos dar respostas a questões que eles mesmos reconheceram que se arrastavam há muito tempo. Deixamos claro que estamos inteiramente à disposição para sanar dúvidas das empresas. O que não pode é continuar a haver incorreções que, às vezes, prejudicam os trabalhadores marítimos”, afirmou o Diretor de Educação e Formação profissional do SINDMAR, José Serra.

Durante a palestra para representantes da Transpetro, Norskan, Elcano, Log-In, Maestra, VShips e WSM Brasil, o Diretor Serra explicou os detalhes da Portaria nº 51/DPC. “Esta Portaria trata sobre a autorização dada aos Praticantes de Náutica para poderem despachar como 2ON”, disse Serra durante o encontro, que contou com a presença do Chefe do Departamento do Pessoal Aquaviário e Apoio ao Ensino da DPC, Comte Álvaro Diniz.

O Diretor do Sindicato também expôs temas como a licença de categoria superior, além de palestrar sobre novos cursos de acesso (Acon Complementar e Acom Complementar).

O Assessor da Diretoria de Educação, Ary Cavaliéri, disse que o estágio supervisionado também foi debatido no encontro. “Esta é uma questão importante e que os RHs das empresas devem estar atentos”, afirmou.

“A troca de informações entre as companhias e as sugestões que fizeram ao Sindicato foram a tônica deste dia”, contou Ary Cavaliéri.

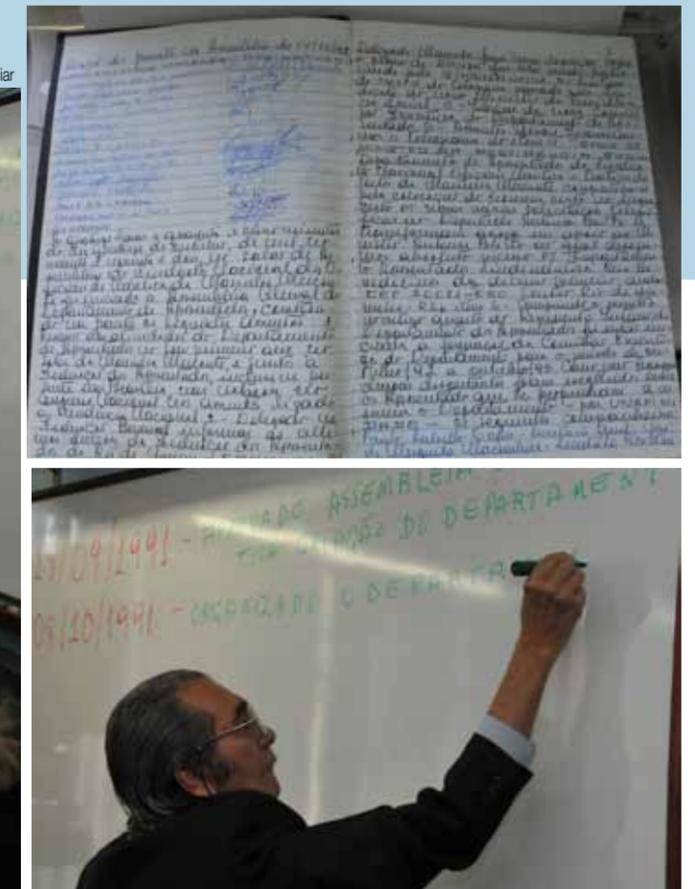
A habilitação para o trabalhador marítimo, certificação e a carreira marinheira foram amplamente discutidas. “Voltamos a salientar que as empresas precisam dar prioridade à manutenção do corpo funcional marítimo que já possui. Há determinados casos em que não é preciso olhar para o mercado para achar um ótimo Imediato, Chefe ou Comandante. Muitas vezes, este profissional requisitado já integra o quadro de mar da empresa, que precisa apenas lapidá-lo e promove-lo”, opinou Serra.

Neste encontro, as emendas de Manila 2010 também foram debatidas e explanadas pelo Sindicato. As alterações na Convenção e Código STCW, principalmente em questões de segurança e proteção, foram exemplificadas para os representantes das companhias. No próximo ano, o SINDMAR dará continuidade a esta política de alinhamento com os departamentos de Recursos Humanos das empresas de navegação, organizando novos encontros. ■

“Esta é uma questão importante e que os RHs das empresas devem estar atentos” (Ary Cavaliéri, Assessor da Diretoria de Educação)



Fotos Luciana Aguiar



O encontro foi prestigiado pelos companheiros e teve o apoio de Severino Almeida e de outros integrantes da atual diretoria do SINDMAR

# Aposentados chegam à maioria

**21º aniversário** do Departamento de Aposentados do SINDMAR é comemorado durante reunião mensal em 10 de outubro.



No distante 18 de setembro de 1991 foi aprovada em Assembleia Geral Extraordinária a criação do Departamento de Aposentados do Sindinática, entidade sindical que deu origem ao SINDMAR. No mês seguinte, no dia 8, aconteceu a primeira Assembleia do então recém-criado Departamento. Nesta Assembleia, a primeira diretoria do Departamento foi eleita. O CLC Paulo Rabello Lopes foi o Secretário Geral.

No encontro desse mês, além dos assuntos que permeiam as costumeiras reuniões, os nomes dos companheiros que formaram a primeira Diretoria foram lembrados.

A atual Diretoria do SINDMAR participou da Assembleia de outubro e ratificou o constante apoio ao Departamento de Aposentados e destacou a importância do setor. “O verdadeiro link do passado da Marinha Mercante com a atualidade são vocês, que participam ativamente do nosso Departamento de Aposentados. Não temos muitos livros e outras publicações que fazem referência ao passado da Marinha Mercante. Precisamos nos preocupar com o passado e o presente para que as próximas gerações saibam a história da Marinha Mercante. Precisamos nos preocupar com a memória da Marinha Mercante”, afirmou o Presidente do SINDMAR, Severino Almeida.

Integrante da primeira Comissão Executiva do Departamento de Aposentados, Raimundo Nonato de Souza lembrou com alegria dos companheiros que lutaram para tornar realidade o Departamento. “Nessas mais de duas décadas, agradeço o apoio que recebemos. Lembro que na primeira Assembleia, realizada pela atual Diretoria do SINDMAR, os membros eleitos prestaram total apoio ao trabalho feito pelo nosso Departamento”.

Membro ativo da Diretoria do Sindicato, Ivaldo Odir de Moraes Mamede também integrou a chapa da primeira Diretoria eleita do Departamento de Aposentados. Durante esta reunião, Mamede prestou homenagem a todos os companheiros eleitos na primeira Assembleia do Departamento. “O início desta luta foi com eles. Alguns já não estão entre nós, mas nunca serão esquecidos”, exclamou, emocionado. Durante a menção, o Chefe de Máquinas mostrou o livro com os registros do encontro de 21 anos atrás e da primeira assembleia realizada após a eleição da Diretoria do Departamento.

A reunião mensal do Departamento de Aposentados do SINDMAR foi prestigiada também por Maria Helena Ferraz, Secretária do Sindicato por 32 anos, e pelo CLC Francisco Gondar, Vice-Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante (CCMM). ■

Maria Helena Ferraz, Secretária do Sindicato por 32 anos (ao lado de Severino) e o CLC Francisco Gondar também participaram da reunião. Neste encontro, foi mostrado o livro com os registros da primeira assembleia, realizada em 1991



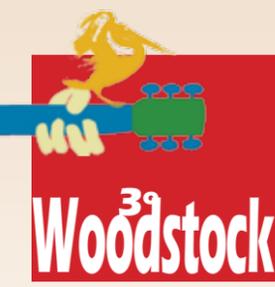
**Pelicanos  
Mercantes  
realizam**

# 3<sup>o</sup> Woodstock



**Eles se orgulham** do nome de batismo dos encontros e ainda tiram onda: “enquanto o original aconteceu uma única vez, o nosso festival está fadado a se repetir indefinidamente”, diz Carlos Alberto da Rocha, um dos participantes e idealizador do nome do encontro.

Continua na próxima página



“Não há como escapar da semelhança entre os dois eventos. Três dias de paz, confraternização e música. Ficou provado que também temos nossas estrelas canoras. E o caráter rebelde dos participantes? Quem disse que o mercante não é um contestador do *establishment*? Basta ler as nossas mensagens. Fora o passado cheio de fumaça. Só que aí a origem é diferente dos contestadores roqueiros dos anos 60. Impossível atribuir outro nome.”

Os leitores da UNIFICAR já conhecem os Pelicanos Mercantes, grupo criado em 2009 pelo OSM Edson Areias, hoje atuando como advogado, inicialmente apenas para se comunicar via internet. O festival Woodstock Mercante também já é conhecido. Só que o deles já está na terceira versão; ou quarta, se for considerado como encontro, o que foi realizado em maio de 2012, denominado intermediário, porque serviu para avaliação de um Hotel, o La Brise, em Cabo Frio, Rio de Janeiro, e acabou apelidado de “Woodstock Dois e Meio”. Pudera, mesmo sendo para um, digamos, “estudo” sobre o local teve a presença de 66 pessoas, entre Pelicanos, esposas (chamadas “Luluzinhas” – ver box) e filhos.

No primeiro “Woodstock”, em novembro de 2010, no hotel Bucsky, em Nova Friburgo, no Rio de Janeiro, participaram 60 pessoas (32 oficiais mercantes e mamiliares). O segundo encontro aconteceu um ano depois, em novembro de 2011, no hotel Fazenda Três Pinheiros, na região das Agulhas Negras, entre o Rio e São Paulo, e teve a participação de 84 pessoas, sendo 54 Pelicanos com esposas e filhos. O terceiro foi realizado nos dias 9, 10 e 11 de novembro desse ano, no

hotel La Brise, em Cabo Frio. Com a presença de 120 pessoas, entre Pelicanos esposas, filhos e netos, o grupo teve que se dividir, ocupando também o hotel Pousada Village du Soleil, nas proximidades do La Brise.

Segundo Cesar Rodrigues, “o número de participantes vem crescendo ano a ano e a meta do grupo é atingir no próximo encontro 140 a 150 participantes”. “São cerca de 2.400 anos de experiência nas lides do mar . Participaram do encontro deste ano oficiais vindos do Pará, Maranhão, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo capital, Santos, Campinas, Jundiaí, Mato Grosso. Muitos só se conheciam através da internet, e em poucos minutos estavam conversando animadamente como se fossem irmãos.

O sucesso foi tanto que recebemos o relato de um colega, dando conta de que seu filho de aproximadamente 22 anos, que participou do encontro, ficou tão impressionado com as conversas e o ambiente de fraternidade entre os presentes que, voltando ao Rio de Janeiro, tomou a decisão de fazer concurso para abraçar a profissão.”

Os encontros são tão organizados que têm até ficha técnica: Supervisão geral: Edson Areias. Coordenadores: Cesar Rodrigues, Heitor Mourão, Paulo Leopardi e Carlos Weber. Apoio e logística – Colaboradores: Alcir Botelho, Coaraci, Mello Fontes, Idalino Bogéa, Luiz Leal, Marcus Vinicius, Mario Container, Severino Almeida, Rogério Vêras Helcio Cravo, Ivan Draxcler, Pedro Petillo, Jorge Freitas, Jonas de Souza, Pedro Wojtas e Luiz Carlos Pereira.

O próximo encontro já tem data de realização: 17, 18 e 19 de maio do ano que vem. O comitê de organi-

## Meninas entram



Eles não sabem direito quem deu o apelido ao grupo, mas é certo que o nome Luluzinhas é uma alusão ao fato de as mulheres ficarem a maior parte do tempo em conversas, passeios e atividades separadas dos maridos, remetendo ao célebre “Meninas não entram” do personagem Bolinha das histórias em quadrinhos dos “gibis”, que virou sucesso de Roberto e Erasmo Carlos, na música “A festa do Bolinha” (ouça no blog da revista

–<http://www.youtube.com/watch?v=IxlsMgUZm6Y>), interpretada pelo Trio Esperança, e que nos anos 80 virou desenho animado. Só que nesse grupo de mulheres de mercantes que acompanham seus maridos são os meninos que não entram. Já, no Woodstock, elas entram. Tanto que já começam até a interferir na programação do evento. No calor das celebrações em Cabo Frio encaminharam 33 assinaturas sugerindo Cuiabá como sede do próximo encontro. As Luluzinhas maia participantes são Sueli, Lu, Anita, Hilda, Nilce, Cristina e Glauce, seguidas das demais esposas.



zação já está circulando na internet um questionário entre os participantes para escolha do local do evento. Isso se as Luluzinhas não baterem pé firme decidindo em nome dos mercantes (ver Box). É bom também que elas fiquem sabendo de uma mensagem interceptada pela UNIFICAR, que os editores da revista se reservam o direito de não revelar a fonte, mas que garantem que pode ser decisiva para a escolha do local: “Por acaso as Luluzinhas tiveram o direito de saber que existe um pleito feito há dois anos atrás, que um dos encontros seria no Nordeste, com direito a passeios e muito mais? Com a palavra o causidico do Plalto que parece esquecer promessas feitas?”



# Investindo no

# FUTURO

**Braço acadêmico da** Fundação Homem do Mar, a Universidade Corporativa de Marinha Mercante (UCM) organiza a segunda turma do curso de pós-graduação a distância em Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança. Com início previsto para o primeiro trimestre de 2013, o curso se revela um sucesso entre os participantes que integram a pioneira turma de QSMS, que começou em 2012.



**O curso de QSMS** é fruto de uma parceria acadêmica entre a UCM e a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. A PUC-Rio utiliza a mesma plataforma operacional que é usada para a primeira turma, além de um conteúdo pedagógico especializado para o curso. O objetivo é capacitar profissionais que atuam no setor marítimo e, por isso, a exigência por profissionais com boa qualificação, comprometimento e conhecimentos em sistemas é grande.

O diferencial deste curso, além das disciplinas, didática e respaldo acadêmico da PUC-Rio, que recentemente foi escolhida a melhor universidade particular do Brasil, é a modalidade a distância. Esta moderna forma de estudo permite a participação de alunos de diferentes regiões geográficas ou que tenham jornadas de trabalho não convencionais, que precisam aprimorar seus conhecimentos, mas não encontram alternativas para fazer cursos presenciais.

“Este curso a distância destruiu a ideia de que, por conta das especificidades da profissão, os trabalhadores marítimos não podiam fazer aperfeiçoamentos profissionais que tivessem duração maior do que seus períodos de desembarque”, explicou o Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, José Serra.

Para o Oficial Nilson Luiz dos Santos Junior, que integra o quadro de mar da Maersk, o material do curso permite um aprofundamento a respeito de questões ambientais. “No curso, usamos todo o tempo a legislação ambiental”, contou.

“Um dos principais pontos positivos no curso de QSMS é a excelência de ensino da PUC-Rio, que é uma das melhores instituições acadêmicas do país”, completou. Depois de conversar com a equipe de reportagem da revista UNIFICAR, o 2OM enviou carta para a redação da revista – que é publicada junto com esta reportagem – expondo sua opinião a respeito do curso.

Comandante na Marinha Mercante, João Marcos Hioki lembrou que as empresas precisam enxergar a importância da questão no setor marítimo. “Para ser sincero, encontrei resistência da



“Este curso a distância destruiu a ideia de que, por conta das especificidades da profissão, os trabalhadores marítimos não podiam fazer aperfeiçoamentos profissionais que tivessem duração maior do que seus períodos de desembarque” (José Serra, Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR)

Continua na próxima página

### O que é preciso para a inscrição e a seleção?

Os candidatos ao curso de pós-graduação a distância da UCM devem apresentar, obrigatoriamente, alguns documentos exigidos pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC). Sem esses, torna-se impossível formalizar a inscrição. Eis os documentos necessários:

- cópia do diploma de graduação (autenticado) para candidatos graduados no país;
- candidatos graduados em instituições de ensino estrangeiras devem apresentar a validação do diploma;
- cópia do histórico de graduação;
- cópia do CPF;
- cópia da carteira de identidade;
- curriculum vitae;
- duas fotos no formato 3x4, recentes, coloridas e com fundo branco.

Os critérios de seleção foram estipulados pela PUC-Rio, responsável pela coordenação do curso, e seguem estritamente as diretrizes do MEC.

- análise da ficha de inscrição;
- documentação completa;
- análise do curriculum vitae;
- entrevista.



empresa que trabalhava. As companhias precisam criar uma cultura de segurança. E nós, ao final desse curso, estando ainda mais capacitados para lidar com essas questões, esperamos contribuir para que isto se multiplique. O conhecimento só se torna completo quando é compartilhado”, disse.

“O SINDMAR, juntamente com a PUC-Rio, foi muito feliz nesta iniciativa de promover a turma de QSMS. A dinâmica do curso se adequa às especificidades de quem trabalha embarcado. Além disso, o que é discutido e abordado nas aulas reflete, exatamente, o nosso dia a dia”, afirmou o Comandante João Marcos Hioki.

Com opinião similar, o Oficial Gustavo Menezes, que tripula o NT João Cândido, destacou a modalidade do curso. “Quando soube que iria haver uma turma de QSMS pela FHM, totalmente a distância, tive a certeza de que pensaram nos trabalhadores marítimos ao organizar este curso”, lembrou.

“Trabalho na mesma empresa desde minha prática. Portanto, sempre senti dificuldade em conciliar qualquer tipo de curso, mesmo a distância. Lembro que todos em que fiquei interessado exigiam, pelo menos, um determinado período na forma presencial”, contou.

## Carta de Oficial

“Uma das minhas responsabilidades a bordo, como Subchefe, é de Oficial de Meio Ambiente. Por isso, necessito de muitas informações não apenas para o desempenho da minha atividade, mas, também, para os treinamentos e palestras diárias e semanais que ministro para todos os outros tripulantes.

Grande parte do material que utilizo nas palestras e treinamentos vem dos estudos que desenvolvo neste curso e as apostilas da turma de QSMS. Também busco informações em sites para qualificar minha exposição. Isto permite um aprofundamento em questões ambientais, pois uso todo o tempo a legislação ambiental.

Outro fator que considero importante é o fato de poder usar as informações da área de segurança e saúde ocupacional para auxiliar o Oficial de Segurança com dados complementares durante as reuniões de QSMS.

A parceria entre o SINDMAR e a PUC-Rio foi extremamente saudável para o sucesso do curso. É raro encontrarmos universidades que se disponham a aceitar as nossas escalas de trabalho, nos dando o suporte necessário para participarmos de um curso de pós-graduação.

Em função das observações acima, acredito que esta pós-graduação é de extrema importância para todos os Oficiais Seniores, que já são responsáveis pela gestão de Segurança e Meio Ambiente a bordo. Também para todos os Oficiais Juniores, pois é um meio de obter informações corretas sobre utilização do QSMS a bordo e um preparativo para todas as responsabilidades que terão no futuro.”

**NILSON LUIZ DOS SANTOS JUNIOR**



Investindo em pessoas





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

# Luz amarela nos estaleiros

A imprensa tem repetido que, em termos de construção naval, o período de FHC foi um fracasso. Importou plataformas de petróleo e, no caso de navios, criou o Navega Brasil, que, por não implicar sequer a encomenda de um navio a estaleiros nacionais, era chamado pejorativamente de Naufraga Brasil. E pior, dois navios importados têm nomes ligados à cultura nacional, dando a entender que foram construídos em estaleiros pátrios: “Cartola” e “Ataulfo Alves”. Ambos foram fabricados pela Hyundai, na Coreia. Em termos de construção naval, não há como comparar a política de FHC com a de Lula.

Recentemente, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, deixou de lado a meta de 300 barcos de apoio até 2020 e citou 500. No entanto, só por mágica a meta será atingida



Mas nem por isso se pode dar procuração em branco à era Lula-Dilma, pois o ritmo está caindo. A verdade é que está indo tudo bem com os navios-sonda – podem até ser 35 e não apenas os 28 prometidos –, fala-se em 100 plataformas para o pré-sal. Mas quanto a navios, há problemas.

Recentemente, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, deixou de lado a meta de 300 barcos de apoio até 2020 e citou 500. No entanto, só por mágica a meta será atingida. Em novembro, uma fonte empresarial informou à coluna que há um ano a Petrobras não contratava sequer um barco de apoio. E, se fizer encomendas dosadas, na época certa, os estaleiros não poderão cumprir prazos. Mantega citou a meta de 130 navios petroleiros; no mercado, acha-se difícil se chegar à metade desse número.

O bom programa EBN – pelo qual, em vez de contratar navios diretamente, a Petrobras enseja particulares a fazê-lo, como ocorre com barcos de apoio – bem que pode ser chamado de “Naufraga EBN”. Dos 39 navios contratados, só seis foram encomendados – pela empresa Kingfish – e a um estaleiro que ainda não está pronto. Dos demais, nada se sabe..

Um estudo que circula no meio empresarial informa que o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante computa cancelamento de 64 barcos de apoio, o que é confirmado pelas resoluções 99, 115, 116 e 228 do FMM. Entre as 64 unidades canceladas estão 35 barcos do tipo PSV e 18 UT 4.000. Diante disso, o FMM resolveu adotar mais sigilo em suas deliberações e normas mais rígidas nas aprovações. A partir de agora, a autorização de crédito deve caducar em 12 meses, de modo a evitar que armadores consigam aprovação, bloqueiem novos créditos – pois o dinheiro lhes fica reservado – e, ao não confirmarem os contratos, atrasem todo o sistema.

O líder Paulo Ferraz costumava dizer que estaleiro é como bicicleta. Sem novas pedaladas – encomendas – cai. Acendeu um leve sinal amarelo para o setor e, diante da grandeza do pré-sal, tudo indica que o problema poderá ser superado. Mas fazer o alerta é necessário.

## Cabotagem burocratizada

Saiu no Diário Oficial de 14 de novembro de 2012: acaba de ser criado o Pró-Cabotagem que, como o nome diz, é um programa de estímulos à navegação entre portos brasileiros. Isso deverá ser muito útil em uma nação onde os caminhões levam 60% da riqueza – só não levam mais porque o minério é transportado

por ferrovias, de forma quase obrigatória. O Ministério dos Transportes e a Secretaria Especial de Portos (SEP) prometem que vão queimar as pestanas para resolver os impasses do setor, como o rigor excessivo da Receita Federal – igual ao aplicado em cargas de exportação; cobrança de ICMS no combustível, quando há isenção para óleo em navios que vão para o exterior; e possível preferência para atracar em portos.

E qual o prazo para apresentação de conclusões? Nada menos do que 18 meses. Em pleno século XXI, quando Ipea, UFRJ, USP e Instituto Ilos têm longos estudos já feitos e pode-se, na Internet, obter informações do mundo todo, os burocratas ganham um ano e meio para apresentar um relatório – e, como dizia Roberto Campos, o papel aceita tudo. Se não houver adiamentos, os resultados sairão em meados de 2014, ano de eleições, e, portanto, no qual dificilmente Dilma Rousseff adotará medidas profundas em favor da cabotagem.

A portaria interministerial aponta que, após exame de MT e SEP, as conclusões deverão ser encaminhadas ao Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte (Conit). Só que, criado em 2001 e várias vezes formalmente revigorado, o Conit é um elefante branco, que raras vezes se reuniu e jamais editou sequer um ato importante.

## Lá fora

Se há crise na economia mundial, esta é pior na navegação e construção naval, certamente porque, no boom que durou até 2008, armadores ampliaram suas frotas e os estaleiros aceitaram encomendas elevadas. Para o jornalista James Rhodes, de Marine Link, até a China já sofre com os efeitos negativos. Nos primeiros seis meses de 2012, as encomendas a estaleiros chineses caíram 50%. Diz ele: “Isso é a combinação de um mercado saturado de navios com fretes em queda, que se reflete na construção naval. Navios encomendados em 2007 ainda estão saindo do forno”, disse. Citou que o índice que mede fretes de granéis secos – Baltic Dry Index – estava em 11.793 pontos em maio de 2008 e hoje se situa abaixo de 1.000.

## Afastando o perigo

Todos sabem que o uso de ex-plantadores de cana no estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco, teve um preço. Diante disso, a Transpetro e o estaleiro STX-Promar – que está sendo implantado próximo ao

Se não houver adiamentos, os resultados sairão em meados de 2014, ano de eleições, e, portanto, no qual dificilmente Dilma Rousseff adotará medidas profundas em favor da cabotagem

Atlântico Sul – lançaram o programa de qualificação de mão de obra para a indústria naval de Pernambuco. Com isso, o STX-Promar-PE pretende que seus empregados tenham melhor qualificação, para evitar os problemas ocorridos no pioneiro Atlântico Sul, que geraram atrasos na entrega do primeiro navio da estatal, o “João Cândido”. Excelente providência.

Sem muito alarde, o Promar-PE vai crescendo. Informa-se que 60% das obras civis já estão prontas. O Promar-PE tem encomendas de US\$ 530 milhões, referente a oito navios gaseiros. Em Niterói, o STX-Promar está com encomendas de US\$ 700 milhões, todas de barcos de apoio, alguns deles de alta sofisticação. Os diretores do STX-Promar, no entanto, não escondem sua satisfação com a renovação de seu contrato até 2016. É que o Promar-Niterói ocupa área do antigo estaleiro Mac Laren e, de tempos em tempos, precisa atualizar o aluguel. Para ocupar uma nova área, o estaleiro se defrontaria com muitos problemas.



Em Niterói, o STX-Promar está com encomendas de US\$ 700 milhões, todas de barcos de apoio, alguns deles de alta sofisticação

### E o Brasil cresce...no mar

Pela terceira vez, o Brasil poderá aumentar sua área. A primeira vez ocorreu com os bandeirantes, que desrespeitaram o Tratado de Tordesilhas e caminharam para Oeste. A segunda vez se registrou na década de 1970, quando o Brasil alargou a faixa próxima ao litoral de 12 para 200 milhas. E, agora, o Brasil se prepara para um novo aumento, conforme informou o almirante Jair Ribas Marques, perito da

Comissão de Limites para Plataforma Continental da ONU. Nada menos de 106 países pediram extensão da área de exploração econômica de 200 para 350 milhas. O Brasil fez isso em 2006, mas o processo foi revisado e, agora, o país se prepara para obter esse aumento possivelmente em meados de 2014. Com a extensão, o Brasil terá controle sobre uma área de 4,4 milhões de km quadrados no mar, metade do território nacional, que é de 8,5 milhões de km quadrados.

O mundo começou a discutir o tema em 1930, ainda com a Liga das Nações e o assunto prosseguiu com a ONU, após a II Guerra Mundial, revela o almirante Jair, um dos 21 membros dessa comissão internacional. A área de 200 milhas é conhecida como zona econômica exclusiva e, até 350 milhas, chama-se plataforma continental estendida, na qual os países devem permitir passagem inocente de terceiros, mas detêm direitos de exploração mineral e de pesca. Antes, o mar era disputado apenas em relação à navegação e à pesca, mas hoje há enfoque ambiental, extração de petróleo e minérios, defesa e mesmo lazer. Só o pré-sal é uma fortuna estimada em até US\$ 7 trilhões, pelos mais otimistas.

No futuro, as grandes potências vão instalar robôs para tirarem riquezas do alto mar. Mas isso é outra história.

### Portos sob exame

A respeitada revista Exame listou os 12 melhores portos do país. Para isso, ouviu Marcos Vendramini, professor de Gestão Portuária da Universidade Católica de Santos e diretor da consultora americana Aecom. Informa que foram analisados 22 portos, responsáveis por 81% do movimento geral e 99,4% da operação de contêineres. À frente, não há surpresa, pois lá está Santos, responsável por 30% do movimento do país. O porto paulista recebeu nota 7,61 e teria, segundo a Exame, potencial de crescimento de 3,76. Elogia a interconectividade de Santos, o que todos aceitam, e elogia os acessos, o que é polêmico. Afinal, o Centronave advertiu que, com a entrada de dois novos terminais em 2013 – BTP e Embraport – poderia haver caos nos acessos terrestres. Em segundo lugar, há uma certa surpresa, pois foi citado Itaguaí (RJ), com potencial de crescimento

máximo: 10. No entanto, Itaguaí precisa de melhor acesso ferroviário e de uma solução para a descida da Serra das Araras, na Via Dutra, explorada pelo grupo CCR. Em terceiro lugar, a Exame aponta um porto que só recebeu críticas nos últimos anos: Paranaguá (PR). Informa que tem acessos e ativos portuários superiores à média. Em quarto está Itajaí (SC), analisado em conjunto com Portonave, com elogios à boa inserção na economia local; Depois aparecem, pela ordem: Vitória (ES), Rio (RJ), Rio Grande (RS), Suape (PE), São Francisco do Sul (SC), analisado junto com Itapoá, Pecém (CE), Salvador (BA) e Manaus (AM). A análise cita baixas possibilidade de expansão para Vitória, Porto do Rio, Manaus e São Francisco do Sul.



### Choro pela Argentina

Sob o comando de Cristina Kirchner, a Argentina naufraga. Há crise cambial, falta de energia e os investidores fogem de lá, após episódios como a desapropriação da petroleiro YPF, que era da espanhola Repsol. A produção de soja – e até de carne – está em baixa e institutos independentes dizem que a inflação se aproxima de 30% ao ano, quase três vezes maior que o nível oficialmente divulgado.

No mar, a fragata “Libertad”, embora seja da Marinha, foi arrestada em Gana, a pedido de credores particulares norte-americanos. O apoio internacional é escasso, pois o país está brigando com a Inglaterra, pelas Malvinas – no que está certo – e com a Espanha, pelo caso Repsol – no que está errado. Sobre a fragata, a Casa

Branca – aliada dos ingleses – lavou as mãos: “é demanda particular de credores americanos”. Ver um navio de guerra arrestado em outro país é uma grande desonra para uma nação, especialmente para os militares.

### Da China ao Brasil

O vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Meton Soares, gosta de citar um fato emblemático. Sempre que pode, destaca que, da China ao Brasil, um contêiner percorre cerca de 17 mil quilômetros numa viagem que pode durar 35 dias de navio. O transporte de cada unidade até o Porto de Santos fica em torno de US\$ 1.200 (R\$ 2.400 reais). Entretanto, de Santos até a capital paulista, em rota de apenas 77 km, o custo é praticamente o mesmo. Dá para acreditar? E pior que é verdadeiro.

É por isso que recente pesquisa do Fórum Nacional da Indústria apontou os portos como a principal preocupação dos empresários na área de infraestrutura, acima até dos altos custos da energia elétrica.

Para acabar com a burocracia de mais de 20 órgãos intervenientes nos portos, o Governo lançou o Porto Sem Papel, porém, a burocracia reage e exige documentos impressos, nem que seja posteriormente às operações – lamenta Meton.

### Invasão estrangeira

Empresas de transportes especiais e içamento de cargas denunciam invasão estrangeira no setor, com evasão de impostos e uma série de distorções. Esse segmento é composto por 3 mil empresas nacionais, que geram 35 mil empregos diretos e faturam por volta de R\$ 3 bilhões anuais, com operações junto a usinas termelétricas, hidrelétricas e eólicas; segmento de óleo e gás; engenharia de fundações; reformas de estádios para a Copa do Mundo e obras de infraestrutura em geral, atividades tão fundamentais para o desenvolvimento sustentável do país.

Diz uma fonte que a recessão na Europa (principalmente na Espanha e em Portugal) tem feito com que um maior número de empresas estrangeiras desse segmento volte seus olhares para o promissor mercado brasileiro. Essas empresas exploram as riquezas de nosso país temporariamente, enviam divisas

É por isso que recente pesquisa do Fórum Nacional da Indústria apontou os portos como a principal preocupação dos empresários na área de infraestrutura, acima até dos altos custos da energia elétrica

Continua na próxima página

para o exterior e geram empregos de forma irregular para estrangeiros em detrimento dos trabalhadores locais. Além disso, utilizam equipamentos sucateados que trazem temporariamente, a qualquer preço, para a realização de obras no mercado interno.

Alegam os nacionais que pagam encargos de 83% e os operadores ditos eventuais têm custo social nulo.

### Rede maior

Um novo mapa traçado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) demonstra que 20,9 mil quilômetros de rios brasileiros já são usados para levar cargas e passageiros de um ponto para outro do interior do país. Até hoje, acreditava-se que as hidrovias alcançassem cerca de 13 mil quilômetros, número usado como referência no setor e mesmo em documentos oficiais. Agora, descobriu-se que a extensão de rios navegados economicamente é muito maior. O estudo, ainda inédito, indica que 80% da malha estão no complexo Solimões-Amazonas. O segundo corredor mais longo é o Paraná-Tietê, com 1.495 quilômetros, o equivalente a 7% de toda a rede.

A rede é maior do que se pensava. Mas os desafios são enormes. Em Porto Velho (RO), os líderes do setor acusam as hidrelétricas da região de segurarem ou liberarem água de acordo unicamente com as razões de geração de energia. Descumprindo a lei, não dão a mínima para a necessidade de se manter um fluxo de água para a navegação no Rio Madeira. É importante frisar que, na Amazônia, além de importância econômica, os rios são essenciais para se manter a ordem social, pois as famílias dependem dos rios para viver.

### Grécia na berlinda

No americano "The New York Times", reportagem de Liz Alderman está dando o que falar. Informa que a chinesa Cosco arrendou metade do porto grego de Pireus. Pagou US\$ 647 milhões aos gregos e fez investimentos milionários. Automatizou o serviço e triplicou o movimento. No entanto, há muitas críticas, quanto à internacionalização do porto. Os chineses são acusados de pagar salários mais baixos, de usar menos mão de obra e até – o que é grave – de deixar de lado a proteção individual aos trabalhadores.

Enquanto a polêmica cresce, o executivo chinês Fu Cheng Qiu dispara que muitos povos europeus se acostumaram mal com o regime de bem-estar social e pouco trabalho, no pós-guerra, e agora não querem encarar a realidade. O jornal cita que a opção de Pireus é praticamente a mesma da Grécia: abrir mão de direitos em busca de maior produtividade ou manter direitos com estagnação.

# BEIRA DA PRAIA

■ Para o diretor de Portos e Costas da Marinha (DPC), almirante Ilques Barbosa (foto), todo brasileiro deveria visitar o Centro de Pesquisas da Petrobras, o Cenpes. "Lá se vê que o Brasil está na vanguarda em certos pontos da fronteira do conhecimento e isso representa poder". Para o almirante Ilques, se a geopolítica é importante, do mesmo modo a oceanopolítica é relevante.

■ Pós-doutor por Harvard, o advogado – e ex-marítimo – Osvaldo Agripino afirma que o Tribunal Marítimo deveria contar com um juiz especializado em óleo e gás: "Na verdade, há um vácuo para as decisões sobre plataformas de petróleo e gás, como visto no vazamento da Chevron. Os juizes federais têm boas intenções, mas pouca gente entende de produção no mar. Acho que o Tribunal Marítimo deveria assumir essa responsabilidade, do mesmo modo que faz com a pesca, acidentes no mar e outras questões aquaviárias.

■ O advogado Rodrigo More afirmou que a pirataria é o crime internacional mais antigo do planeta e que continua a subsistir, com os ataques no litoral da Somália a navios de diversos países. No Brasil, felizmente diminuíram os assaltos, mas os armadores ainda preferem parar longe da costa, por precaução.

■ O presidente da Transroll Navegação, Washington Barbeito, e seu sócio, Richard Klien,



quitaram totalmente a dívida com o BNDES. Com isso, o grupo Klien, sócio da Santos Brasil, pode agora obter novos créditos no BNDES, pois não há mais restrições à Transroll. Quanto à Barbeito, vendeu sua metade do Tecondi – terminal de contêineres responsável por 16% do movimento do porto de Santos. A Transroll negociou dois de seus quatro navios – Belatrix e Beteugeuse – com a Aliança/Hamburg Sud. Os dois navios remanescentes – Intrépido e Independente –, ambos com bandeira brasileira, deverão ser comercializados no mercado interno, para uma empresa interessada em utilizá-los na área de apoio marítimo.

■ De Carlos Fávaro, presidente da Aprosoja e também presidente do Movimento Pró-Logística, ao defender a hidrovias do Teles Pires-Tapajós: "Todos ganham com a hidrovias. Ter um rio no centro da produção de grãos do país é uma dádiva e não podemos desperdiçar esta oportunidade. O Brasil poderá despontar como um grande player no

cenário mundial da produção de grãos, carnes e fibras". Lembrou que o transporte pela hidrovias do Teles Pires-Tapajós vai proporcionar uma economia de R\$ 2 bilhões em fretes aos produtores. Além do custo menor, as hidrovias são menos poluentes, pois um comboio com 15 barcas equivale a 1.050 caminhões.

■ As obras de expansão do Tecon Salvador, o terminal de contêineres operado pela Wilson Sons, devem terminar ainda em 2012, segundo a companhia. Quando pronta, a instalação poderá receber navios pós-panamax, embarcações que medem geralmente mais de 300 metros de extensão. O Tecon Salvador tem atraído cargas, como a de frutas, que não iam para o porto baiano por falta de infraestrutura.

■ O meio marítimo perdeu Pedro Batouli, o único homem a presidir os portos de Santos (Codesp) e do Rio (CDRJ), sendo que este, por duas vezes. No Norte, faleceu Luiz Ivan Janaú Barbosa, presidente do Sindicato das Empresas de

Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação do Estado do Pará (Sindarpa). O novo titular do sindicato é Eduardo Carvalho.

■ Em Niterói (RJ), boa nova para o STX-Promar. O estaleiro renovou aluguel da área em que atua, que pertence ao grupo MacLaren, até 2016.

■ A Transnave, modesta empresa de navegação presidida por Alarico Salomão, foi à falência em 1994 e virou concordatária em 2004. Salomão faleceu e seu filho, Abrahão, passou longo tempo em busca da recuperação. Agora, a empresa foi finalmente saneada e poderá voltar a operar em breve

■ O Estaleiro Itajaí (SC) teve duas fases boas. Com o nome de Corena, construiu diversos navios e, já como Estaleiro Itajaí, sob o comando de Frank Wlasek, chegou a ter mais de mil empregados diretos e entrou para a história, ao fazer os quatro primeiros navios químicos do país. As empresas de Wlasek entraram em crise e o estaleiro foi vendido para a Elcano. Embora com grande sucesso na navegação, a espanhola Elcano não repetiu o sucesso na construção naval. O Itajaí permanece parado, o que é inadmissível, no momento em que há tanta demanda e que estão surgindo diversos novos estaleiros.

■ O titular desta coluna foi agraciado, ao apagar das luzes de 2012, com a Medalha do Mérito Tamandaré, concedida pela Marinha do Brasil. ■

### Turma ACON assiste à palestra sobre setor no SINDMAR



O SINDMAR organizou palestra para os alunos da turma ACON do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba). Na ocasião, o Diretor de Relações Internacionais do nosso Sindicato, Darlei Pinheiro, palestrou sobre o “Cenário do Transporte Marítimo Nacional e Internacional, o Elemento Humano e os Interesses do Setor”.

Na exposição do Diretor do SINDMAR, que aconteceu na Delegacia Regional em Belém, os alunos

participaram ativamente da palestra, dirimindo dúvidas e fazendo questionamentos.

Durante sua palestra, o Diretor Darlei fez um comparativo entre as estruturas de Marinha Mercante brasileira e estrangeira. O CLC palestrou, também, a respeito das RN-72 e RN-80 e os diversos patamares de interlocução, como a Confederação, a ITF, OIT e os órgãos de interesse, como o Ministério do Trabalho e Emprego e o Conselho Nacional de Imigração. **No dia 17 de outubro de 2012.**



### SRT-SE discute setor com Sindicato

O setor marítimo foi tema de um encontro entre a Delegacia Regional do SINDMAR e a Superintendência Regional do Trabalho de Sergipe. O Delegado Regional do nosso Sindicato, Ariel Montero, se reuniu com a Superintendente Regional do MTE em Sergipe, Celuta Cruz Moraes Krauss, e discutiu assuntos pertinentes aos representados do SINDMAR. O encontro aconteceu na recém-inaugurada Delegacia Regional em Aracaju. **No dia 4 de setembro de 2012.**

### SINDMAR é agraciado no Ciaba

Centenária instituição de Marinha Mercante, o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) completou 120 anos. Durante a celebração de mais um aniversário da respeitosa Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante localizada em Belém, algumas homenagens foram prestadas. Pelo apoio e parceria demonstrados nos últimos anos, o Delegado Regional do SINDMAR na capital paraense, Darlei Pinheiro, recebeu o diploma de Amigo do Ciaba. **No dia 17 de outubro de 2012.**



### Palestra para EFOMM e ASCOM na Delegacia do SINDMAR

A participação ativa de futuros oficiais das turmas da EFOMM e do ASCOM, ambas do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), nas palestras realizadas na Delegacia Regional do nosso Sindicato em Belém foi elogiável. Os 60 participantes deram inequívoca demonstração de consciência coletiva e disposição para assistir a palestras sobre o setor marítimo durante o feriado nacional.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, e os Diretores Marco Aurélio e Darlei Pinheiro palestraram sobre a Resolução Normativa número 72 e as leis 6.469 e 6.475, que regulamentam o tratado do Mercosul. Os representantes do nosso Sindicato também falaram sobre as diferenças entre este tratado e a RN-72. O mercado de

trabalho dos oficiais mercantes no Brasil foi amplamente abordado e debatido com os presentes.

Os diretores da nossa Representação Sindical discursaram sobre o estágio Prest, assunto de profundo interesse dos futuros oficiais mercantes. Além disso, temas como sindicalismo e SINDMAR estiveram na pauta dos debates das palestras, que foram solicitadas pelos alunos e alunas das turmas do Ciaba.

O SINDMAR destaca o interesse de cada um dos participantes durante o dia de palestras na nossa Delegacia na capital paraense. As pessoas abriram mão de passar um tempo de descanso em suas vidas para adquirir e enriquecer seus conhecimentos sobre consciência sindical. **No dia 2 de novembro de 2012.**



Fotos SINDMAR

### Capitão dos Portos do CE elogia SINDMAR

O capitão dos Portos do Ceará, Capitão-de-Mar-e-Guerra Aduino Braz de Aguiar, elogiou as ações do SINDMAR durante a formatura dos cursos CFAQ 2 e 3, que ocorreu na sede da Capitania. O CMG foi enfático ao apontar o Sindicato como um dos responsáveis pelo engrandecimento da Marinha Mercante brasileira. A solenidade contou com a presença do Delegado Regional do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, e de autoridades civis e militares, além de familiares dos formandos. **No dia 8 de novembro de 2012.**

### Entidades sindicais escolhem Secretário para novo órgão



O SINDMAR e sindicatos ligados ao setor marítimo se reuniram para debater a criação da Secretaria Municipal de Portos de Cabedelo. O encontro, que aconteceu na Delegacia Regional da CONTTMAF e do SINDMAR na cidade paraibana, reuniu representantes do Sindicato dos Estivadores, do Sindicato dos Conferentes

e Consertadores, do Sindicato de Blocos e Vigias, do Sindicato dos Arrumadores, do Sindicato dos Operadores Portuários e do Sindicato do Porto de Cabedelo. Além destes, representantes da Agência Paraibana, dos Despachos Aduaneiros, da Praticagem de Cabedelo e da Companhia Docas da Paraíba. Durante a reunião, ficou

decidido que José Arlan Silva Rodrigues, Presidente da Marajó Comércio e Transportes, será o novo Secretário. A escolha do Secretário-Adjunto apontou para Antônio Ricardo Pinto Taboza, Presidente do Sindicato dos Conferentes e Consertadores do Porto de Cabedelo. **No dia 8 de novembro de 2012.**



### SINDMAR participa de ciclo de palestras no Ciaba

O SINDMAR participou de um ciclo de palestras ministrado no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, Ciaba. Durante todo o dia, os futuros oficiais da Marinha Mercante assistiram a exposições sobre temas ligados ao setor.

O Delegado Regional do Sindicato em Belém, Darlei Pinheiro, palestrou sobre as ações do SINDMAR para defender os postos de trabalho dos nossos representados, inclusive a participação do Presidente Severino Almeida na Audiência Pública realizada no Congresso Nacional no segundo semestre de 2012.

A exposição do Sindicato também abordou a questão da necessidade de uma legislação específica para as marítimas durante o período de gravidez.

O ciclo de palestras contou com a participação do Comandante do Ciaba, CMG Almeida Gomes, do Chefe da Seção de Despacho Aduaneiro, Plínio Vieira, do Representante da Autoridade Portuária (CESPORTOS-PA), Alan Silva, do Chefe da Divisão de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário, Roberto Miranda, da Coordenadora da Anvisa, Patricia Cristina Antunes, dentre outros. **No dia 28 de novembro de 2012.**

### Novo mercado

Recentemente, o governo do Ceará confirmou que Cearáportos, empresa que administra o porto de Pecém, passará por alterações no contrato social. O objetivo é inserir a companhia na cabotagem para transportar veículos. O plano inicial é a compra de navios para transporte de carros.

O Delegado Regional do Sindicato em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, se reuniu com o governo cearense e foi informado de que o estudo para aquisição de embarcações no Japão ou na Coreia do Sul já está em andamento. O SINDMAR defende que estes novos navios sejam tripulados por trabalhadores marítimos brasileiros, dando justo valor a nossos companheiros e companheiras do mar. **No dia 24 de novembro de 2012.**





SINDMAR

## SINDMAR prestigia formatura do ACON

O SINDMAR compareceu à formatura da turma do curso de Acesso a Segundo Oficial de Náutica, ACON, no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar. A solenidade, que reuniu familiares e amigos dos 23 formandos, foi realizada no Ciaba. O Delegado Regional do SINDMAR em Belém, Darlei Pinheiro, compareceu à cerimônia e parabenizou cada um dos oficiais pela conquista em suas carreiras. **No dia 6 de dezembro de 2012.**

## SINDMAR entrega premiação

A solenidade de entrega de premiações aos alunos da turma da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) contou com a participação do SINDMAR. A cerimônia que premiou os melhores da turma que se forma em 2012 aconteceu nas dependências do Ciaga, no Rio de Janeiro.

O Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido, congratulou os formandos e parabenizou Ana Carolina Magalhães e Alexandre Cabral, primeiros alunos de Náutica e Máquinas, respectivamente. O Diretor de Educação e Formação Profissional do Sindicato, José Serra, também participou da cerimônia. **No dia 11 de dezembro de 2012.**



Marcos Prado

## SINDMAR prestigia entrega de medalhas no Dia do Marinheiro



SINDMAR

Em cerimônia realizada no Ciaba, em homenagem ao Dia do Marinheiro, o SINDMAR prestigiu a entrega de Medalhas Mérito Tamandaré, concedidas a três civis. Na ocasião, o Delegado do Sindicato em Belém, Darlei Pinheiro, congratulou a Oficial Superior de Máquinas Rosane Sinimbu, que foi a primeira mulher a assumir a Chefia de Máquinas de um petroleiro brasileiro, o Encarregado da Divisão de Ensino de Máquinas do Ciaba, Paulo Vitor de Matos Zigmantas, e Presidente do Instituto de Estudos Superiores da Amazônia, Mecenaz Pantoja Gonçalves.

A Medalha Mérito Tamandaré foi criada por Decreto 42.111 datado de 20 de agosto de 1957 e destina-se a agraciar autoridades, instituições e personalidades civis e militares, brasileiras ou estrangeiras, que tenham prestado relevantes serviços na divulgação ou no fortalecimento das tradições da Marinha do Brasil. **No dia 13 de dezembro de 2012.**

## Sindicato congratula formandos da EFOMM do Ciaba

O SINDMAR foi convidado a participar da solenidade de formatura da Escola de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, em Belém. Na solenidade, capitaneada pelo Comandante do IV Distrito Naval, Vice-Alte Ademir Sobrinho, autoridades civis e militares, inclusive o Comte do Ciaba, CMG Francisco Carlos de Almeida Gomes, além de familiares e amigos dos formandos, congratularam os novos oficiais.

Os 125 formandos, sendo 35 mulheres e 90 homens, assistiram aos discursos das autoridades presentes. Ao final da cerimônia, o Delegado Regional do SINDMAR na capital paraense, Darlei Pinheiro, parabenizou os formandos da Escola de Formação de Belém, em especial Marília Valeska Costa Medeiros, primeiro lugar geral e da seção de Máquinas, e João Pedro Santos Cavalcante, melhor aluno de Náutica deste ano no Ciaba. O Delegado Darlei também congratulou Júlia Martins Lira de Albuquerque, a aluna padrão de 2012. **No dia 7 de dezembro de 2012.**



Fotos SINDMAR



Foto: Luciana Aguiar

## Formandos do Ciaga recebem congratulações do SINDMAR

Os 155 alunos e 78 alunas do último ano do curso da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha integraram a tradicional solenidade de formatura no Ciaga. O primeiro lugar geral foi Ana Carolina Barros Magalhães, do curso de Náutica. Já o melhor aluno do curso de Máquinas da Escola de Formação neste ano foi Alexandre Cabral de Mendonça.

A cerimônia foi capitaneada pelo Comandante da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, e pelo Comandante do Ciaga, Contra-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo. A solenidade ainda contou com as presenças de autoridades civis e militares, do SINDMAR, de representantes das empresas de navegação e de familiares dos novos oficiais.

Durante a cerimônia, o Sindicato congratulou Ana Carolina e Alexandre, além de todos os alunos e alunas da turma CLC Amândio Pereira Chaves. **No dia 14 de dezembro de 2012.**





### SINDMAR promove encontros com futuros oficiais

O SINDMAR reuniu futuros oficiais mercantes em sua Delegacia Regional em Pernambuco para discutir temas relacionados ao nosso setor. Nestes dois encontros, que contaram com a participação da Delegada do Sindicato Isabella Costa, os alunos dos segundo e terceiro anos do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), além de Praticantes, tiraram dúvidas sobre o Prest, o mercado de trabalho e conheceram a história e a atuação do SINDMAR.

Durante as duas reuniões, a Delegada Isabella ressaltou a participação de todos. “Deixei bem claro que a participação deles no dia a dia do nosso Sindicato é realmente muito importante. O pensamento coletivo é fundamental para continuarmos fortes e lutarmos por melhores condições no nosso setor”, afirmou.

Os praticantes e alunos que participaram dos encontros discutiram, também, o cenário atual da Marinha Mercante brasileira, incluindo a Resolução Normativa número 72 e o acordo do Mercosul.

No mesmo mês, o Sindicato reuniu novamente os grupos para visitar navios com o objetivo de mostrar um pouco da realidade mercante aos Praticantes e alunos e alunas do Ciaba. A iniciativa do SINDMAR em promover este debate foi elogiada pelos futuros oficiais. **Nos dias 3 e 7 de janeiro de 2013.**



### Novo Capitão dos Portos é empossado no ES

O SINDMAR foi convidado a participar da transmissão de cargo na Capitania dos Portos do Espírito Santo. A solenidade ficou marcada pela posse do Capitão-de-Mar-e-Guerra Marco Antonio Ismael Trovão de Oliveira como Capitão dos Portos. Durante a cerimônia, que aconteceu na Sede do órgão da Marinha do Brasil, em Vitória, o Delegado Regional do SINDMAR no Espírito Santo, Ariel Montero, congratulou o CMG Rogério Paulo Vaz de Araújo e teceu elogios ao ex-Comandante da Capitania. Na ocasião, Ariel felicitou o novo Capitão dos Portos. **No dia 25 de janeiro de 2013.**



### Troca do Delegado na Capitania dos Portos em Porto Alegre

A solenidade de troca do Delegado da Capitania dos Portos em Porto Alegre ficou marcada pela posse do Capitão-de-Fragata Carlos Henrique de Lima Zampieri. A cerimônia aconteceu na Sede do órgão da Marinha do Brasil, em Porto Alegre. O Capitão-de-Fragata Zampieri assumiu o cargo em substituição ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Nilson Seixas dos Santos.

Ao final da solenidade, o Delegado Regional do SINDMAR no Rio Grande, Marco Tarouco, felicitou o novo Delegado. A cerimônia contou com a presença de civis e militares. **No dia 18 de janeiro de 2013.**



### Novo Comandante na Capitania dos Portos da Amazônia Oriental



O SINDMAR prestigiou a solenidade da passagem de Comando na Capitania dos Portos da Amazônia Oriental. Na cerimônia militar, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Sérgio Ricardo Duarte Nunes assumiu o Comando da CPAOR no lugar do também CMG Francis Pereira Valle.

A solenidade, que foi organizada na Sede da Capitania, foi capitaneada pelo Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Ademir Sobrinho, e contou com a presença de autoridades civis e militares, além do SINDMAR, que foi representado pelo nosso Diretor de Relações Internacionais, Darlei Pinheiro. **No dia 18 de janeiro de 2013.**

### SINDMAR prestigia troca de Comando em PE

A cerimônia de troca de comando na Capitania dos Portos de Pernambuco foi realizada na Sede do órgão da Marinha do Brasil e contou com a presença do SINDMAR e de autoridades militares e civis. Nesta solenidade, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Cláudio Grilli assumiu a Capitania dos Portos.

Durante o evento, a Delegada Regional do Sindicato em Pernambuco, Isabella Costa, congratulou o novo

Capitão dos Portos e desejou sucesso e mares tranquilos nesta nova etapa da vida profissional do CMG.

Na solenidade, a Delegada Isabella Costa se encontrou com o Comandante do 3º Distrito Naval, Vice-Almirante Bernardo José Pierantoni Gambôa, e salientou a importância de o nosso Sindicato e o 3º DN darem continuidade aos laços de amizade; tudo em prol do engrandecimento do setor. **No dia 29 de janeiro de 2013.**



# Visitas a Bordo



Carangola



Gurupi



Gurupi



Maestra Atlantico



Pirajui



Itamonte



Triple Play



Aliança Brasil



Log-In Pantanal



Log-In Jatobá



Itamonte



Grajaú



Skandi Leblon



Beucephalus

# Última página

Há um antigo e conhecido provérbio português que diz: “o papel aceita tudo”. Esta edição da UNIFICAR reforça essa “tese” com dois exemplos distintos, mas bastante significativos. Um deles na nova seção, “De olho na Mídia”, uma adaptação da figura do ombudsman, presente em alguns veículos de Comunicação do País, para fazer a avaliação do que é publicado sobre o mundo dos marítimos. O outro, em uma reportagem, sobre blogs.

## A “destemida de Cuba” ou “A blogueira que virou santa”?

E se o papel aceita tudo, as telas dos computadores também, em especial, as dos blogs hospedados na internet. Tem de tudo para tudo que é gosto. De verdades a mentiras, de elogios a intrigas. Cada um diz e escreve o que quer. O território é livre. E nem todos são cobrados ou patrulhados, como foi a ativista política cubana Yoani Sanchez, que visitou o Brasil em fevereiro último e causou o maior reboleço por onde passou. A visita da blogueira poderia passar despercebida não fosse o surpreendente “prestígio” que a fez ser recebida e acompanhada por autoridades e políticos e o espaço que “conquistou” na Grande Mídia decorrente principalmente da reação popular à sua presença em debates e eventos de lançamento do seu livro. Um dos três principais “jornalões” do País, que dedicou páginas e páginas à opositora cubana, chegou a chamá-la de “A destemida de Cuba”. A antiga discussão Direita X Esquerda voltou à tona. Luis Nassif, jornalista paulista, chegou a lembrar em seu

blog os tempos da Guerra Fria, “quando o Departamento de Estado norte-americano bancava Svetlana Alliluyeva, a filha de Stalin que abjurou o comunismo e a Rússia”, para destacar que “a fina flor dos exilados cubanos” estaria bancando a blogueira cubana que não quer deixar a ilha. Nas redes sociais rolou uma enorme entrevista dada pela cubana ao jornalista e professor francês Salim Lamrani, resgatada pelo repórter Lúcio de Castro, com o sugestivo e tendencioso título “A blogueira que virou santa é a dona da semana”. No texto de apresentação da entrevista, o jornalista, mais

conhecido por participar de programas esportivos da ESPN, deixou de lado os assuntos de futebol para comentar em seu blog que o francês foi “o único jornalista do mundo a fazer algumas perguntas elementares para Yoani, o único a estranhar que a blogueira tenha recebido Bisa Williams, diplomata americana em sua casa e não tenha revelado. O único a pelo menos questionar o que poderia estar por trás da dimensão que Yoani ganhou no mundo, além dos 300 mil euros recebidos em prêmios nos últimos tempos.” Há uma antiga regra não escrita nos grandes jornais que diz

que “jornalista não é notícia”. Partindo desse pressuposto é de se imaginar que blogueiro é menos notícia ainda. Em artigo publicado no site “Observatório da Imprensa”, o jornalista Alberto Dines questionou o fato de a cubana ser chamada de blogueira. “Yoani não é blogueira. Blog não é ofício, nem status profissional, é formato de veículo. Ninguém diz “fulano é revisteiro”, diz “fulano é jornalista” porque hoje pode estar num semanário e, amanhã, à frente de um vistoso blog”, descreveu. Dines ressaltou ainda que a visitante cubana é correspondente

do jornal espanhol El País em Havana e colunista do Estado de S.Paulo. “O diário espanhol segue desde a sua fundação em 1976 a linha social-democrata, o jornalão brasileiro é conservador”, destacou também o observador Dines. Dona de um blog, correspondente de jornais conservadores, autora de um pequeno livro em que divulga seu próprio blog, seria o caso de se perguntar se o papel que aceita tudo da Grande Mídia daria o mesmo espaço à blogueira, jornalista e ativista política, se em vez de atacar ela defendesse o regime cubano. Esse blog causaria o mesmo fuzuê? ■



# Centro de Simulação Aquaviária

[www.csaq.org.br](http://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



CENTRO DE SIMULAÇÃO  
AQUAVIÁRIA

Tecnologia de última geração  
à disposição da comunidade marítima

