JORNAL PADRONIZADO DAS ENTIDADES FILIADAS À CONTTMAF - ANO II - Nº 6

Unificar

Jornal do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR - Março/2001

Paralisação contra a intransigência

Em protesto contra a demora no atendimento a suas reivindicações, os marítimos da Petrobras/Transpetro paralisaram suas atividades por 24 horas em 23 de fevereiro. A empresa, que há quatro meses vinha protelando a assinatura de Acordo Coletivo de Trabalho, demonstrou agilidade em recorrer ao Tribunal Superior do Trabalho. Em audiência de conciliação, realizada em 1º de março, o ministro Almir Pazzianotto deu prazo até 2 de abril para a conclusão das negociações.

O escritório e uma oficina mecânica são agora os locais onde trabalham Nelson e Ionildo, dois ex-marítimos entrevistados pelo Unificar.

Salário baixo faz marítimo procurar nova profissão em terra

Páginas 6 e 7

Marcado para 23 de março III Congresso Extraordinário da CONTTMAF

Página 5

SINDMAR consegue aumento de vagas no Ciaga

Página 11

Abertas vagas para o curso de gestão de negócios marítimos

Página 10

Comissão conclui proposta de acordo coletivo master para portuários do Mercosul

Página 9

Editorial

Liberdade Sindical e a Organização Sindical brasileira

A organização sindical brasileira está baseada em seis princípios que a tornam, provavelmente, uma das organizações mais avançadas e fortes existentes no mundo. São princípios que alcançam trabalhadores e empregadores:

1) É livre o direito à sindicalização;

2) É vedado ao poder público intervir nas administrações sindicais;

3) A organização sindical tem seu custeio provido compulsoriamente pelo trabalhador, no caso dos sindicatos laborais, e pelo empregador, no caso dos sindicatos patronais. Este custeio se dá através do que usualmente chamamos de "imposto sindical" que, no caso dos trabalhadores, representa a contribuição de um dia de trabalho a cada ano;

4) Não pode haver mais de um sindicato representando a mesma categoria profissional;

5) A base territorial de representação sindical não pode ser menor do que a de um município

6) O sindicato representa todos da mesma categoria em sua base, independentemente de o trabalhador, ou a empresa, ser ou não sindicalizado.

Esses princípios são extremamente favoráveis à defesa dos interesses dos trabalhadores, já que ao mesmo tempo eles não ferem a liberdade associativa e impõem regras que não possibilitam duplicidade de representação, tampouco dependência financeira aos poderes constituídos, muito menos à classe patronal. São princípios que a doutrina neoliberal precisa destruir em nosso país para que as tais reformas – que tanto prejuízo têm trazido a nós, trabalhadores – possam correr sem maiores resistências.

Aliados aos neoliberais estão inimigos fáceis de serem identificados pela fúria com que tentam eliminar direitos conquistados ao longo da história de luta entre capital e trabalho. Difícil é a identificação dos inimigos, que são alinhados com a doutrina social-democrata. Eles procuram vender uma eterna parceria entre capital e trabalho e renegam a luta de classes. Como se o paraíso na terra fosse um cenário composto de trabalhadores felizes – pela oportunidade de estarem dando o melhor de si em nome da produtividade – impondo aos controladores do capital a penosa e triste tarefa de contabilizar lucros. Para isto, douram a pílula, cooptando lideranças e investindo todo o dinheiro necessário para promover sindicalistas e organizações que se prestam a vender o sonho do paraíso na terra, ao mesmo tempo em que lançam agressivos ataques aos princípios de nossa organização.

Aliás, a cooptação já começou há algum tempo. Isto foi notável durante a reforma da Previdência, ocasião em que líderes sindicais nacionais apresentaram-se para negociar os "avanços" da reforma pretendida e agora, descaradamente, apresentam-se para "negociar" o inegociável, que é a correção do saldo do FGTS. Qualquer sindicalista coerente com o seu papel se negaria a levar qualquer outra mensagem ao governo que não fosse uma só: vocês devem, vocês pagam. Infelizmente, os trabalhadores e seus representantes sindicais autênticos estão obrigados a testemunhar, pela grande mídia, este circo em que cada vez mais fazemos o papel de palhaços.

Na Rede

Ao lado, um resumo das notícias que dizem respeito à nossa categoria publicadas na imprensa.

ECONOMIA — SÁBADO 24.2.2001

Greve assusta a Petrobras

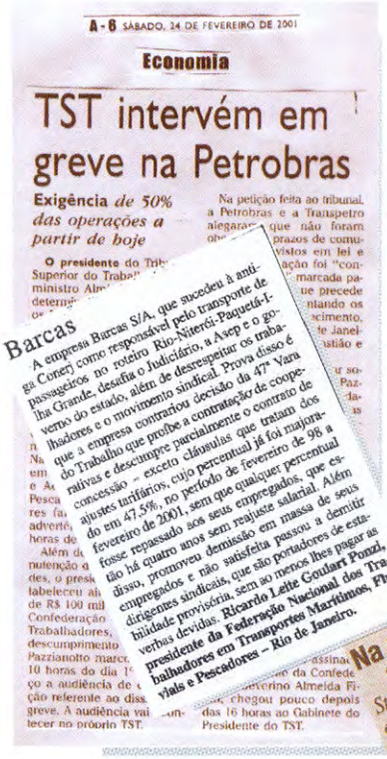
TST determina retorno ao trabalho de metade dos funcionários

TST: greve na Petrobras e na Transpetro é legal

• BRASÍLIA. O Tribunal Superior do Trabalho (TST) considerou legal a greve dos funcionários da Petrobras e da sua subsidiária Transpetro, mas determinou que os trabalhadores mantenham pelo menos 50% do transporte e das operações de carga e descarga de gás e combustíveis funcionando. Foi uma determinação do presidente do TST, ministro Almir Pazzianotto, em liminar concedida às duas empresas.

O ministro instituiu uma multa de R$ 100 mil para a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes nos Portos e na Pesca caso a sua determinação não seja cumprida pelos funcionários da Petrobras e da Transpetro.

Pazzianotto marcou para 1º de março uma audiência de conciliação para tratar do dissídio de greve. As empresas argumentaram que o dia escolhido para a greve coincide com a véspera do feriado de carnaval, aumentando os riscos de desabastecimento. ■



A - 6 SÁBADO, 24 DE FEVEREIRO DE 2001

Economia

TST intervém em greve na Petrobras

Exigência *de 50% das operações a partir de hoje*

Barcas

Na mira

O histórico do navio *Aqua Stoli*, contratado pela Petrobras, está sendo investigado pela CONTTMAF, entidade dos marítimos.

Ele ficou retido em portos estrangeiros por apresentar 17 itens fora dos padrões internacionais.

Vistoria

O navio *Aqua Stoli*, contratado pela Petrobras, foi vistoriado pela empresa NKK e pela Diretoria de Portos da Marinha, além da própria empresa.

Os marítimos da Contimaf não botam fé na segurança do navio, que já ficou retido em portos estrangeiros.

Desobediência

• A empresa Barcas S.A., que substituiu a antiga Conerj como responsável pelo transporte de passageiros entre Rio, Niterói, Paquetá, desafia o Judiciário e o governo do Estado do Rio. Prova disso é que a empresa contrariou decisão da 47ª Vara de Trabalho, que proíbe a contratação de cooperativas, descumpre o contrato de concessão, menos no que diz respeito aos reajustes tarifários (percentual majorado em 47,50% de fevereiro de 98 a fevereiro de 2001). Além disso, promoveu demissão em massa de empregados.

RICARDO LEITE GOULART PONZI (por e-mail, 12/2), Rio

Jornal **UNIFICAR**
Av. Presidente Vargas 309 / 15º andar - Candelária
Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20071-003
Tel.: (21) 518-2164 / Fax: (21) 253-4524
Email: sindmar@sindmar.org.br
Edição: Assessoria de Imprensa do SINDMAR
Diagramação: Melanie Andrade

Vitória da disciplina e da capacidade de organização

A esmagadora adesão dos cerca de 2.400 marítimos da maior frota mercante do Hemisfério Sul, a da Petrobras/Transpetro, coroou de êxito a paralisação de 24 horas levada a efeito em 23 de fevereiro. A conclusão é da Coordenação Nacional de Mobilização (Conamo), que preparou e orientou o movimento. "Estamos honrados e orgulhosos pelo fato de nossos associados terem seguido nossas orientações, o que traduz a confiança e respeito depositado pelos nossos representados em sua entidade de classe", ressaltou o Conamo, em nota divulgada após reunião de avaliação realizada em 26 de fevereiro. Na avaliação do Conamo, esse fato assume maiores dimensões diante da decisão da Petrobras/Transpetro de mandar desatracar os navios que tinha a certeza de estarem enganjados no movimento.

TST reconhece legalidade

A Petrobras/Transpetro, que vinha rotelando as negociações desde agosto do ano passado, quando foi procurada pela CONTTMAF (veja relato ao lado) , demonstrou uma agilidade insuspeitada diante do sucesso do movimento: tratou de apelar para a Justiça no mesmo dia em que a paralisação de advertência foi deflagrada. O Conamo soube, ainda no dia 23, que o Tribunal Superior do Trabalho (TST) concedera liminar à Petrobras e à Transpetro ordenando que fossem mantidas 50% das operações de carga e descarga para garantir o abastecimento do país - o que foi imediatamente acatado e repassado aos navios. O tiro da empresa, contudo, saiu pela culatra: a liminar representou nossa primeira vitória, pois o despacho do ministro Almir Pazzianotto, presidente do TST, admitiu, tacitamente, a legalidade do movimento - com o que, certamente, não contava a empresa.

No mesmo despacho, Pazzianotto convocou os sindicatos e as empresas para uma reunião na sede do TST em Brasília, em 1º de março. Nesta reunião, foram obtidas significativas vitórias, tais como:

1. O compromisso das empresas de que não haverá retaliação;

2. Prazo de 30 dias, que expira em 2 de abril, para o término das negociações;

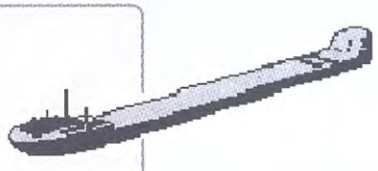
3. Extinção do processo movido pela Petrobras contra a CONTTMAF referente à greve.

Alerta para as demais empresas

Na avaliação do Conamo, os fatos envolvendo os sindicatos marítimos e a Transpetro trouxeram ensinamentos preciosos. "Ficou claro que a nossa força fica maior quando lutamos coletivamente e de maneira organizada, o que se obteve graças à participação, mobilização e disposição demonstradas pelo pessoal de bordo". Da mesma forma, ressaltou o Conamo, foi louvável a disciplina e a capacidade de organização demonstradas pelos navios, que seguiam as orientações do Conamo-Rio e pelos núcleos de apoio que estavam baseados em Angra dos Reis, São Sebastião, Santos, Salvador, Recife, Fortaleza, os quais prestavam apoio e retransmitiam informações e orientações aos navios.

O êxito na mobilização contra a Transpetro, conclui o Conamo, deve servir de alerta para as empresas que não acreditam na capacidade de reação dos marítimos. Elas devem rever suas posições nas relações laborais com os aquaviários, sob pena de terem que amargar o mesmo dissabor a que foi submetida a Petrobras.

Acompanhe pelo site do Sindmar (www.sindmar.org.br) as negociações com a Petrobras



O movimento, passo-a-passo desde agosto de 2000

Agosto/2000: CONTTMAF procura Transpetro para abrir negociações, sem obter resposta.

17.10.00: CONTTMAF entrega a pauta de reivindicações, com ênfase nos itens sobre repouso, eliminação da Lei dos 2/3, reajuste salarial, sistema de saúde AMS e melhores condições de trabalho.

26.12.00: Empresas apresentam contra-proposta.

17.1.01: CONTTMAF envia aos navios tabelas de remuneração com valores baseados na função e não na categoria do marítimo.

2.2.01: Os presidentes da Federação e da CONTTMAF se reúnem com diretor de Portos e Costas, vice-almirante Janot, que é informado sobre a gravidade da situação e possibilidade de paralisação.

3.2.01: Divulgado o resultado das consultas a bordo: 19 navios optam pela paralisação por prazo determinado; 13 por prazo indeterminado; cinco por operação padrão; três pelo aguardo de novas negociações e um não responde.

9.2.01: Reunião com a Petrobras, que não apresenta contraproposta.

13.2.01: Reunião com a Transpetro, onde é aventada possibilidade de se constituir grupo de trabalho para tornar negociações mais eficazes.

15.2.01: CONTTMAF consulta os navios sobre se aguarda as empresas ou espera que elas apresentem propostas significativas até 21 de fevereiro, antes de marcar paralisação de advertência.

21.2.01: Petrobras acena com reajuste de 5%, 2% a mais do que ofereceu em dezembro, e Transpetro eleva proposta de 4% para 6%, sem atender, contudo, reivindicações sobre repouso e melhores condições de trabalho.

23.2.01: Navios param e empresas recorrerem ao TST, que dá liminar determinando que "sejam mantidos 50% dos transportes de gás e combustível, bem como a operação de carga e descarga". CONTTMAF recomenda aos navios que cumpram a decisão judicial.

1.3.01: Reunião no TST, em Brasília.

Sindicalistas visitam navios da Transpetro e constatam más condições de trabalho a bordo

Em janeiro, uma comissão de dirigentes sindicais, representando todos os sindicatos, foi aos navios Baurú, Bicas, Camocim, Caravelas, Diva, Japurá, Joinville, Itaperuna, Lambarí, Lobato, Maruim, Muriaé, Maraú, Maracá, Marta, Pedreiras, Piraí, Potengi e Poti verificar *in loco* as condições de trabalho da tripulação.

Nas vistorias, comprovaram as más condições de trabalho. Foram inúmeros os relatos de comandantes, imediatos e subchefes tirando quarto (em navios onde isto não é esperado), desvios de funções - como taifeiros laborando cabos ou dando timão e moços substituindo ajudantes de cozinha, sem deixar de cumprir suas outras atribuições.

Ao invés de reconhecer essas falhas, a Transpetro vem justificando sua dificuldade em conseguir oficiais dispostos a embarcar dizendo que não existem marítimos disponíveis para embarque. Essa atitude está levando a Diretoria de Portos e Costas a estudar a formação de novos oficiais, advindos de outras profissões, para serem colocados no mercado após um ano de curso especial. Um erro, a nosso ver, uma vez que o que inexiste é estímulo para o embarque, em razão das condições de trabalho e remuneração oferecidas. A solução para este problema passa principalmente pela oferta de melhores salários e condições de repouso.

Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante
SINDMAR

Inglês e Espanhol ao alcance de todos.

Made in
INGLÊS - ESPANHOL

O SINDMAR acaba de firmar convênio com a Made in USA - Centro de Idiomas. Os associados do SINDMAR, seus familiares e funcionários, poderão estar se preparando, aprendendo inglês e espanhol através dos mais eficientes métodos, o Norte Americano, E.S.L. (English as a Second Language), Inglês como Segunda Língua e o ACELERATIVO para aprendizagem do Espanhol. Nossa metodologia e material didático foram premiados pela sua eficiência na última "Feira do Livro de Frankfurt", Alemanha, a maior do gênero no mundo, pela Associação da Imprensa Internacional. Além das aulas que serão ministradas nas dependências do SINDMAR, e do material básico que cada aluno receberá, instalaremos também dentro do SINDMAR Mini-Laboratórios Linguísticos, com materiais didáticos complementares, para consulta dos alunos.

Combinando aulas com professores ao longo de 18 meses (nos Learning Centers dentro do SINDMAR), estudo em casa e nos Laboratórios Linguísticos (dentro do SINDMAR) com um Professor Eletrônico, após os 4 estágios (Freshman, Sophomore, Junior e Senior), o associado do SINDMAR, com 2 horas/aula semanais, 8 horas/aula mensais e 144 horas/aula em até 18 meses, terá adquirido as 4 habilidades no aprendizado dos dois idiomas que são: Ler, Escrever, Falar e Entender.

O custo da matrícula, acertado para esse convênio, envolvendo inclusive o material e as aulas, é de apenas R$ 60,00 a matrícula por aluno. O custo mensal é de apenas R$ 50,00 por aluno. Já temos algumas turmas estudando nas instalações do SINDMAR e continuamos aplicando o teste de nivelamento (Placement Test) para todos os interessados.

Este é o nosso material didático completo, que compõe o laboratório lingüístico que estamos instalando no SINDMAR.

Para encaminhamento da matrícula, procurem o Diretor de Educação e Formação Profissional do SINDMAR, Sr. José Nilson Silva Serra, pelo Telefone (0xx21) 518-2164 ou pela Sra. Denise Mattos de Mello pelo Telefone (0xx21) 253-4375 ou TeleFax (0xx21) 253-4388

Distorções têm origem em decisões da Petrobras

As distorções encontradas nos navios têm sua origem em decisões tomadas pela Petrobras a partir de 1996. Naquele ano, a empresa elevou a quantidade dos chamados tripulantes interinos, sem vínculo empregatício por prazo indeterminado. O que era uma exceção, e existia para substituir tripulantes que desembarcavam por motivo inesperado, passou a ser uma prática usual.

Em janeiro de 1997, a situação se complicou, pela decisão da Companhia em remunerar estes tripulantes de forma diferenciada, dando início a prática de pagamento diferenciado para o exercício das mesmas funções a bordo e a um processo onde indignações e revoltas não tardaram a brotar.

Em 1999, a empresa tomou uma decisão catastrófica: formou a GEN - Gestão Empresarial de Navios, em sociedade com a empresa suiça Acomarit. Os marítimos foram transferidos para a GEN, que terceirizaria a mão-de-obra dos navios, os quais passariam (como já são) a ser de propriedade da Transpetro.

Ficaram os trabalhadores submetidos a condições salariais e sociais inferiores às praticadas pela Petrobras, com a perda de importantes vantagens do sistema. E, ao ao longo dos anos 90, especialmente a partir de 1992, foram promovidas profundas modificações nos cartões de lotação dos navios, que em certos casos ultrapassou 40% do total de tripulantes constantes em seus cartões originais.

CONTTMAF discute metas e planos de luta

Um dia de palestras sobre a situação atual e perspectivas das relações de trabalho, previdência e transportes no Brasil vai marcar a abertura do III Congresso Extraordinário da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), a ser realizado nos dias 23 e 24 de março em Xerém, Duque de Caxias, na Baixada Fluminense.

O segundo dia do Congresso será dedicado a debates sobre metas e planos de luta da entidade. No programa, estão previstas discussões sobre revisão dos estatutos da CONTTMAF, legislação sindical e trabalhista, precariedade das relações de trabalho além de previdência e cidadania.

Palestras serão abertas a convidados

Para estimular o debate e a divulgação das informações, a diretoria da entidade decidiu que as palestras serão abertas a convidados das entidades filiadas.

A programação das palestras do primeiro dia do Congresso - que será aberto às 9h - será a seguinte:

9h20m: "A Legislação Sindical e Trabalhista Brasileira - Ameaças do Presente e Futuro", com Ulises Riedel, diretor técnico do Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar (Diap);

10h: "Previdência Social e Cidadania", com a deputada federal Jandira Feghali;

10h40m: "Precariedade das Relações de Trabalho e Cooperativismo", com a senadora Emília Fernandes.

14h30m: "As perspectivas do Transporte Aquaviário no Brasil", com Paulo Octávio de Paiva Almeida, ex-coordenador de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes;

15h: "A Agência Nacional do Transporte Aquaviário - Antaq", com o deputado federal Eliseu Resende, ex-ministro dos Transportes e relator do projeto de lei, aprovado pela Câmara federal, que institui a agência;

17h: "O futuro da Aviação Comercial Brasileira", com o comandante Alberto Fajerman, vice-presidente de Operações da Varig;

18h: "Sistema Integrado de Gerenciamento Pesqueiro Nacional", com o professor Sérgio Anníbal, da UFRJ.

O local do Congresso será a Associação dos Antigos Funcionários do Banco do Brasil, na Alameda Santa Alice 310, em Xerém. Para possibilitar a presença de dos delegados das Federações e Sindicatos, além de diretores, lideranças e militantes sindicais que irão participar do Congresso, a CONTTMAF organizou um sistema de transporte gratuito até o local.

Os ônibus irão sair às 8h do dia 23 defronte do Hotel Guanabara, localizado na Avenida Presidente Vargas 392. As pessoas interessadas em usar o transporte gratuito devem fazer sua inscrição até o dia 15 de março na secretaria da entidade por telefone (21) 516.4303, fax (21) 233.9280 ou por e-mail (conttmaf@conttmaf.org.br).

Parlamentares vão ao STF em apoio à aposentadoria

A Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental ajuizada pela CONTTMAF para restabelecer a aposentadoria de 255 dias dos marítimos recebeu um apoio de peso.

No dia 13 de dezembro, nove parlamentares - os deputados federais Jandira Feghali, Waldir Pires, Germano Rigotto, Maria Elvira, Marcondes Gadelha, Júlio Delgado, Ursicino Queiroz e Alceu Collares, além da senadora Emília Fernandes - foram recebidos em audiência pelo ministro Nelson Jobim, do Supremo Tribunal Federal (STF), relator da ação da CONTTMAF.

O objetivo da audiência, agendada pela senadora Emilia Fernandes a pedido da deputada Jandira Feghali, foi pedir agilidade no processo. Além dos parlamentares, compareceram também a ex-deputada Moema São Thiago (CE), o cientista Nelson Schuch e o advogado Edson Martins Areias, autor da ação.

Outros quatro parlamentares também manifestaram apoio à reivindicação da CONTTMAF: os deputados federais Mendes Ribeiro Filho e Cezar Schirmer, que telefonaram ao ministro, e os senadores Alberto Silva, Paulo Hartung, Teotonio Vilela Filho, Nabor Júnior, Maria do Carmo, Gerson Camata, Artur da Távola, Valmir Amaral e Maghito Vilela. O ex-deputado Odacir Klein, atual assessor do Sindarma, também manifestou seu apoio.

Departamento de Aposentados do SINDMAR tem nova diretoria

O Departamento dos Aposentados do SINDMAR elegeu, em 10 de janeiro, seu novo Conselho Consultivo. Os novos membros são: OSM Arnaldo Marques de Oliveira, secretário-geral; CLC José Domingos Maués Paixão, assistente; OSM Jorge Alves Pinto, secretário administrativo; Maria Helena Corrêa Ferraz, assistente; CLC Manoel Martins, secretário da Tesouraria; Assistente – 2ON Raimundo Nonato da Silva, assistente; CL:C Paulo Franco Araújo, secretário de Imprensa e Divulgação; 2ON Ivaldo Odir de Morais Mamede, delegado da FAAPERJ; CLC Milton Povoleri Ferreira, delegado da FAAPERJ; Marçal de Souza Sampaio e primeiro OR Luiz Gonzaga Lopes, respectivamente primeiro e segundo suplentes de delegados da FAAPERJ.

Mantenha seu cadastro atualizado. A comunicação entre o Sindicato e você é fundamental para a permanente mobilização de nossa categoria

Salário baixo afasta Oficiais do trabalho a bordo

O mar sempre foi, para eles, uma paixão. Que, hoje, está se transformando em saudade. Depois de anos de vida a bordo, um número cada vez maior de Oficiais da Marinha Mercante está abandonando o navio em busca de melhor oportunidade em terra. A profissão é motivo de orgulho, mas os salários aviltantes e as condições de trabalho, cada vez piores, não compensam mais as privações a que são submetidos ao longo da carreira. Os armadores, que nos últimos anos trataram de achatar a remuneração de seus empregados, em busca do lucro fácil, também começam a se ressentir desta política: hoje, estão reclamando da escassez de mão-de-obra barata. E acenam com soluções simplistas, como reduzir as exigências para a formação profissional, sem atentar para o risco que isso representa para a segurança das operações de navegação.

O entusiasmo com que Ionildo Barbosa Conceição, de 46 anos, fala da Marinha Mercante tem o tamanho da saudade que sente da vida no mar. "A profissão de bordo é a mais espetacular que existe", diz o ex-Oficial de Máquinas, que se viu obrigado a trocar de profissão. Filho de um militar da Marinha de Guerra, Ionildo teve contato com o ambiente dos marítimos muito cedo, quando visitava as bases navais com o pai. Estudou no Colégio Militar mas, apesar da família querer que ele fosse para a Escola Naval, acabou optando pela Marinha Mercante. "Eu sabia que depois poderia exercer qualquer tipo de atividade".

Ionildo, ex-Oficial de Máquinas, largou a profissão para trabalhar em terra

Primeiro emprego foi no Lloyd brasileiro

Depois do CIAGA, se especializou em máquinas e foi para o Lloyd como terceiro oficial de máquinas. "Gostei tanto que em um ano fui promovido a segundo oficial de máquinas, hoje o equivalente a primeiro", conta. Foi reconhecido e premiado pelo trabalho realizado no Turiaçu, um navio que sofria incêndios freqüentes e tinha sérios problemas com vazamentos de óleo. Ionildo e sua equipe acabaram com os incêndios e com os vazamentos.

"Esse foi um dos grandes momentos da minha carreira como marítimo. O outro foi em um estaleiro italiano, onde fui supervisor de garantia nas Indústrias Reunidas Caneco, época em que consegui comprar o meu apartamento", prossegue.

Casado há 23 anos, pai de um rapaz de 18, Ionildo acabou mudando de profissão pelos mesmos motivos que o fizeram optar pelo CIAGA e não pela Escola Naval: qualidade de vida.

"Para mim, é importante você gostar do que faz, já que passa a maior parte do tempo no trabalho. Nós, marítimos, ficamos longe de nossas famílias, de nossos amigos, de nossa vida aqui em terra".

Os salários baixos, prossegue Ionildo, não deixam muita alternativa a não ser procurar trabalho em terra. "Trabalhamos sábados, domingos, feriados. E ficamos em viagem por muito tempo. Quem está em terra trabalha muito menos, sem contar que vai embora para casa todos os dias. E tem mais: com o que aprendemos na Marinha, temos condição de trabalhar em terra sem problemas. Eu quero ver alguém entender mais de refrigeração, grandes motores etc., do que um marítimo. Por tudo isso eu vejo que o salário da nossa categoria não está compatível", afirmou.

Formado em Economia pela Universidade Estácio de Sá, Leonildo acabou aceitando o convite de se tornar sócio de uma empresa de aluguel de máquinas de videoke. Mas quando o assunto é Marinha Mercante, não mede palavras: "Eu sou 'vibrador'! Eu adoro a Marinha Mercante, gosto mesmo. Se eu tivesse condições de voltar, eu voltaria. Já recebi alguns convites. Mas, para que eu voltasse a bordo, a qualidade de vida no trabalho teria que melhorar e os salários precisariam ser compatíveis com as atividades", concluiu.

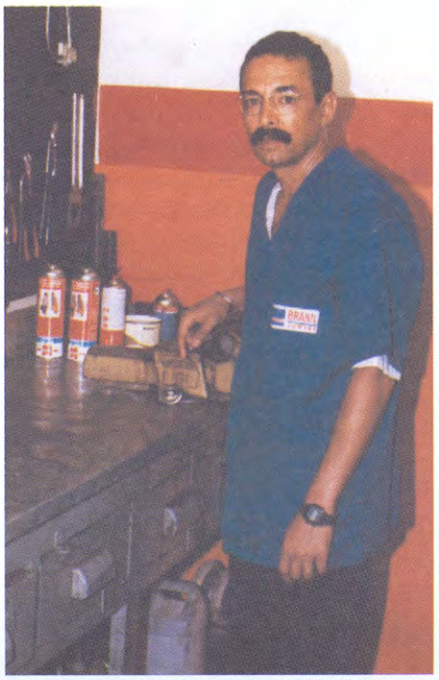
Ex-Oficial de Máquinas da Conerj prefere oficina de carros a navio

Em 1996, quando decidiu fazer um curso de Manutenção de Automóveis na UFRJ, Nelson Rodrigues de Barros jamais imaginava que, em pouco tempo, precisaria desse conhecimentos para sobreviver. No dia 1º de fevereiro, ele foi demitido da Conerj, a antiga empresa estatal que administrava o serviço de transportes marítimos do Estado do Rio, onde trabalhou durante 20 anos. Sem saber ainda o que fazer, Nelson não se sente atraído pela idéia de embarcar.

"A profissão de marítimo não é valorizada como deveria. Acho que esse quadro ainda pode ser revertido se tivermos uma representatividade no congresso, se os investimentos no setor naval forem retomados e se mantivermos todos os sindicatos dos marítimos atuantes e unificados", desabafa.

Oficial de Máquinas formado pelo Ciaga, Nelson foi atraído para a profissão ao ver uma propaganda no Colégio Militar, onde trabalhava. "Seja Oficial da Marinha Mercante em 2 anos", dizia o anúncia. Nelson gostou da idéia. "Quando me formei, em 1977, a construção naval estava no auge e as empresas de navegação absorviam toda a mão-de-obra que vinha do Ciaga, do Ciaba e da Marinha de Guerra. E mais importante: com salários justos".

Hoje, a situação é radicalmente diferente. "Nossos salários não são justos porque a insalubridade e a reclusão de quem está embarcado exigem muito do profissional" diz Nelson, para quem o marítimo tem procurado cada vez mais outra atividade para compensar os baixos salários. Foi o que ele fez, se especializando em ignição eletrônica. "Uma das melhores coisas que fiz foi voltar a estudar, depois de 15 anos parado. Com isso pude trabalhar em terra com uma especialização que é muito procurada. Afinal, não é qualquer mecânico que conhece bem ignição eletrônica".



Nelson na oficina mecânica

Além de aprender outra profissão, Nelson aconselha aos jovens que estão ingressando na carreira a se atualizarem. "Só assim, quando aparecer uma oportunidade estaremos prontos. É importante que tenhamos essa consciência, se conseguirmos a realização profissional poderemos desfrutar mais das coisas boas da vida como a família, os amigos, uma boa pescaria, caminhar ou, no meu caso, nadar. Se estivermos bem no trabalho tudo fica mais fácil", diz o Oficial, que hoje dedica seu tempo a consertar carros em uma oficina mecânica perto de sua casa, em Pilares.

> *"Nossos salários não são justos porque a insalubridade e a reclusão de quem está embarcado exigem muito do profissional"*

Casado, Nelson é pai orgulhoso de dois filhos, uma menina de 9 anos e um menino de 7 anos. "Tenho uma família maravilhosa, compreensiva e amiga. Só lamento que minha profissão não me permita oferecer a ela tudo o que gostaria". Do antigo emprego, guarda uma mágoa: ver o ocaso da empresa para a qual dedicou os melhores anos de sua vida.

Confinamento, segurança questionável e falta de perspectiva na carreira

"O pior, para quem trabalha no mar, é o confinamento". A constatação é do supervisor de segurança do trabalho Paulo Roberto Sales de Oliveira. Empregado na Odebrech Óleo e Gás, Sales, como é conhecido, tem uma idéia precisa da sensação de isolamento de quem está embarcado.

"Fico 14 dias embarcado e 14 em casa. No navio, parece que o tempo não passa. Não se pode pensar em nada, é preciso brincar o tempo todo com os colegas, fazer o ambiente ficar agradável. Só assim é possível suportar. Imagine quem viaja e passa meses fora de casa?".

Para Sales as condições de trabalho são aspectos negativos da atividade do marítimo, especialmente o nível de ruído e a vibração. "É fácil encontrar navios que possuem mais de 90 decibéis de ruído e dependendo do grau de vibração, não adianta colocar protetor auricular", explica ele.

Falta de perspectiva profissional

O supervisor defende o uso do equipamento individual de segurança sempre que necessário, mas destaca: "é comum ouvir que trabalhador seguro é aquele que está todo equipado. Isso é um mito. Se fosse seguro, não haveria necessidade de equipamentos". O correto, diz ele, é a empresa proporcionar ao funcionário condições tais que os apetrechos não sejam necessários. "Se não existe muito ruído e vibração, não há necessidade de protetor auricular".

Outra observação de Sales é sobre a grande quantidade de estrangeiros na Marinha Mercante. "Os cargos de chefia nunca, ou quase nunca, são exercidos pelos brasileiros. Os marítimos passam por confinamento, condições de segurança questionáveis e, para piorar, não têm perspectivas de crescimento profissional", afirma o supervisor de segurança do trabalho.

Solidariedade internacional contra perseguição de armadores americanos no Golfo do México

Antonio Rodrígues Fritz
Secretário Geral da ITF para as Américas

Falta de escrúpulos não tem nacionalidade quando se trata de armadores ganancioso. Esta é uma das conclusões que se pôde tirar da Conferência da Seção Marítima da International Transport Workers' Federation - ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte), realizada em Nova Orleans, nos Estados Unidos, entre 7 e 8 de dezembro. Durante a reunião, representantes dos sindicatos de marítimos se solidarizaram com os companheiros marítimos norte-americanos, vítimas de perseguição por parte de armadores daquele país que operam no setor de off-shore na costa do Golfo do México. Ao pretender exercer seu direito universal de sindicalização, os companheiros estão sendo ameaçados e despedidos de seus empregos.

A situação vai ser acompanhada de perto pela ITF, conforme decisão das lideranças sindicais presentes à Conferência, que reuniu representantes dos sindicatos marítimos filiados à ITF de todo mundo. Dentre os participantes, estiveram presentes os três vice-presidentes do Comitê Regional Interamericano da Seção Marítima, eleitos durante a Conferência Interamericana realizada em Santiago do Chile em 1999: John Fay (América do Norte-Estados Unidos), Carvil Duncan (Caribe-Guiana) e Severino Almeida (América Latina-Brasil). A Conferência foi secretariada pelo companheiro Jon Whitlow, Secretário Interino das Seções Marítima, Pesca e Navegação Interior, e contou com a participação do Secretário Geral da ITF, companheiro David Cockroft.

Ações conjuntas

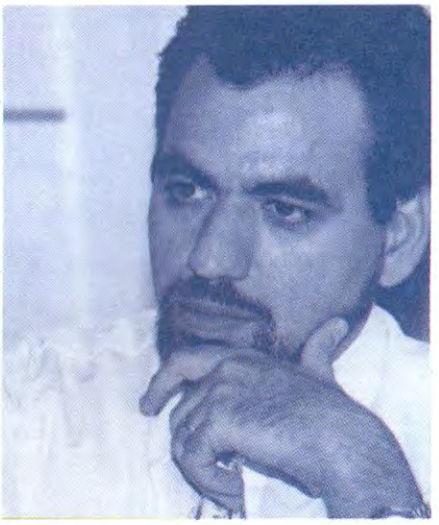
Durante a Conferência, foram abordados temas como a campanha contra os navios de Bandeira de Conveniência; a definição, para efeitos da Campanha BDC, do que é um navio de bandeira nacional deficiente e as decisões adotadas pelo Comitê de Práticas Aceitáveis. O Comitê é o orgão político das Seções Marítima e Portuária da ITF que analisa, promove, dirige e supervisiona, a nível mundial, a Campanha BDC que, no Brasil, é representada pelos companheiros Severino Almeida e Mayo Uruguaio.

Também foram discutidas as diferentes ações conjuntas e participações junto a organismos internacionais como a Organização Marítima Internacional (IMO), a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Comisão das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável (UNCTAD), a Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), a Universidade Marítima Mundial (WMU), o Memorandum de Paris sobre o Controle Estatal dos Portos, a Federação Internacional de Armadores (ISF), o Comitê Internacional de Empregadores Marítimos (IMEC) e o Comitê Internacional de Bem-Estar dos Marítimos (ICSW), entre outras.

Convenção da OIT

Tiveram especial atenção os temas essenciais para os marítimos, como a Convenção STCW 95 e a Reunião Paritária Marítima da OIT em Genebra, realizada em janeiro deste ano, na qual se busca compilar numa única Convenção Internacional da OIT para o trabalho marítimo, com o apoio de projeto ITF-OIT-ISF denominado Programa Internacional para a Promoção de Trabalho Decente na Indústria Marítima. Este programa conta com a participação do companheiro Jean-Yves Legouas que, após ter colaborado como Secretário Mundial da Seção Marítima da ITF, passou a lutar na OIT por condições de trabalho e justiça social da gente do mar.

Durante a reunião, foi prestada homenagem ao companheiro John Fay, que está se aposentando. Ele expressou à Conferência e à Seção Marítima seu desejo de que continuem na defesa dos direitos dos marítimos em cada canto e em cada porto do mundo. A Conferência elegeu por unanimidade o companheiro David Hendel para a presidência da Seção, a fim de continuar a tarefa de John Fay. A situação da região interamericana foi apresentada e defendida pelos participantes regionais, principalmente por seus três vice-presidentes.



Antonio Fritz, secretário da ITF

Os representantes das regiões geográficas estratégicas, do ponto de vista da operação Off-shore, deram aos marítimos norte-americanos presentes seu incondicional apoio para que, como trabalhadores e marítimos, lutem juntos na reivindicação de seus direitos. A atuação repressiva dos armadores tem o claro objetivo de evitar que o movimento sindical ponha freio a uma série de injustiças que atentam contra os direitos de milhares de marítimos que trabalham nessa área geográfica. Na região interamericana, os que ofereceram apoio contra perseguição foram os companheiros do Brasil, Severino Almeida, México, Raymundo Mata e Trinidad e Tobago, Francis Mungroo.

Dentre as muitas conclusões da Conferência ressalta-se a convicção de que a Solidariedade Internacional dos Filiados da ITF constitui a força da campanha o êxito da luta para conseguir condições sociais, trabalhistas e salariais mais justas para os marítimos de todo o mundo.

Câmara aprova Criação da Antaq

A Câmara dos Deputados aprovou em 6 de dezembro a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O projeto agora está em análise no Senado.

A criação da Antaq é uma vitória das entidades de trabalhadores do setor, lideradas pela CONTTMAF. Com apoio da deputada federal Jandira Feghali, a Confederação atuou intensamente junto a parlamentares para a criação da Agência. O projeto original, dispondo sobre a reestruturação do setor de transportes e que teve como relator o deputado federal Eliseu Resende, previa a criação de uma única Agência Nacional dos Transportes (ANT). "Como estava o projeto, o transporte aquaviário ficava numa posição subalterna em relação ao terrestre", explica o presidente da CONTTMAF, Severino Almeida Filho.

Para Jandira, o fato de o transporte de mercadorias ser majoritariamente sobre águas e competitivo, além de envolver embarcações de outras nações justifica a criação de uma agência específica. "Ela poderá contribuir com regras mais rígidas para o afretamento de embarcações estrangeiras, prática que dificulta o crescimento da Marinha Mercante, provoca déficit de bilhões de dólares e retira milhares de empregos do setor naval", analisa ela.

O projeto final incorporou dois destaques de Jandira: o que propõe limite de afretamento de embarcações estrangeiras por armadores do país; e o que cria nas agências um Conselho Consultivo com a participação de trabalhadores, usuários e empresários.

A proposta de Jandira, de se estabelecer a sede administrativa da Antaq no Rio - onde estão centralizadas as atividades do setor - foi derrotada em Plenário por 169 votos a 120, a favor de Brasília. Da bancada do Rio, apenas os deputados do PT votaram contra a sede ser no Rio.

Comissão conclui proposta de Contrato Coletivo Master para portuários do Mercosul

Representantes dos trabalhadores portuários dos países que compõem o Mercosul, além do Chile, concluíram a proposta de um Contrato Coletivo Master para o setor. O documento, elaborado por companheiros sindicalistas de cinco países, foi entregue ao embaixador especial para o Mercosul, José Botafogo Gonçalves, durante a solenidade de encerramento da Cumbre Sindical del Mercosur, realizada em Florianópolis, no mês de janeiro.

A comissão responsável pela formulação da proposta foi composta pelos companheiros Juan Carlos Avalos, do Sindicato dos Encargados Apuntadores Marítimos y Afines, da Argentina; Mário Teixeira, representante da CONTTMAF, do Brasil; Vitor Ferreira, da Union de los Sindicatos de Trabajadores del Transporte, do Paraguai; Roberto Fontes, do Sindicato Único de la Administração de Puertos, do Uruguai. A comissão contou com a assessoria do companheiro Antonio Rodríguez Fritz, secretário-regional da ITF.

Mário Teixeira, indicado por unanimidade pelas três federações portuárias para representar a CONTTMAF na comissão, explicou que o documento contém princípios gerais a serem incluídos, de forma articulada, em todas as convenções e/ou acordos coletivos. O objetivo é propiciar uma padronização mínima de procedimentos em relação às questões consideradas mais importantes para os portuários do Mercosul.

A proposta de um contrato coletivo, acrescentou Mário, tem como enunciado os princípios universais de paz, justiça social e direitos humanos, direitos civis, políticos, culturais e econômicos. As cláusulas de definições do trabalhador e do trabalho portuário, de representatividade, condições e garantia de trabalho e salário; de negociação e contratação coletiva; de segurança e higiene no trabalho; de formação profissional e de proteção dos portuários diante das novas tecnologias foram todas fundamentadas em Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Os companheiros da comissão foram unânimes quanto à dificuldade de se conseguir a concordância patronal ao documento. Mas, da mesma forma, entendem que a elaboração do Contrato Coletivo Master criou um parâmetro fundamental para as negociações coletivas de cada sindicato, nos cinco países.

- É preciso ressaltar que nas reuniões realizadas pela comissão, entre 10 e 14 de dezembro, em Florianópolis, discutiu-se apenas a redação final do documento e seu encaminhamento à Cumbre - lembra Mário Teixeira.

O trabalho da comissão, na verdade, foi antecidido por um amplo debate, cujo fecho começou a ser articulado na reunião de portuários, realizada no Rio de Janeiro, no início de novembro, onde a idéia foi aprovada. Nesta reunião foram apresentadas diversas versões, com o importante e decisivo apoio técnico da ITF - versões que já haviam recebido, anteriormente, críticas e sugestões.

Curso de Gestão de Negócios Marítimos

Por decisão conjunta do SINDMAR e da Universidade Estácio de Sá, o curso de Gestão de Negócios da Navegação teve seu nome mudado para **Gestão de Negócios Marítimos**, a fim de torná-lo mais abrangente. As informações foram publicadas nos jornais no dia 17 de janeiro último e estão disponíveis na página da Internet da Universidade Estácio de Sá (*http://www.estacio.com.br*). Os locais onde o curso foi lançado são os seguintes:

Salvador: Faculdade Integrada da Bahia (FIB) - Rua Xingú 179, Jardim Atalaia Stiep - (71) 272-8300.

São Luiz, Maranhão: Instituto de Pós-Graduação (IPG) - Rua Santo Antonio 85, Centro - (98) 221-0880

Recife: Faculdade Integradas de Recife - Avenida Engenheiro - Abadias de Carvalho, 1678, Prado - (81) 3227-8300

Belém: ADM Administradora de Serviços Ltda - Rua dos Pariguis 2999, sala 909 - (91) 249-8900

Fortaleza: Faculdades Integradas do Ceará - Rua Vicente Linhares 308, Aldeota - (85) 224-9990

Rio de Janeiro: Universidade Estácio de Sá - Secretária de pós Graduação - Avenida Presidente Vargas 642, Centro - Central de atendimento: (21) 563-000

Abaixo, outras informações sobre o curso:

Coordenação

Professores Ernani Barbosa, mestre em Ciência da Informação; Audemir Leuzinger de Queiroz, especialista em Marketing, Finanças, Planejamento Empresarial e Engenharia Econômica; Paulo Ambrosio Rodrigues, Oficial da Marinha Mercante, pós-graduado em Administração com ênfase em Administração de Matérias, mestrando em Administração e Desenvolvimento Empresarial.

Objetivos

O curso, organizado nos termos da Resolução CES 3/99 do Conselho Nacional de Educação, tem por objetivo capacitar profissionais que atuem ou pretendam atuar nos diferentes segmentos de negócios da área de navegação.

Público-Alvo

Oficiais da Marinha Mercante e de Guerra, diretores, gerentes, especialistas, técnicos e demais profissionais de nível superior que atuem ou pretendam atuar como gerentes em empresas marítimas, operações logísticas multimodais, Off-Shore, portos, agentes e corretores marítimos e outras atividades correlatas.

Pré-requisito: curso superior completo.

A Força do Sindicato está em seus associados. Participe das lutas de sua categoria. Una-se a seus companheiros.

SINDICALIZE-SE

Disciplinas / Ementas

Logística Empresarial (24 h/a); Metodologia da Pesquisa (32 h/a); Comércio Marítimo (24 h/a); Gestão da Qualidade (24 h/a); Gestão Econômico-Financeira em "Shipping" (48 h/a); Gestão da Informação (24 h/a); Legislação Marítima e Multimodal (24 h/a); Gestão Ambiental e Gerenciamento Costeiro (24 h/a); Sistemas de Transporte (24 h/a); Gestão de Recursos Humanos no Setor Marítimo (24 h/a); Direito Marítimo (48 h/a); Seguros e Análise de Riscos Marítimos (24 h/a); Marketing Estratégico (24 h/a); Tecnologia do Agenciamento Marítimo (24 h/a); Didática do Ensino Superior (60 h/a).

A estrutura curricular do curso tem carga horária de 392 h/a, das quais 32 h/a destinadas à iniciação científica e 360 h/a ao conteúdo específico. Com a opção por Didática do Ensino Superior, agregam-se 60 h/a de conteúdo pedagógico à carga horária total.

• O curso oferece 40 vagas. Ex-alunos graduados e/ou pós-graduados pela Universidade Estácio de Sá têm 20% de desconto nas mensalidades. A Universidade se reserva o direito de cancelar o curso se não for atingido o mínimo de 30 alunos inscritos.

• A disciplina Didática do Ensino Superior é optativa. Deverá ser cursada pelos alunos que desejam obter a qualificação para o magistério superior prevista na Resolução CES 3/99 - CNE. Preço: R$ 140.

• Os alunos que desejarem apresentar monografia poderão solicitar orientação individualizada. A monografia será apostilada no certificado, e a nota atribuída constará no Histórico Escolar. Preço da orientação: R$ 40 por hora.

• Será aprovado em cada disciplina o participante que tiver freqüência mínima de 75% da carga horária; tirar nota igual ou superior a 7;

Requisitos para Admissão

A inscrição será feita através do preenchimento de formulário próprio, acompanhado de:

• Cópia do diploma de curso superior; Cópia da carteira de identidade; Cópia do CPF; Curriculum vitae; Um retrato 3 x 4 (recente); Comprovante do pagamento da taxa de inscrição; Assinatura do Contrato Educacional

Informações e Inscrição

Campus Centro/SINDMAR: Secretaria de Pós-Graduação - Avenida Presidente Vargas, 642/2º andar - Centro - CEP 20071-001- Rio de Janeiro - RJ - (0xx-21) 206-9746 - 9756 - 9772 / Fax: (0xx-21) 206-9747.

Início das Aulas

No campus Centro/Sindmar, no Rio de Janeiro, o início será em 24 de março, com aulas aos sábados, das 8h às 13h20m.

Convênios

Cadastre seu e-mail no Sindicato. Através dele você receberá com mais rapidez, pela Internet, informações sobre a defesa de seus direitos de trabalhador.

O SINDMAR mantém convênios com universidades e cursos para seus associados e dependentes. Aproveite: sindicalize-se e usufrua com seus dependentes dos benefícios oferecidos.

Cresce o número de associados no Clube da Petrobras (CEPE-BARRA). Não perca esta chance! Procure na secretaria do SINDMAR informações sobre o benefício.

Estácio de Sá

Mais de cem associados já se beneficiaram do convênio firmado entre o SINDMAR e a Universidade Estácio de Sá. A procura não pára de crescer. Associe-se ao Sindicato e junte-se a nós... agora ficou mais fácil realizar o sonho da universidade. Pelo convênio, estão disponíveis para os associados diversos cursos de graduação, politécnico, pós-gradução, mestrado e doutorado.
Um lembrete importante: o aluno deve ficar ciente, e concordar com isso antes de assinar o contrato, de que o não pagamento de duas mensalidades, consecutivas ou alternadas, no mesmo semestre letivo, acarretará na imediata suspensão do benefício.

Veiga de Almeida

Após entendimento com a Universidade Veiga de Almeida, ficou decidido que o acordo firmado entre o SINDMAR e a UVA irá beneficiar todos os alunos afiliados ao Sindicato, o que inclui os que já estão estudando e aqueles que pretendem ingressar na universidade. O convênio prevê desconto de 20% no valor da mensalidade dos cursos de graduação, com exceção de Medicina e Odontologia. Se você está estudando na Veiga de Almeida e é associado nosso, venha logo buscar seu beneficio.

Centro Educacional Santa Mônica

Com descontos que variam de 20% a 40% nas mensalidades - dependendo do campus e do turno - o convênio entre SINDMAR e o Centro Educacional Santa Mônica vem atraindo um bom número de dependentes dos associados do SINDMAR. Venha confirmar mais essa grande oportunidade que o SINDMAR está lhe proporcionando. Você também pode ter 50% de abatimento no gasto com transporte até o Centro Educacional.

Vinte e nove aquaviários participaram do Curso de Auditor Interno do Código ISM Code, ISO 9001, ISO 14001 e BS 8800 (OHSAS 18001) ministrado pela Det Norske Veritas (DNV) no SINDMAR de 12 a 16 de fevereiro. Fique atento: haverá um novo curso nos próximos meses. Para mais informações, procurar o diretor José Serra *joseserra@sindmar.org.br*

O SINDMAR conseguiu um aumento significativo, de 15 para 25 vagas, no Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais (APNT e APMA) do Centro de instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga). O aumento do número de vagas foi autorizado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha.

TÁBUA DAS MARÉS

Maré Baixa

Maré Alta

Bola Murcha

A empresa Transrol, presidida por Washington Barbeito, ganhou no Supremo Tribunal Federal, em última instância, uma ação contra a União que lhe trará um ganho de R$ 43 milhões. Uma administração responsável aproveitaria este aporte financeiro para corrigir sua atual política salarial, que é aviltante.

A Transrooll, que não assina uma convenção coletiva há 11 anos, adota uma forma capciosa de pagamento. Na carteira de trabalho, os valores são pagos por uma suposta tabela do Syndarma. Por fora, para chegar aos valores de mercado, adota uma tabela de gratificação em dólares que só é paga se o tripulante se comportar bem, não adoecer ou não desembarcar fora do prazo previsto no contrato. Isso quando não ocorrem os freqüentes e rotineiros atrasos de pagamento.

A despeito desta prática prá lá de suspeita, a empresa tem o desplante de dizer que tem dificuldades em contratar Oficiais para seus navios. O SINDMAR tem certeza de que essa dificuldade não só vai continuar como tende a piorar, a menos que a empresa corrija sua política salarial e as relações trabalhistas.

SINDMAR: 1 ano de luta

Fruto da decisão pela unidade na luta por melhores salários e condições de trabalho, o SINDMAR faz um ano de existência. O surgimento do novo sindicato foi formalizado em assembléia realizada no dia 16 de março de 2000, através da fusão de duas combativas entidades: Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante e do Sindicato Nacional dos Oficiais de Máquinas.

Responsável

A empresa de dragagem Dragaport, que em dezembro assinou Acordo Coletivo de Trabalho com os sindicatos marítimos, reformou em estaleiro nacional a Draga Macapá e ainda encampa a luta contra a Enterpa.

Esta empresa, segundo o presidente da Dragaport, Octávio Bertacin, agora pertence a empresa holandesa Boskalis International e está tentando importar uma draga (WH Resolution) com 25 anos de uso, por valor subfaturado de R$ 4,3 milhões - a estimativa é que seu preço de mercado seja R$ 12 milhões. A depreciação tem um objetivo: reduzir o imposto de importação.

Barrados

O requintado restaurante Maison de France foi palco, em 6 de dezembro, de uma festa regada a bebidas e comidas de primeiríssima qualidade, promovida pela Flumar para a diretoria da empresa e 200 convidados. Pois a mesma Flumar, através de alguns diretores, como Bruno Lima Rocha, tem a cara de pau de dizer ao pessoal de bordo, que opera os navios e efetivamente dá lucratividade à empresa, que não tem condições de aumentá-lo nem melhorar o regime de folgas ou assinar Acordo Coletivo de Trabalho por estar atravessando dificuldades financeiras. Esperamos que os marítimos da Flumar, barrados nesta festa, acordem e reajam, mostrando o seu descontentamento.

DRT na mira

Por falar em práticas suspeitas: já não é hora de a Delegacia Regional do Trabalho fiscalizar as empresas que estão pagando por fora da carteira, deixando de recolher impostos e obrigações trabalhistas? Até as pedras do cais sabem que empresas são estas. Afinal, o que faz no cargo Luiz Edmundo Rezende Vieira, além de contar tempo na expectativa de ocupar uma vaga de diretor da Petrobrás?

Impresso

Av. Presidente Vargas 309, 15º andar
Centro - Rio de Janeiro - RJ - Cep: 20071-003