

unificar

Edição Especial do Jornal do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - Maio/2001



**Federação denuncia
barcos estrangeiros
ilegais na costa**

Página 14

**Trabalho nas bacias
hidrográficas
brasileiras será
radiografado**

Página 15



**Mulheres quebram
tabu e se tornam
oficiais de Marinha
Mercante**

Páginas 20 e 21

**Estado de greve nas
empresas da Abeam**

Página 18

Condenação a investidas do governo contra direitos trabalhistas domina III Congresso da CONTTMAF

Ao abrir as palestras do III Congresso da Confederação dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), o diretor do Diap, Antonio Queiroz, denunciou a existência de uma ação articulada do Governo federal para suprimir direitos dos trabalhadores como parte de uma estratégia destinada a retirar da Constituição as conquistas obtidas em 88. A deputada Jandira Feghali, que descreveu as perdas impingidas na área da Previdência Social, foi enfática: "está claro que a destruição da Previdência está relacionada ao modelo econômico". A senadora Emília Fernandes, por sua vez, fez um alerta para as falsas cooperativas que exploram trabalhadores, enquanto que o ex-coordenador de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, Paulo Octávio, analisou a situação das principais bacias hidrográficas brasileiras. Também técnica foi a palestra do vice-presidente de operações da Varig, comandante Alberto Fajerman, sobre o futuro da aviação comercial brasileira. A melhor notícia foi do deputado Eliseu Resende, sobre a criação da Antaq. A Agência, já aprovada pelo Senado, só depende agora de sanção presidencial.

Páginas 3 a 13

HIPOCRISIA DE VENDILHÕES

O texto abaixo, que pode ser confundido com o discurso de qualquer representante do governo do presidente Fernando Henrique, é de autoria do presidente da central sindical SDS - Social Democracia Sindical, uma associação nacional de sindicatos social democratas:

"Retomamos o crescimento econômico - ainda que timidamente -, os postos de trabalho aumentaram, mas muito poucas vagas se abriram nos empregos formais. O maior crescimento é do tal do mercado informal.

O Brasil, como outros países desenvolvidos e em desenvolvimento, vai organizando o trabalho segundo um novo modelo, o mundo do trabalho, distinto do mundo do emprego.

Ou aceitamos logo essa realidade e trabalhamos no sentido da sua organização, ou ficaremos discutindo privilégios de poucos trabalhadores, deixando a maioria sem nenhuma proteção social.

Muitos sindicatos, pela forma como estão organizados, calcados apenas na intermediação das relações de trabalho formal, são "animais em extinção", que lutam para manter o que um dia foram direitos - conseguidos com muita luta - mas que hoje se transformaram em privilégios. Privilégios porque ficaram limitados à minoria dos trabalhadores."

Os trabalhadores precisam começar a se preocupar com os interlocutores que se apresentam para falar, em seu nome, em todos os fóruns em que matérias do seu interesse são debatidas.

Não é simples para o trabalhador entender que a gradual fragilidade e conseqüente perda dos direitos tão duramente conquistados não é conseqüência direta do processo de negociação de suas Convenções ou Acordos Coletivos de Trabalho. O contínuo aviltamento de seu salário e condições sociais tem muito mais a ver com a predisposição de dirigentes de centrais sindicais de difundirem conceitos adequados aos governantes de plantão e aos empresários.

É tão somente esta a razão deles serem reconhecidos como interlocutores da classe trabalhadora. E o motivo de serem alimentados, em seu peleguismo, com recursos do próprio trabalhador através do FAT- em cujo Conselho Deliberativo governo e empresários têm ampla maioria.

Este comportamento reprovável tem possibilitado alterações na legislação e legitimado, diante do Governo federal, negociações absurdas que trazem perdas para os trabalhadores. Como a recente negociação da correção do FGTS, que redundou na apresentação de um projeto de lei ordinário, em tramitação no Congresso Nacional, que retira da União as responsabilidades referentes ao seu passivo. E como, num passado recente, as negociações para alteração da Previdência Social, além das constantes defesas da chamada flexibilização dos direitos trabalhistas sob o falso argumento da "modernidade e da necessidade de sermos competitivos".

Sabem estes ditos interlocutores que as tentativas de se usar a informalidade como fonte de geração de postos de trabalho foram um fracasso em várias partes do mundo. Os tra-

balhadores espanhóis e argentinos que o digam, naqueles que talvez tenham sido os exemplos mais marcantes. Sabem também que a ação sindical que defende os direitos dos trabalhadores formalmente inseridos no mercado de trabalho não exclui a preocupação com o desemprego e iniciativas que deságüem em políticas públicas, que garantam a ampliação de mercado de trabalho, assegurando direitos legítimos a todo trabalhador.

Como classificar dirigentes e centrais sindicais que, em nome da classe trabalhadora, desmerecem todo um passado de lutas e de conquistas de direitos e passam a exaltar a necessidade prioritária de organizar trabalhadores vítimas da política implementada pelo governo federal, em nome da competitividade desregrada e inconseqüente?

O que dizer de dirigentes sindicais que, além de exaltar a deplorável informalidade das relações de trabalho, nela encontram justificativa para organizar trabalhadores sob a premissa do reconhecimento desta situação e na busca da legitimação da exploração e exclusão social?

Estes neopelegos não consideram que a luta por direitos é perene. A nossa luta não se encerrou com a conquista dos direitos que agora querem destruir, mas continua em sua manutenção. Estes pseudo-sindicalistas chamam de privilegiados trabalhadores que ainda não estão - mas estarão, se depender deles - na condição de vítimas.

Estas são questões inquietantes que devem ser resolvidas pelo movimento sindical. Sem excluirmos a responsabilidade de todos os trabalhadores nesta discussão, pois estes, desempregados ou não, devem ser os maiores interessados, os dirigentes de sindicatos de base têm responsabilidade maior nesta correção de rumos. Primeiro, porque têm influência direta na formação de opinião de sua base associada. Segundo, porque são eles que elegem as diretorias de suas entidades superiores. Terceiro, porque legitimam as centrais sindicais ao filiar seus sindicatos, e a elas permanecem filiados mesmo quando as centrais adotam posições que prejudicam seus representados.

Vivemos dias difíceis? Sim, vivemos. Mas o sindicalista que se limita a conhecer a realidade, adaptando-se a ela, não cumpre o seu papel. Afinal, o desejo, a vontade e, porque não dizer, o sonho de um mundo melhor e a luta para construí-lo, com igualdade de oportunidades e justiça, compõem um dos motores do desenvolvimento humano e são elementos indispensáveis ao verdadeiro sindicalista. De outro modo, ainda estaríamos vivendo na escravidão.

E, mesmo assim, para lá há quem teime em nos levar.



Jornal UNIFICAR
 Av. Presidente Vargas 309 / 15º andar - Candelária
 Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20071-003
 Tel.: (21) 518-2164 / Fax: (21) 253-4524
 E-mail: sindmar@sindmar.org.br
 Edição: Assessoria de Imprensa do SINDMAR
 Diagramação: Melanie Andrade
 Fotos: Alexandre Faria, Fábio Ximenes e Roberto Moraes

Congresso da CONTTMAF reafirma seu papel na luta pelos direitos do trabalhador

O trabalhador brasileiro vive um momento de perda dos direitos conquistados na Constituição de 88. O modelo político neoliberal tenta implodir a Justiça do Trabalho, destrói a Previdência Social e desvia seus recursos para financiar o capital financeiro. Enquanto isso, parte do movimento sindical é cooptado pelo dinheiro do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), caindo numa cilada em que os maiores perdedores são, como sempre, os que vivem de seu trabalho.

Remando contra essa maré e reafirmando seu papel em defesa dos trabalhadores está a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários, na Pesca e nos Portos (Conttmaf). Em seu IIIº Congresso Extraordinário, realizado nos dias 23 e 24 de março, na Associação dos Antigos Funcionários do Banco do Brasil (AAFBB), em Xerém, Rio de Janeiro, ficou mais óbvio ainda a luta que se deve travar contra o sistema que tenta acabar com direitos históricos conquistados ao longo de anos.

O primeiro dia foi marcado por uma série de palestras com a presença da senadora Emília Fernandes (PT-RS), a deputada federal Jandira Feghali (PC do B - RJ), o deputado federal e ex-ministro dos Transportes Eliseu Resende (PFL-MG), o diretor do Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar (Diap), Antonio Queiroz, o vice-presidente de operações da Varig, comandante Alberto Fajerman, o professor da UFRJ, Sergio Annibal e o ex-coordenador de Marinha Mercante do Ministério do Trabalho, Paulo Octávio de Paiva Almeida.

Estiveram presentes ao Congresso cerca de 500 pessoas, entre delegados, militantes, dirigentes sindicais e convidados. A grande novidade foi a participação dos alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm). Destaque para a participação das alunas mulheres – pioneiras no setor, que, além de um charme a mais ao Congresso, demonstraram interesse pelo movimento sindical.

No segundo dia o Congresso definiu rumos do sindicalismo no âmbito da



Mais de 550 participantes, entre delegados, dirigentes sindicais e convidados, acompanharam as discussões durante os dois dias do Congresso

Conttmaf, que permanece na defesa de suas bases históricas. O presidente da Conttmaf, Severino Almeida Filho, presidiu os trabalhos, assessorado pelo secretário-geral, Odilon dos Santos Braga. Da mesa participaram ainda Abelardo Whickam, presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE) e vice da Conttmaf, José Renato, presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), Mário Teixeira, presidente da Federação Nacional de Conferentes de Carga e Descarga (FENCCOVIB) e Ricardo Ponzi, presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA). A Comissão de Redação foi composta por Odilon Braga, Luiz Fernando, Robson e Ervino Dittmer.

O estatuto foi aprovado por unanimidade. Também foram deliberados e aprovados por unanimidade os seguintes itens, considerados prioritários: legislação previdenciária e sindical, obedecendo aos princípios basilares da unicidade sindical; base territorial mínima municipal; representatividade ampla e pela contribuição compulsória; defesa da CLT, pela permanência do texto atual e combate às falsas cooperativas de trabalho.

Os planos de luta da Confederação foram aprovados também por todos os delegados. São eles: a autorização para o representante da confederação poder dis-

cutir questões relacionadas às cooperativas na CCT – ressalvado que a decisão final da CCT seja informada às entidades filiadas e discutidas no Conselho de Representantes; orientar as entidades filiadas a buscar reparações das diferenças do FGTS, através da via judicial; realizar um seminário, em data a ser indicada pelas federações portuárias, visando a reestruturação sindical portuária com a fusão destas.

Foram aprovadas por unanimidade as seguintes moções: pela rejeição do Decreto nº 3721, de autoria do Legislativo e que diz respeito à aposentadoria. Segundo o mesmo, nos planos de contribuição definida, a idade mínima para requerer o benefício, atualmente de 55 anos, deverá sofrer um acréscimo de seis meses a cada ano, com a intenção de chegar a 60 anos até 2010. Nos planos de benefício definido, a idade mínima também terá aumento gradativo de seis meses a cada ano, devendo chegar a 65 anos, até 2020; pela aprovação dos PLs 08 e 10 em trâmite no Senado e que tentam resgatar alguns direitos perdidos pelo trabalhador.

Depois de dois dias de trabalhos intensos, o Congresso terminou em clima de confraternização. Foi oferecido um almoço para os participantes do evento onde todos os delegados e lideranças comemoraram os resultados positivos do evento. ✪

Governo investe contra sindicatos para minar resistência à supressão de direitos trabalhistas

Primero convidado a falar para a platéia do III Congresso Extraordinário da CONTTMAF, o diretor do Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar (Diap), Antonio Queiroz, denunciou a existência de uma ação articulada do Governo federal para suprimir direitos dos trabalhadores como parte de uma estratégia destinada a retirar da Constituição as conquistas obtidas em 88. O alvo principal dos ataques são os partidos de esquerda e o movimento sindical, que lideram a resistência às mudanças preconizadas pela política neoliberal.

Queiroz, que substituiu o diretor técnico do Diap, Ulisses Riedel – impossibilitado de comparecer por motivos de

saúde – fez uma exposição detalhada das medidas governamentais que resultaram em perdas para os trabalhadores. E fez um alerta sobre o uso de recursos do FAT: “o ministro Dornelles tem se valido muito bem desses recursos para estabelecer uma aproximação das Centrais. Todas elas estavam participando da negociação do parcelamento do FGTS. O grande risco é que as entidades embarquem nessa canoa furada e apoiem e legitimem as iniciativas do governo. Algumas já estão recebendo até cinco vezes seu orçamento em recursos do FAT. Na hora em que o governo decidir retirar estes recursos, por falta de dinheiro ou retaliação, elas estarão falidas e desmoralizadas”.

Queiroz defendeu uma fiscalização mais efetiva do trabalho dos parlamentares. “O Governo briga desesperadamente pelos seus interesses no Congresso. Tem cinco ou seis ministros que ligam para o parlamentar quando há votação de uma matéria. Nós não fazemos nada. Estamos numa democracia representativa, elegemos alguém para nos representar, mas o titular do poder somos nós. Então temos que cobrar atitude, comportamento e voto dos parlamentares. Os empresários cobram e cobram muito pesado. A gente tem que ficar em cima, para não nos deixar cooptar por estes sistemas, por essas formas de responsabilizar as entidades pelo desemprego”. ✖

As medidas que o Governo adotou, ou está para adotar, que ferem direitos do trabalhador

- Revogação da Convenção 158 da OIT que proibia demissões desmotivadas; Edição de Medidas Provisórias que acabaram com a política salarial, permitiram demissão de servidores públicos e proibiram aposentadoria especial, entre outras.

- No âmbito do direito do trabalho, a reforma do Judiciário institui o efeito vinculante, pela qual decisão do Supremo se sobrepõe a todas as instâncias, não podendo ser questionada. Se tivesse em vigor, na época do Plano Collor, do Plano Verão e do Plano Bresser, os trabalhadores não teriam ganho nenhuma causa na Justiça.

A reforma acaba com o poder normativo da Justiça do Trabalho. Entrega ao empregador o poder de decidir se o sindicato pode acionar a Justiça ao condicionar esta ação à possibilidade de comum acordo. A proposta foi aprovada no Congresso inclusive por partidos de esquerda, à exceção do PC do B, PSB e PDT.

- A Lei que criou o rito sumaríssimo na Justiça do Trabalho tem uma regra draconiana: o trabalhador tem que informar o nome e endereço correto do em-

pregador, ir à audiência e dar os valores corretos da causa. Se não cumprir qualquer destas regras, a ação é arquivada e ele paga as custas da parte oposta.

- Extinção da representação classista.
- O Ministério Público está proibido de entrar com ação civil pública em matérias tributáveis e de previdência, o que inclui o FGTS.

- Portaria do Ministério do Trabalho impede fiscais de autuarem empresas que descumprirem cláusulas de acordos e convenções coletivos de trabalho.

Mudanças que estão a caminho

- O governo deve encaminhar uma proposta para alterar a estrutura sindical, dificultar a forma de financiamento das entidades, instituir a pluralidade sindical e acabar com a substituição processual – o sindicato só vai poder representar seus associados e não mais toda a categoria.

- O governo está encaminhando também uma proposta para flexibilizar o artigo 7 da Constituição que trata dos direitos sociais. Por esta proposta, o repouso salarial remunerado, horas extras e outras vantagens poderão ser negociadas entre sindicatos e empregadores.

Querem transformar em negociação o que é hoje um direito líquido e certo.

- Proposta que modifica o artigo 179 da Constituição tende a equiparar os empregados de pequenos e micro empresas aos empregados domésticos.

- Outro projeto reduz para um ano o prazo prescricional, que hoje é de dois anos a cinco anos, porque elimina o passivo trabalhista ano-a-ano no âmbito das comissões de conciliação e julgamento, que terão caráter obrigatório, permitindo que o negociado se sobreponha ao legislado.

- Projeto que está no Congresso restringe os créditos na área trabalhista. Hoje, uma empresa em falência ou concordata tem de reservar os recursos para pagar prioritariamente os débitos trabalhistas. O projeto põe os trabalhadores em igualdade de condições com os fornecedores.

- A Câmara aprovou por acordo, no final do ano, projeto que exclui do cálculo para efeito de indenização trabalhista qualquer vantagem indireta, como previdência complementar e plano de saúde – como foi feito na área rural. O projeto está no Senado.

Governo reduz verba da seguridade social para remunerar capital financeiro, acusa Jandira

“O maior devedor da Previdência Brasileira chama-se Governo federal”. A frase, dita pela deputada federal Jandira Feghali, deu o tom de sua palestra no III Congresso da CONTTMAF. Jandira fez uma explanação sobre a história da Previdência no Brasil, discorreu sobre as conquistas obtidas na Constituinte e responsabilizou o governo de Fernando Henrique Cardoso pelas perdas impingidas posteriormente aos trabalhadores: “está claro que a destruição da Previdência está relacionada ao modelo econômico”, afirmou a deputada.

Jandira Feghali anunciou ter apresentado na Câmara dos Deputados um projeto de lei complementar que resgata o direito dos marítimos à aposentadoria especial (veja box).

De acordo com Jandira, o modelo previdenciário defendido pelo governo tem dois objetivos: reduzir a abrangência da cobertura por parte do estado e permitir a ocupação do mercado pelas seguradoras privadas. O mercado previdenciário brasileiro, segundo estimativa da deputada, movimenta US\$ 300 bilhões – dos quais US\$ 130 bilhões só nos fundos de pensão.

Para reduzir a abrangência do estado, o governo promoveu, em 95, uma refor-



Jandira: “não há déficit na Previdência Social. Isso é mentira”

ma previdenciária que retirou inúmeros benefícios dos trabalhadores. No caso das aposentadorias especiais, o efeito das medidas governamentais foi devastador. Depois da reforma, o número de benefícios caiu de 39 mil para 15 mil por ano. Não satisfeito, o governo instituiu regras mais rígidas, cortando entre outros o direito à conversão do período de trabalho insalubre – o que fez o número de benefícios cair para 1.548. Em 98, com a promulgação da Emenda Constitucional número 20, esse número caiu para 811 benefícios con-

Formada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), a médica Jandira Feghali foi diretora do Sindicato dos Médicos do Rio de Janeiro e da Associação dos Funcionários do Hospital Geral de Bonsucesso. Eleita deputada estadual em 87 e deputada federal em 91, está na sua terceira legislatura na Câmara dos Deputados, onde integra a Comissão de Seguridade Social e Família da Câmara, a Comissão de Viação e Transportes e a Comissão Especial da Reforma da Previdência.

cedidos. Além de penalizar o trabalhador, o governo também não tem repassado para o caixa da Previdência os recursos a ela destinados. “O grande ladrão do dinheiro público brasileiro chama-se Governo federal”, afirmou Jandira Feghali.

O dinheiro, acusou a deputada, está sendo usado para remunerar o capital financeiro. No ano passado, o orçamento do Ministério da Saúde foi de R\$ 20 bilhões. Já o pagamento dos juros da dívida pública consumiu um total de R\$ 102 bilhões dos cofres públicos. ✱

Projeto destaca as más condições de trabalho dos marítimos

O objetivo do Projeto de Lei Complementar 189/2001 apresentado por Jandira Feghali, é corrigir uma injustiça: resgatar o direito a que fazem jus milhares de trabalhadores que atualmente não estão contemplados pela aposentadoria especial. Na exposição de motivos que acompanha o projeto, a deputada cita especialmente a atividade dos marítimos, “que se desenvolve de forma ininterrupta, em meio a tormentas, caturros e balanços da embarcação. Seguidas vezes demanda estado de alerta, privando a tripulação de repouso ou sono. Trabalhadores embarcados não são donos de seu tempo, nem de suas vidas, tudo se prende à rotina do navio que raro lhes permite pisar terra firme”.

A importância de se resgatar a aposentadoria especial dos segurados expostos a condições especiais, prossegue a deputada, “decorre do fato de que as atuais condições de vida, em contraposição ao elevado desenvolvimento tecnológico, paradoxalmente acarretaram maior jornada de trabalho, maio-

res travessias. Também há que se ressaltar o menor tempo de estadia nos portos pela modernização dos aparelhos de carga. Adiciona-se o fato de que hoje, muito mais do que no passado, a vida do profissional marítimo demanda vigor físico, a escalar “*escadas de quebra-peito*” ... Somente bons músculos e coordenação motora podem mantê-los agarrados às escadas que os arremetem contra o costado... nessas condições, apenas homens de menos de cinquenta anos, em ótimas condições físicas podem, hoje, permanecer nas lides do mar. Os mais velhos não mais encontram lugar a bordo, são dispensados pelos empregadores, por incapacidade de suportar tais atividades. Mesmo para os portadores de curso superior, como é o caso dos oficiais mercantes, ocorre que a especificidade da profissão os alija do mercado de trabalho em terra.”

O PLC 189/2001, informou Jandira, deverá ser apensado ao projeto de lei 60/99, do deputado Paulo Paim, que estabelece critérios para a concessão de aposentadorias especiais.

Emília Fernandes: contra a exploração dos trabalhadores por falsas cooperativas

Uma análise detalhada sobre o cooperativismo. Este foi este o conteúdo da palestra da senadora Emília Fernandes (PT-RS) no III Congresso Extraordinário da CONTTMAF. A abordagem foi um recado seco e direto contra falsas cooperativas que exploram o trabalhador. Além de explicar sobre as razões do desvirtuamento das cooperativas, a senadora falou sobre as origens do cooperativismo, seu aspecto doutrinário e exaltou a luta que se trava no Congresso nacional – com destaque para as únicas cinco mulheres entre os 81 senadores da República – cuja maioria de seus integrantes está vinculada ao modelo neoliberal, adotado por Fernando Henrique, que subtrai direitos do trabalhador.

O ponto alto da palestra de Emília Fernandes foi quando explicou como a cooperativa, rica e experiente em seu corpo doutrinário, se encontra tão vulnerável à manipulação e à fraude. O trabalhador, explicou ela, se reúne em cooperativas para obter vantagens na venda de seu trabalho. Na prática, a cooperativa é a extensão dos cooperativados e o trabalhador é, grosso modo, empregado e patrão ao mesmo tempo – inexistindo, dessa forma, vínculo empregatício entre a cooperativa e o cooperativado.

Exploração

A Consolidação das Leis do Trabalho também veta o vínculo entre a cooperativa e o tomador do serviço. A lei garante, por outro lado, total isenção de impostos e encargos tributários às cooperativas – do que se aproveitam as empresas inescrupulosas que contratam seus serviços.

Além disso, acrescentou Emília Fernandes, as grandes cooperativas de trabalho não estão cumprindo as exigências legais, contribuindo para a instituição de entidades que exploram o trabalhador. “O trabalho não é mercadoria. É o caminho para a dignificação do ser humano”, salientou Emília.

Em sua palestra, a senadora susten-

tou que, a seu ver, há dois tipos de profissionais que jamais podem ser cooperativados: o aeronauta e o aquaviário. O primeiro é um profissional qualificado, registrado no Ministério da Aeronáutica. O segundo também é um profissional qualificado pelas autoridades marítimas. Na legislação concernente a ambos, afirmou a senadora, é clara a menção a con-



Emília Fernandes: “cooperativismo não é uma receita fácil”

Senadora eleita pelo Rio Grande do Sul pelo PDT para a legislatura 95/03, a professora Emília Fernandes passou a integrar recentemente a bancada do PT. Foi vereadora em Sant’Ana do Livramento (RS) pelo PDT e pelo PTB e também foi candidata ao governo de seu estado nas eleições de 98. Destacou-se no Senado ao participar da Frente Parlamentar do Cooperativismo; da Frente Parlamentar de Entidades Sindicais em Defesa da Organização Sindical e do Emprego, entre outros. Foi eleita membro da Mesa Diretora do Senado, na qualidade de suplente de Secretário, para o período de maio de 96 a dezembro de 97 e reeleita para o biênio 97/98.

trato de trabalho, o que torna ilegal a contratação destes profissionais através de cooperativas.

“O cooperativismo não é uma receita fácil”, afirmou a senadora. É um instrumento com enorme potencial, prosseguiu ela, que tem objetivos e exigências legais, tais como: eliminar o lucro dos intermediários; controle democrático através do voto; retorno e reaproveitamento das sobras por parte dos cooperados; juros limitados aos lucros. O desrespeito a estes aspectos, disse Emília Fernandes, deturpa o sentido da cooperativa.

Desrespeito às leis

Existentes desde 1907, mas reguladas através da Lei 5.764, de 1931, as cooperativas eram tuteladas pelo Estado até 1988, quando seu funcionamento foi alterado pela Constituinte. Até então, entidades governamentais como Incra, Banco Central e BNH podiam intervir no funcionamento, punir e até dissolvê-las. O artigo 5º, inciso 18º, da Constituição de 88 tornou sua criação e manutenção independente da ação do estado. Para a senadora, o processo tornou-se mais democrático.

Atualmente, informou ela, o Congresso está analisando projeto de lei para atualizar a legislação sobre cooperativas. A senadora destacou a participação dos sindicatos – e, em especial, da CONTTMAF – que contribuem com idéias para a elaboração da nova lei. Para a senadora, é preciso defender os interesses do trabalhador vítima das falsas cooperativas: “é preciso questionar se as leis existentes são suficientes e boas”, disse Emília, defendendo a elaboração de uma legislação mais clara, principalmente quanto à relação entre cooperativas, cooperativados e tomadores de serviços.

Ao final de sua palestra a senadora defendeu a luta contra o FMI, através de mobilizações, paralisações ou greves. “Quando as forças opressoras não respeitam a lei, precisamos estar unidos para mostrar a força da união dos trabalhadores”, conclui Emília Fernandes. ✪

Projeto da Antaq é aprovado pelo Senado e enviado à sanção presidencial

Aprovada pelo Senado em 26 de abril, a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deve ser sancionada pela presidência da República em maio. Esta é a expectativa do ex-ministro dos Transportes e deputado federal Eliseu Resende, relator, na Câmara dos Deputados, do projeto que criou a Antaq. Convidado a participar do III Congresso Extraordinário da Conttmaf, Eliseu Resende contou que por pouco o projeto não foi atropelado pela decisão do governo de criar a Agência através de uma Medida Provisória.

Se isso ocorresse, poria por terra as negociações que garantiram a aprovação na Câmara, por unanimidade, da criação da Antaq. Originalmente, o projeto enviado pelo governo para apreciação do Congresso previa apenas a criação de uma agência única de transportes.

A criação da Antaq se deveu especialmente às articulações políticas promovidas pela deputada federal Jandira Feghali e às contribuições, com argumentos técnicos, oferecidas pelos trabalhadores através da CONTTMAF. É também de Jandira Feghali a emenda que criou o Conselho Consultivo da Agência com a participação dos trabalhadores marítimos e portuários.

DNER quase atropela Antaq

Em sua palestra, Eliseu Resende contou que, através da MP, o Governo pretendia resolver o problema do DNER, cuja diretoria fora demitida após denúncias de irregularidades. A idéia era nomear os substitutos já pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), que será criado, em substituição ao DNER, juntamente com a Antaq e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

– Felizmente, conseguimos demover o governo da idéia, que iria atropelar a ampla negociação feita na Câmara para a criação da Agência.

Autor do substitutivo que desmembrou a Agência Nacional de Transportes

ter proposta originalmente pelo governo, Eliseu contou, durante sua palestra, que não foram poucas as pressões que sofreu durante o processo. “Houve tentativa de se excluir os portos da regulamentação das Agências”, contou o ex-



Eliseu Resende: negociação para evitar MP que atropelaria a Antaq

Formado em engenharia civil pela UFMG e professor titular da UFMG e da PUC-MG, Eliseu Resende foi Ministro dos Transportes (79-82) e da Fazenda (93). Eleito deputado federal pelo PFL-MG em 94, se reelegeu em 98. Na Câmara dos Deputados, foi presidente da Comissão de Minas e Energia (95), membro titular da Comissão Especial do Monopólio do Petróleo (96-97); da Comissão de Minas e Energia (99). Relator e autor do substitutivo aprovado pela Comissão Especial constituída para dar parecer ao Projeto de Lei nº 1.615/99, originário do Poder Executivo, que criou as agências nacionais de Transportes Terrestres (ANTT) e de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT).

ministro, sem, contudo, revelar quem foram os responsáveis pelas pressões. Eliseu disse acreditar que a regulamentação acabe com as discrepâncias que existem no setor. “Os rios da pré-Amazônia estão vinculados ao porto de Belém. E todas as administrações dos rios da Amazônia estão vinculadas ao porto de São Luis do Maranhão. Foi uma decisão política”, afirmou.

No Sul/Sudeste, a situação não é diferente. O Porto do Rio, contou ele, administra todos os outros localizados no litoral do Rio de Janeiro – o que inclui Niterói, Sepetiba e Angra dos Reis. E o porto de Santos também tem outros, menores – como o de Estrela – que se vinculam à sua administração. Mas a Companhia de Dragagem que trabalha naquele porto – extremamente sujeito à sedimentação por estar na base da Serra do Mar – era subordinada à Companhia Docas do Rio de Janeiro. “Agora, vai passar para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes”.

Maranhão manda no Amazonas

Essa discrepância pode ter resultados inesperados. Atualmente, contou Eliseu Resende, o governo do Maranhão está fazendo gestões para se tornar acionista majoritário do Porto de São Luis. Se isso se concretizar, o governo do Maranhão vai ser o virtual administrador dos portos amazônicos.

Para Eliseu, a atual organização do setor portuário, sedimentada em critérios políticos, dificulta a administração dos portos. “Como é possível que Santos, o maior porto da América Latina, seja deficitário?”. Como a contabilidade financeira é conjunta, é impossível saber com precisão os custos de cada porto, acrescentou o deputado. “Qual é o custo de exportação para um dos portos? Não se sabe. Está tudo incluído numa tarifa só”.

Com a regulamentação, explicou o ex-ministro, estas discrepâncias devem desaparecer, disse Eliseu, que defendeu a redistribuição das administrações portuárias por contrato de concessão.

Empresas estrangeiras ficam com 83% dos US\$ 300 milhões gastos com apoio marítimo em Campos

O Brasil gasta US\$ 300 milhões por ano com afretamento de embarcações que atuam na Bacia de Campos, sendo que, deste total, US\$ 249 milhões – que corresponde a 83% – são pagos a empresas estrangeiras. Das 119 embarcações de apoio marítimo em atuação, 82 são de bandeira estrangeira e 37 de bandeira nacional. Os números foram apresentados durante o III Congresso Extraordinário da CONTTMAF por um especialista: Paulo Octávio de Paiva Almeida, ex-coordenador de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes.

Na projeção feita por Paulo Octávio, haverá necessidade de 46 novas embarcações de apoio marítimo – 25 para novas plataformas e 21 para substituir embarcações estrangeiras. A navegação de apoio marítimo se concentra na bacia de Campos, responsável por 93% de toda a produção marítima de petróleo do país.

Na navegação de Cabotagem, que é reservada a empresas nacionais, há 92 navios em atuação. Destes, 61 fazem transporte de granel líquido, (46 petroleiros, seis propaneiros e nove químicos). O transporte

de granel líquido é o que tem apresentado maior crescimento, em razão do aumento da produção off-shore (petróleo bruto e derivados): de 20,5 milhões de toneladas em 94, chegou a 45,4 milhões de toneladas em 97. Também compõem o setor de granel líquido o transporte de soda cáustica de Maceió para Santos; produtos do pólo petroquímico de Camaçari, de Aratu para Santos; e do polo petroquímico de Triunfo, de Santa Clara para Santos.

A frota de granel sólido é formada por 19 embarcações, a maioria com 15 anos de uso. Os principais produtos transportados são Minério de Ferro, de Tubarão para Piaçaguera; Bauxita, de Trombetas para Itaqui; e Sal (Termisa), do Rio Grande do Norte para Rio de Janeiro e São Paulo. Em Granel sólido, o crescimento, foi de 10,4 milhões para 12 milhões de toneladas transportadas entre 94 e 97.

Já a frota de Carga Geral tem 12 embarcações, sendo duas de bandeira estrangeira afretada por empresa nacional, com sete anos de idade em média. Neste tipo de transporte, destacam-se: arroz, do Rio Grande do Sul para os estados do Norte e



Paulo Octávio: até 2005, hidrovias vão dobrar escoamento da produção

Nordeste; pisos e azulejos, do SFS para Fortaleza e Manaus; cargas frigoríficas, de Santa Catarina para outros estados; e motocicletas e eletrodomésticos, de Manaus para Santos.

O transporte de carga geral aumentou de 125,8 mil toneladas, em 94, para 501,6 mil toneladas em 97. No mesmo período, a quantidade de produtos transportados pelas embarcações de Cabotagem passou de 31,1 milhões para 58 milhões de toneladas. ✪

Navegação Interior vai crescer nos próximos anos

Na Navegação Interior, as perspectivas de crescimento são excelentes, segundo Paulo Octávio. Até 2005, afirmou ele, a capacidade de escoamento da produção das hidrovias vai dobrar em razão dos investimentos que estão sendo feitos nas seguintes hidrovias:

Branco-Rio Negro: é o caminho mais favorável para o abastecimento e o escoamento da produção de Roraima, prosseguindo pelos rios Negro e Amazonas até o Porto de Manaus e o porto graneleiro de Itacoatiara, para embarque em navios de grande porte.

Guaporé-Mamoré-Madeira: terá extensão de 3.056 km entre as cidades de Vila Bela da Santíssima Trindade - MT e o Porto de Itacoatiara - AM.

Tapajós-Teles Pires: Com 1043 km de extensão, desde o porto de Santarém, na foz do Rio Tapajós, até cachoeira Ras-

teira no Rio Teles Pires, na divisa entre Pará e Mato Grosso, é considerada a única rota que pode viabilizar a produção de grãos do norte de Mato Grosso.

Parnaíba: As perspectivas de movimentação de cargas da hidrovia, a partir de Santa Filomena (Piauí) são as de alcançar os portos do Pecém - CE e Itaqui - MA, através de conexão com trechos ferroviários na cidade de Teresina.

Tocantins-Araguaia: deverá ter 3.770 km, ligando o Brasil Central aos portos de Belém e Vila do Conde (PA) e, através da ferrovia dos Carajás, aos portos de Itaqui e Ponta da Madeira, no Maranhão.

São Francisco: vai reduzir os custos de abastecimento da região Nordeste e das exportações da região de Barreiras, no oeste baiano, com perspectiva de ligação ao São Francisco pelo Rio Grande.

Paraguai: vai de Cáceres, no Mato Grosso, até Buenos Aires, na Argentina. São 3.442 km em águas de corrente livre, sem obstáculos para a navegação, ligando o interior do continente ao Atlântico.

Paraná: quando for vencido o desnível de Itaipú será a grande via de integração com os países do Mercosul, somando mais de 1.400 km de hidrovias até o Rio da Prata.

Lagoa Mirim: ligará o Porto de Santa Vitória do Palmar, no extremo sul do Brasil e um futuro terminal uruguaio à rede hidroviária do Rio Grande do Sul. A hidrovia tem seu início nas imediações de Pelotas, RS, e atinge a Lagoa Mirim.

Ibicuí-Jacuí-Uruguaí: envolve a construção de nove barragens e convênios internacionais que viabilizem a implementação de hidroelétricas eclusadas no Rio Uruguaí. ✪

Vice-presidente da Varig fala das incertezas no horizonte da aviação civil brasileira

A pesar de considerar que ele é incerto e quase impossível de se prever, o vice-presidente de operações da Varig, comandante Alberto Fajerman discorreu sobre o futuro – não muito definido – da aviação civil brasileira em sua palestra no III Congresso Extraordinário da CONTTMAF. E defendeu com veemência as empresas aéreas brasileiras face às estrangeiras.

Falta de incentivos fiscais, competição desigual com empresas estrangeiras e alto custo de aquisição e manutenção de aeronaves fazem com que Fajerman trace um futuro incerto para o setor. Para decolar, “vai depender muito de nós. Vai depender que a gente defenda a nossa indústria e faça com que ela se torne cada vez mais competitiva”, avaliou o comandante.

O Brasil é a quinta maior superfície do planeta e tem uma predominância do transporte rodoviário. Segundo dados do Departamento de Aviação Civil (DAC) apresentados por Fajerman durante sua exposição, num quadro comparativo entre os modais de transportes, o aéreo ficaria em último lugar, transportando dois passageiros por quilômetro. Já o rodoviário transporta 96,19 passageiros por quilômetro. Mas, apesar da falta de incentivos do governo, o setor aéreo apresenta perspectivas de crescimento. Uma medida usada pelas empresas de aviação comercial considera que o número de passageiros transportados aumenta o dobro do Produto Interno Bruto (PIB) o que se leva a concluir um sensível crescimento desde o ano de 1992.

Naquele ano, a relação entre o PIB e a quantidade de passageiros transportados foi negativa: - 0,55%. No ano seguinte, contudo, a relação foi de 4,93%, passando a 5,85% em 94. Em 95, houve uma queda para 4,22%, que se acentuou em 96, quando a relação foi de 2,66%. Em 97, melhorou, passando para 3,27% – para cair em nível assustador em 98, quando foi de 0,22%. Em 99, houve ligeira melhora, passando a 0,79%. A recuperação se deu em 2000, quando o índice foi de 4,20%.



Fajerman, durante sua palestra: competição desigual na aviação civil

De acordo com Fajerman uma das tendências para o futuro da aviação civil é a flexibilização do setor aéreo, com liberação total de tarifas, ponte aérea com tarifas diferenciadas, etc.

Existem ainda os chamados acordos bilaterais, em que dois países se reúnem, cada um escolhe uma ou mais empresas para representá-lo e fazer os vôos internacionais. De acordo com a explicação de Fajerman, cada país tem suas normas referentes aos vôos comerciais internacionais e temas como número de frequência de vôos e até mesmo tarifas são previamente acertados nessas reuniões, seguindo essas normas. Também se discute, nesses encontros, a chamada política de “céu aberto”, uma experiência comum hoje em dia, e até imposta, de acordo com Fajerman. “A política de céus aberto é um nome técnico para justificar a dominação do mais fraco pelo mais forte”, denuncia Fajerman.

Para dar um exemplo dessa dominação, Fajerman contou que, em uma reunião com o secretário de transporte americano, este ficou surpreso ao ver que o comandante era favorável a política do “céu aberto”. Fajerman explicou que, com essa política, as empresas brasileiras poderiam fazer cabotagem nos Estados Unidos – o que foi imediatamente contestado pelo secretário. Na prática, explicou Fajerman, o que acontece com o “céu aberto” é que não há mais limites para os vôos. As empresas estrangeiras só precisam pedir autorização, que obtêm sem problemas. Os órgãos reguladores só se preocupam com a segurança dos vôos.

Outro ponto preocupante é a falta de incentivo por parte do Governo brasileiro. “Quando se fala em incentivos, não queremos nenhuma ajuda que não seja justa. O que queremos é competir de maneira igual”, desabafou o vice-presidente de Operações da Varig, citando, a título de exemplo, a dificuldade de aquisição e manutenção de uma aeronave no Brasil. Nos Estados Unidos, contou ele, um 737 custa, para uma empresa americana, US\$ 27 milhões. Aqui, uma aeronave igual não sai por menos de US\$ 32 milhões. Nos EUA há vários dispositivos legais que permitem ao governo conceder prazo de financiamento de até 20 anos, a juros de 0.19%, enquanto no Brasil só se consegue, no máximo, um prazo de 12 anos para financiamento, a juros de 3.5%. Com isso, o compromisso mensal da empresa americana fica em US\$ 37.307, enquanto que para a empresa brasileira o desembolso é de US\$ 200.200.

Na avaliação de Fajerman, a Internet e outras tecnologias também vão influenciar o setor aéreo. As teleconferências, por exemplo, podem causar uma diminuição de vôos comerciais, pois permite que executivos participem de reuniões sem sair de seus escritórios. Mas, por outro lado, a Internet também poderá alimentar o crescimento no número de vôos turísticos, pois é possível que a visão *on-line* de lugares paradisíacos incentive o desejo de se ver de perto aquele lugar. ✈

SEBASTIÃO NERY (*)

E a CUT, na CIA?

Paris – Isto aqui Millôr Fernandes deve ter escrito para a CUT: “Não gosto da direita porque ela é de direita. E não gosto da esquerda porque ela é de direita”

Desde que nasceu, a CUT combate Luís Antônio Medeiros e Magri, acusando-os de serem ligados à central sindical norte-americana AFL-CIO, segundo a CUT e o PT “controlada pela CIA” (serviço secreto dos Estados Unidos).

A CGT de Magri e a Força Sindical de Medeiros eram apontadas pela CUT como centrais sindicais “a serviço da CIA” por suas relações com a AFL-CIO. Agora, a diretoria da CUT “iniciou sua primeira visita oficial aos Estados Unidos, onde, por duas semanas, terá uma série de contatos com a AFL-CIO, para quebrar o gelo e plantar a semente de uma nova relação política” (Jornal do Brasil).

Como se diz no Nordeste, vomitou e comeu.

Dinheiro – O que é que a CUT quer com a AFL-CIO? Dinheiro. Dólar. Eles só pensam nisso. Medeiros tem razão. Nenhum partido ou entidade brasileira busca e traz tanto dinheiro do exterior quanto o PT e a CUT. Eles confessam. O Gilmar Carneiro, secretário-geral da CUT e hoje seu principal dirigente (Meneguelli, presidente, está sendo isolado, encostado) disse ao JB:

“Os americanos remetem cerca de um milhão de dólares por ano para a CGT (presidida por Canindé Pegado), para financiar cursos de treina-

mento de sindicalistas do Instituto Cultural do Trabalho. Usufruir de uma fatia desse dinheiro também faz parte dos planos da CUT. No entanto, mais do que uma fatia desses dólares, queremos abrir uma porta para acabar com a postura hostil do governo americano em relação a nós da CUT e também a frieza histórica do relacionamento com os sindicalistas da AFL-CIO”.

Oswaldo Bargas, diretor internacional da CUT, confirma:

“Com o fim da Guerra Fria, acabou o conceito de sindicalismo ideológico e por isso estamos começando essa nova fase no relacionamento com os americanos. E o Magri, além disso, já era”.

Quer dizer, Magri não podia. Medeiros era a “farsa sindical”. Os dois eram “vendidos à CIA, aos americanos”. Agora, a CUT quer os dólares dos gringos. É uma central sindical ou uma corretora?

As três – O leitor deve lembrar-se de uma série de artigos que escrevi aqui (desde quando estava na Itália) sobre o jogo das centrais sindicais mundiais. Elas constituem uma das mais poderosas forças do mundo moderno e suas posições precisam ser acompanhadas e bem analisadas. São três grandes:

1. FSM (Federação Sindical Mundial), que já foi a mais forte, porque reunia as grandes centrais sindicais comunistas (a CGT Francesa, a CGIL italiana, as CCOO espanholas, etc.). Depois que a URSS explodiu, a FSM murchou. O cofre ficava em

Moscou, a sede em Praga. Até a FIJ (Federação Internacional dos Jornalistas), presidida pelo brasileiro Armandinho Rolemberg, tinha sede em Praga, porque também era uma filial, um biombo, da FSM. Agora a FIJ está saindo de Praga, por falta de dinheiro. (Por que a CUT não dá um troco do “novo dinheiro da CIA” à FIJ? Cuba não era da FSM porque em Cuba não há movimento sindical.

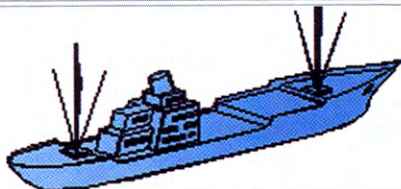
2. CIOSL (é a central sindical da social-democracia e dos partidos socialistas-democráticos da Europa). Depois da implosão da FSM, e a mais poderosa, porque tem sobretudo o dinheiro da social-democracia alemã e a presença maciça dos movimentos sindicais da França, Itália, Espanha, Suécia, etc. É a central sindical da “Internacional Socialista”.

3. AFL-CIO (norte-americana, como já vimos). E há também a central sindical da democracia cristã, mas só é forte na Itália e um pouco na Alemanha. Nos demais países praticamente não existe.

Vejam a hipocrisia financeira da CUT. Nasceu tomando dinheiro da FSM. Passou para a CIOSL (ninguém toma tanto dinheiro dos alemães na América Latina quanto o PT e a CUT. Perguntem a Brizola, que também recebe para o PDT, mas menos). Agora, o PT e a CUT desembarcam nos Estados Unidos para faturarem a AFL-CIO.

Quando eram o Magri, o Medeiros, o Pegado, a AFL-CIO era da CIA. Agora, será que virou do Fidel?

(*) Artigo transcrito do Jornal de Brasília.



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

SINDICALIZE-SE

Professor da UFRJ propõe Sistema Integrado de Gerenciamento Pesqueiro Nacional

Sergio Roberto Pereira Annibal

O desafio constante para evolução da civilização humana é o aprimoramento da capacidade dos governantes em administrar os patrimônios nacionais e recursos públicos, com o objetivo de gerar o aumento dos padrões de qualidade de vida a um contingente cada vez maior de cidadãos.

Este objetivo exige que as estratégias e políticas de desenvolvimento se estruturam sobre a ética do controle da dinâmica dos limites entre o uso dos recursos naturais, escolha das alternativas tecnológicas, e as estratégias de distribuição financeira da economia.

A solução científica e tecnológica, para cumprir esta ética política, exige a utilização de modelos sistêmicos de gerenciamentos integrados regionais/setoriais, que podem garantir melhor eficiência democrática de gestão sobre os empreendimentos privados e rentabilidade sustentável dos meios, nos espaços e no tempo.

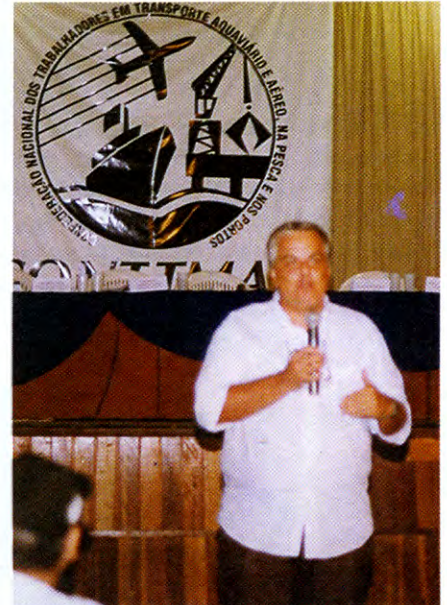
As situações e estratégias internacionais revisadas demonstraram um esforço de integração fundamental entre instituições nacionais de Pesquisa e Desenvolvimento com as políticas de gestão empresarial e governamental de cada país, buscando uma sinergia capaz de incrementar e proporcionar sustentabi-

lidade nos usos dos recursos pesqueiros e na capacidade tecnológica instalada.

Nesse contexto, a proposta de Gestão Integrada para o Setor Pesqueiro Brasileiro foi estruturada através de metodologias complementares, obtendo-se: elaboração de um modelo descritivo “Hipótese de Sinergia para o Desenvolvimento”; avaliação histórica de Planos de desenvolvimento do Setor Pesqueiro Brasileiro e critérios técnicos e políticos, relacionados a questão ambiental e econômica; organização de uma estrutura analítica de diagnóstico, criando-se um modelo “Analítico Intersetorial”, exemplificando projetos práticos aplicados em regiões do Rio de Janeiro; estruturação política e executiva do Gerenciamento Pesqueiro Regionalizado; elaboração de um modelo “Síntese de Sistema Integrado de Gerenciamento Pesqueiro Brasileiro” (figura 1 e 2); e formatação para uma “Agência Brasileira de Desenvolvimento da Pesca e Aquacultura”, tendo capacidade de executar a gestão estratégica proposta.

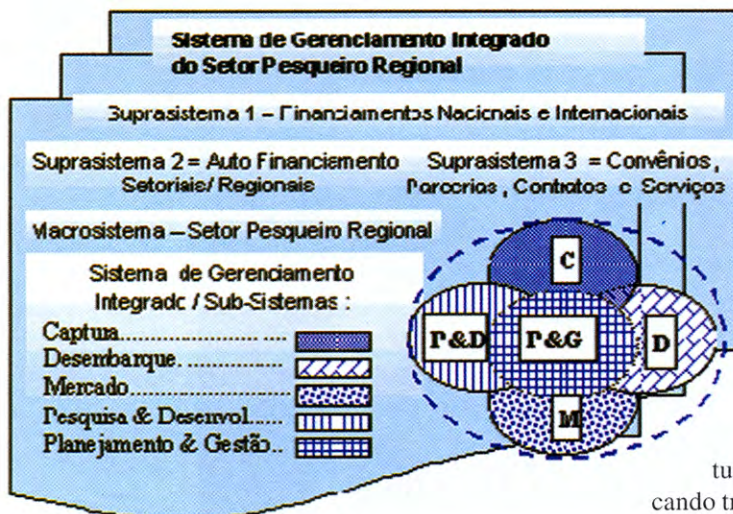
Em síntese, o conjunto da cadeia produtiva baseada na bioprodução pesqueira, continental e marinha, demonstra a evidente importância do Setor Pesqueiro brasileiro como um dos alicerces do desenvolvimento regional. Uma estratégia metodológica de avaliação integrada, com

vistas a uma Política de Desenvolvimento do Setor Pesqueiro Brasileiro, deve estabelecer uma matriz Setorial/Regional, que correlacione os espaços regionais, a bioprodução e a tecnologia pesqueira e cultura pesqueira, buscando transcender os his-



Sergio Annibal no Congresso da Conttmaf: pesca é tese de doutorado

Sergio Roberto Pereira Annibal é professor e coordenador Geral do Núcleo de Inovação em Gerenciamento Pesqueiro do Departamento de Biologia Marinha – IB/UFRJ – Universidade do Brasil. A palestra apresentada no III Congresso da CONTTMAF é uma síntese de tese de doutorado do autor apresentada no Programa de Engenharia Oceânica do Coppe/UFRJ em 30 de março deste ano.



tóricos de Planejamento e Gestão tradicionais. Os critérios metodológicos e analíticos apresentados envolvem a caracterização dos Espaços Naturais da Produção até a inserção Econômica do Setor no Planejamento Nacional. O Sistema Integrado de Gerenciamento Pesqueiro proposto poderá, se aplicado, estabelecer as bases dos procedimentos políticos e executivos para a criação da Agência Brasileira para o Desenvolvimento da Pesca e Aquacultura-ABDPAq. ✱



A deputada Jandira Feghali (esquerda), o deputado Eliseu Resende e a senadora Emília Fernandes conversam no intervalo entre as palestras. Os parlamentares discutiram temas ligados à Previdência, Antaq e cooperativismo.



*Estiveram presentes ao Congresso cerca de 500 pessoas, entre a
Foram aprovadas resoluções que reafirmam a posição da CON*



A platéia ouve atenta a palestra de Jandira Feghali, que acusou o Governo federal de defender um modelo previdenciário que diminui a abrangência da cobertura pelo Estado para permitir que o mercado seja ocupado pelas seguradoras privadas



A participação da platéia, que acompanhou até de pé as palestras, se deu através da formulação de questões que foram dirigidas aos palestrantes.

No sábado à tarde, ao final do Congresso, delegados e convidados participaram de um almoço de confraternização. Depois de dois dias de trabalhos intensos chega a hora de relaxar e comemorar os resultados positivos obtidos no encontro





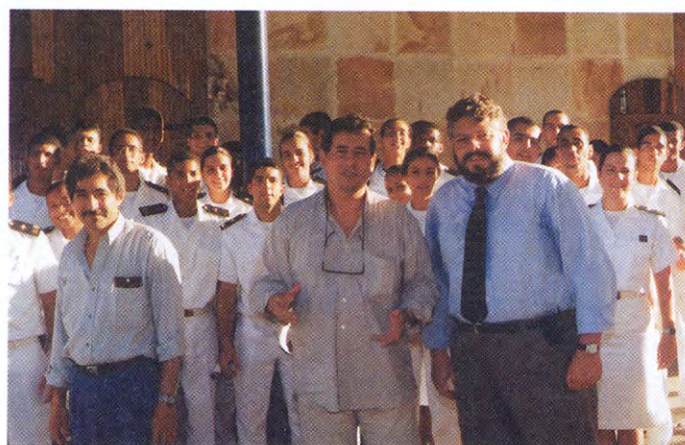
Advogados, representantes de entidades sindicais e convidados. CONTTMAF na defesa dos direitos do trabalhador.



Da esquerda para a direita: Ricardo Ponzi, Paulo Octávio, Antonio Fritz, Severino Almeida e Eliseu Resende. O presidente da CONTTMAF anuncia o próximo palestrante, o deputado Eliseu Resende que discorreu sobre a criação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário.



Maria Machado Cota, ex-presidente da Associação Nacional dos Aposentados, convoca os presentes a unir esforços contra a política previdenciária do Governo federal



Severino e Paulo Octávio. Ao fundo, alunos da Efomm. Depois do congresso Severino agradeceu a presença dos palestrantes que contribuíram para o sucesso do encontro com seus discursos esclarecedores.

A grande novidade ficou por conta da participação de alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). Entre eles, "elas". As mulheres também marcaram presença no evento.



Federação denuncia presença na costa brasileira de barcos de pesca estrangeiros em situação irregular

Pelo menos 29 embarcações de pesca estão atuando irregularmente na costa brasileira, sem que as autoridades tomem qualquer providência. A relação dos barcos, que publicamos abaixo, foi enviada pela FNTTAA em 1º de fevereiro deste ano à Unidade Especial de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, órgão vinculado à Secretaria de Fiscalização do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego. A maioria das embarcações é de bandeira de conveniência, algumas comprometidas com a chamada pesca ilegal – não reportada, não regulada e condenada nas reuniões da FAO, em Roma.

O nome das embarcações foi solicitado pela própria Secretaria após denúncia encaminhada pela FNTTAA em 13 de no-

vembro do ano passado. A notificação da existência de irregularidades foi feita pela International Transport Worker's Federation (ITF), a qual a FNTTAA é filiada.

Inicialmente, o pedido de fiscalização foi encaminhado pela Federação ao Departamento de Pesca e Aquicultura, do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, em janeiro do ano passado. O órgão ignorou o assunto. O pedido foi reiterado em 8 de novembro, no âmbito do Comitê Consultivo Permanente de Atuns – novamente sem qualquer resultado.

Agora, Luis Penteado, diretor para Assuntos de Pesca da FNTTAA, espera que o Ministério do Trabalho e Emprego faça a sua parte, fiscalizando regularmente

essas embarcações que vêm contrariando a legislação nacional. “Elas não têm o número mínimo de trabalhadores brasileiros. Também inexistem Acordo Coletivo de Trabalho, que regule tarefas, salários, segurança e etc, para os poucos brasileiros embarcados, bem como da ITF, para os trabalhadores estrangeiros”.

Além disso, acrescenta o presidente da FNTTAA, Ricardo Ponzi, a liberação para arrendamento de embarcações estrangeiras tinha objetivos claros: dar emprego a brasileiros, fazer o controle estatístico do peixe capturado e assegurar o aumento das cotas brasileiras de pescado. “Pelo que estamos observando, nada disso está sendo cumprido. Estas embarcações estão sem qualquer controle”. ✱

Arrendamento é prática na Pesca Oceânica

A estimativa da Federação é de que haja entre cem a 120 barcos arrendados atuando nos limites das 200 milhas oceânicas. A rigor, explica Ricardo Ponzi, estas embarcações deveriam atuar somente em alto mar. “Mas nada nos assegura que elas também não venham para a costa”, diz ele, em razão da inexistência de qualquer fiscalização.

O Departamento de Pesca e Aquicultura – o mesmo que ignorou as denúncias da FNTTAA – anunciou, em março, que espera um superávit de US\$ 100 milhões nas exportações de pescado em 2001.

O controle da estatística – que aumentaria nossas quotas no Atlântico Sul – bem como um melhor “know-how” só poderá ocorrer com a presença de trabalhadores brasileiros a bordo. Da mesma forma, só com uma rígida fiscalização por parte da Coordenação de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário do MTE seria possível averiguar as condições de trabalho a bordo, a existência ou não de contrato coletivo de trabalho e se as normas de segurança/higiene e demais condições de trabalho estão condizentes. Tal fiscalização, também, seria encaminhada àquela Coordenação. ✱

Relação das Embarcações em situação irregular

Embarcação	Bandeira	Porto	Empresa Operadora
Antoxo	Belize	Santos	Fish Brasil Ltda
Cape Horn	Honduras	Natal	Norte Pesca S.A.
Julius	Panamá	Natal	Norte Pesca S.A.
Gavilan del Mar	Panamá	Cabedelo	Atunmar Com. Ind.
Hsiang Jang 11	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Siang 22	Guiné Equatorial	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Yu	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Jang 112	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Jang 111	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Jang 611	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Jang 612	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Hsiang Jang 626	São Vicente	Cabedelo	Tunamar Com. Ind.
Mar de los Sargazos	Panamá	Santos	Fish Brasil Ltda
Neutron	Panamá	Cabedelo	Cabedelo Pesca
Torres del Paine	Belize	Santos	Pesca Transoceânica
When Shun 22	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 66	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 101	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 102	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 112	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 121	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 122	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 211	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 212	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 601	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 602	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 606	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.
When Shun 621	São Vicente	Natal	Tunamar Com. Ind.

Projeto vai fazer radiografia do trabalho nas seis principais bacias hidrográficas brasileiras

Com a perspectiva de fortalecer o movimento sindical fluvial, a FNTTAA vai desenvolver, nos próximos três anos, um projeto de formação e organização dos trabalhadores das seis principais bacias brasileiras – Amazônica, Tietê-Paraná, São Francisco, Paraguai-Paraná, Araguaia-Tocantins e da Região Sudeste. A primeira etapa do projeto já está garantida: em fevereiro, o Fundo do Bem Estar do Marítimo da ITF decidiu apoiar financeiramente o trabalho de levantamento de dados e diagnóstico da situação sócio-econômica dos fluvialistas daquelas bacias. A estimativa é de que haja um universo de 50 mil trabalhadores fluvialistas sem proteção e condições decentes de trabalho nas seis bacias.

“É fundamental o desenvolvimento da consciência desses fluvialistas, assim como do poder público e das forças produtivas, para fazer frente aos interesses internacionais antagônicos ao desenvolvimento nacional” afirma Ricardo Ponzi, presidente da Federação. Para Ponzi, esses interesses internacionais são defendidos, no país, por organizações que se dizem “defensoras da natureza” mas que, na realidade, tão somente impedem a implantação e desenvolvimento de hidrovias no interior do país.

Alento na navegação interior

O projeto da FNTTAA foi feito em conjunto com a UFRJ e Uerj. Numa análise sobre a situação da América Latina e Caribe, seus autores traçaram um quadro negro sobre o transporte aquaviário na região. As Marinhas Mercantes do Brasil, Argentina, Colômbia e México foram desmanteladas pela globalização, pela desregulamentação e pelas reformas estruturais.

Em contrapartida, há alento na navegação interior. Hoje, segundo o estudo, os barcos de bandeira nacional estão em grande parte na cabotagem, na pesca e na

navegação interior – sendo que mais de dois terços da frota estão nos países do Mercosul.

O Brasil é privilegiado pela sua imensa malha fluvial – a estimativa é de que as seis principais bacias brasileiras tenham mais de 40 mil quilômetros de hidrovias aproveitáveis. Apesar de apenas 10% da área desenvolvida estar próxima às grandes bacias, as perspectivas de crescimento, são grandes. “A regulamentação da cabotagem na região, a expansão das

permitindo também a criação de corredores de exportação multimodais.

O crescimento, contudo, não se refletiu em mais e melhores empregos. Hoje, os fluvialistas estão desorganizados, são explorados, não contam com Acordos Coletivos de Trabalho e não dispõem de saúde e segurança nas embarcações fluviais.

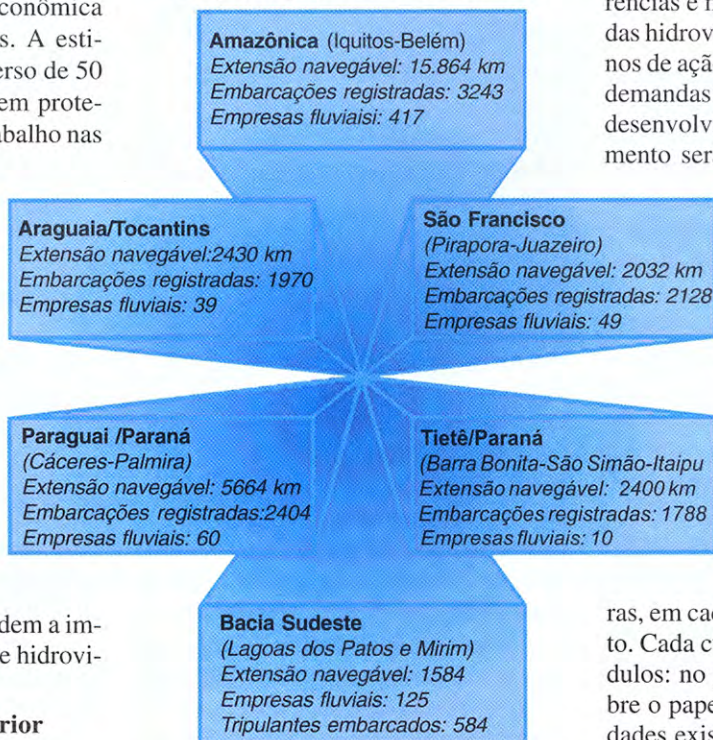
Preparar lideranças

O projeto da FNTTAA pretende mudar essa situação. Na primeira etapa, serão feitos levantamentos sócio-econômicos, com ênfase na identificação das carências e necessidades dos trabalhadores das hidrovias. O objetivo é estruturar planos de ação que os capacite a enfrentar as demandas futuras, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável. O levantamento será feito por pesquisadores nos sindicatos locais, através de entrevistas com trabalhadores e sindicalistas. Além disso, está prevista a confecção de mapas, material de instrução e aplicação de questionário de pesquisa.

A segunda fase do projeto depende de articulações para se conseguir financiamento. Nesta etapa, serão ministrados cursos de capacitação de lideranças sindicais, com duração de 60 horas, em cada uma das seis áreas do projeto. Cada curso será dividido em três módulos: no primeiro haverá discussão sobre o papel das hidrovias, as potencialidades existentes no Brasil, as perspectivas de desenvolvimento e os aspectos de integração sul-americana. No segundo módulo, as lideranças sindicais aprenderão a trabalhar com a informação geográfica e com educação à distância.

E, no terceiro, eles irão discutir os aspectos sociais e ambientais relacionados ao desenvolvimento das hidrovias e o papel das lideranças no mundo. O treinamento também prevê a organização de uma base de dados geográficos sobre as hidrovias brasileiras e o treinamento das lideranças sindicais na utilização sistemática desta rede de informação. ✱

As principais bacias brasileiras



fronteiras agrícolas e minerais e o processo de interiorização deram aos nossos rios importância jamais alcançada com o escoamento de grãos, minerais, madeiras, derivados do petróleo e materiais para a construção”.

Em que pese a excessiva preocupação com a geração de energia – que deixou Itaipu sem possibilidade de navegação até Buenos Aires, devido à inexistência de eclusas – o crescimento da navegação fluvial nas bacias brasileiras criou grandes empresas de navegação interior,

FNTTAA encaminha por senadora, durante congresso da CONTTMAF, modificações no projeto de pesca

A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA) aproveitou sua participação no III Congresso da CONTTMAF para encaminhar, através da senadora Emília Fernandes, propostas de mudanças no Projeto Lei 687/95, que trata da organização do setor pesqueiro.

Uma das sugestões de mudança diz respeito à competência das entidades sindicais de pescadores para representar con-

tra danos as comunidades pesqueiras e ao meio ambiente, sendo obrigação do poder público apurar as denúncias e as informações sobre o andamento dos processos. Condiciona, contudo, igual prerrogativa para as Colônias à regulamentação do artigo 8º da Constituição federal.

Outra sugestão é a inclusão de um parágrafo estabelecendo que os bens dos infratores só possam ser retirados da embarcação após a emissão, pelos fiscais, de

auto especificando a causa, quantidade, qualidade, espécie e o local onde a mercadoria ficará acautelada.

Além da Federação, assinam o documento os sindicatos de Pescadores e Trabalhadores Assemelhados do Estado de São Paulo, dos Pescadores dos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, dos Trabalhadores nas Empresas de Pesca de Santa Catarina e dos Pescadores de Rio Grande. ✱

Sindesnav firma Termo Aditivo com Sindiporto e Sindario

Os empregados em escritórios nas empresas do tráfego portuário e agências de navegação marítima, representadas pelo Sindesnav, firmaram Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho celebrada com o Sindiporto e o Sindario, alterando a data base da categoria de fevereiro para junho. Em decorrência, foi concedido um abono compensável de 5% para salários de até R\$ 700,00; de 4% para os salários de R\$ 700,01 a R\$ 1.200,00 e de 3% para os salários de R\$ 1.200,01 a R\$ 2.500,00. Quanto ao Sondaram, houve a celebração da Convenção Coletiva em dezembro próximo passado, englobando o período de 1997 a 2000, tendo sido solicitada para a próxima negociação a mudança da data base para junho. ✱

Barcas S.A.

O Sindesnav aguarda julgamento dos dissídios coletivos de 2000 e 2001, período não coberto por acordo coletivo de trabalho – o que equivale a dizer que nenhum reajuste foi repassado aos trabalhadores. ✱

Terreno em São Gonçalo

O Sindesnav adquiriu uma área de 4.200 metros quadrados no município de São Gonçalo, no Estado do Rio, para construção de habitações populares. Os estudos, plantas e projetos estão em andamento. ✱

Criada a primeira Comissão de Conciliação Prévia da Pesca no Brasil

Pescadores do Rio e de Niterói já podem apostar numa rapidez maior na solução de suas questões trabalhistas. Com base no que dispõe o artigo 22 da Convenção Coletiva de Trabalho, representantes das entidades dos trabalhadores e patronais criaram em 12 de fevereiro a I Comissão de Conciliação Prévia do Rio de Janeiro e Niterói para a Pesca Profissional.

O ato de criação, realizado no Entreposto de Pesca da Ilha da Conceição, em Niterói, foi presidido pelo Ministro do Trabalho e Emprego, deputado Francisco Dornelles (PPB-RJ).

A comissão irá funcionar no Entreposto (Rua Engenheiro Fábio Goulart 605, parte, Ilha da Conceição, Niterói) e terá competência para conciliar previamente os litígios entre tripulantes dos barcos de pesca contratados ou residentes no Rio e em Niterói e os armadores das embarcações onde os serviços foram prestados.

Os conciliadores e respectivos suplentes são:

Pelo Sindicato dos Pescadores dos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo: Antonio Moreira da Silva (conciliador), Luis Rodrigues Leite Penteadado (pri-



Penteadado, Christello, Dornelles e Serra no ato que criou, em Niterói, a comissão de conciliação prévia da Pesca

meiro suplente), e Manoel Julião Serra (segundo suplente).

Pelo Sindicato dos Armadores de Pesca do Estado do Rio de Janeiro: Mauro da Silva Christello (conciliador); Fernando Doin de Abreu Filgueiras (primeiro suplente) e Alexandre Guerra Espogeiro (segundo suplente).

Assinam o ato de criação da I Comissão de Conciliação Prévia da Pesca, além do Ministro do Trabalho, o presidente da FNTTAA, Ricardo Leite Goulart Ponzi; o presidente do Sindicato dos Pescadores dos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, Antonio Moreira da Silva; o presidente da Federação de Agricultura do Estado do Rio de Janeiro, Rodolfo Tavares; e o presidente do Sindicato dos Armadores do Rio de Janeiro, Mauro da Silva Christello. ✱

Transporte de Produtos Químicos no Brasil

Os três navios químicos da Petrobras, Quixadá, Quintino e Quinca foram construídos, respectivamente, em 1976, 1983 e 1984, a um custo de US\$ 80 milhões. Em 1995, no entanto, as três embarcações estavam visivelmente sucateadas, deixando transparecer a decisão política da Petrobras de acabar com o transporte de produtos químicos – os três navios já estavam, àquela altura, há mais de seis anos sem docagem. Era dito, então, que não geravam lucro para a companhia.

A HDS/VEE Marine ganhou a licitação para fazer a operação comercial e gerencial de tripulações desses navios – que são, na sua totalidade, profissionais brasileiros altamente qualificados e certificados. Daí, as coisas mudaram de tormenta para mar de almirante. Hoje, esses navios competem com navios de empresas internacionais que dominam e regulam esse mercado no mundo, como a Oldfeel e a Stolt Nielsen. Vale lembrar que se essas empresas regulassem o mercado de fretes de transporte de químicos no Brasil, os preços de produtos que tivessem componentes químicos na sua composição final (e qual não tem?) iriam disparar por conta do oligopólio internacional – onerando mais ainda o pobre consumidor brasileiro por contrapartida ao lucro fácil do “buana”.

Os três navios foram docados e reparados a um custo bem menor do que os praticados anteriormente pela Petrobras (US\$ 8 milhões foi o custo da última docagem do Quixadá, contra US\$ 960 mil HDS), sem falar no custo operacional Petrobras, de US\$16 mil/dia, contra um custo HDS/VEE Marine de US\$ 6 mil/dia.

De pronto, observa-se que alguma coisa andava errada com

o gerenciamento da Petrobras – ou havia uma política velada de depreciação posta em prática por algum oportunista de plantão para dilapidar mais um patrimônio à nação, fazendo lembrar o mais entreguista e privatista brasileiro, o judas Roberto Campos. Com isso, criar-se-ia um fato e, conseqüentemente, um motivo justificável para a venda dos três navios químicos, entregando-se assim de mão-beijada um mercado promissor e lucrativo para o gringo que já está de olho no aumento da demanda futura decorrente da construção do Polo Petroquímico no Estado do Rio de Janeiro – que necessitará de mais navios químicos disponíveis – e a venda no mercado internacional a preços convidativos ou mesmo a construção de novas embarcações nos estaleiros nacionais, corroborando e incrementando a nova ordem de política governamental do projeto “Navega Brasil”, que tenta o soerguimento da indústria naval e conseqüentemente o da Marinha Mercante brasileira.

Estes navios transportam produtos químicos de alto valor agregado, como lubrificantes, óleo vegetal, metil, etil, glicol, benzeno, tolueno, etc., para empresas do porte da Shell, Texaco, Ipiranga, Amoco, Chevron, Mobil e outras. Desnecessário dizer que o nível de exigência dessas empresas, adicionando-se à questão ambiental e, principalmente, nas operações de carga e descarga nos portos de Houston, Free Port, Texas City, Bronws Ville, New Orleans, Golfo Americano e do México, entre outros, ditos e conhecidos pelo alto grau de exigência e fiscalização sobre os navios que lá operam, traduz o nível de excelência do profissional brasileiro, quando bem tratado e remunerado adequadamente. Portante, cabe o alerta: abre o olho Brasil!!! ✳

Reunião no SINDMAR discute regulamentação de saúde e segurança a bordo

O SINDMAR promoveu reunião com representantes do sindicato, do patronato e da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina no Trabalho (Fundacentro), vinculada ao Ministério do Trabalho.

A intenção foi discutir o projeto de regulamentação das normas de saúde e segurança a bordo. Por falta de regulamentação, os excessos só podem ser questionados utilizando-se as normas marítimas, que são genéricas e sem a outorga da Lei.

Na reunião, ficou decidido que uma comissão multidisciplinar vai viajar em navios para avaliar as condições de segurança do trabalho a bordo. Esta comissão será formada por médicos, psicólogos, engenheiros de segurança do trabalho e técnicos da Fundacentro. Serão avaliadas, entre outras, questões como higiene no trabalho; segurança quantitativa e qualitativa; doenças; reclusão; e isolamento. O técnico da Fundacentro Antônio Carlos Garcia Júnior afirmou



Representantes do SINDMAR, do patronato e da Fundacentro durante a reunião no Sindicato

que a comissão não pretende avaliar essa ou aquela empresa, mas unicamente perceber o que de fato acontece a bordo para que se possa verificar melhor a situação.

Oficiais de Máquinas e de Náutica entram em estado de greve nas empresas filiadas à Abeam

Reunidos em assembléia no dia 7 de maio, Oficiais de Máquinas e de Náutica que trabalham em empresas filiadas à Associação Brasileira de Apoio Marítimo (Abeam) decidiram entrar em estado de greve. A decisão é um resposta à Abeam, que adotou uma estratégia arriscada em relação aos empregados de suas associadas: cozinhar em banho-maria a proposta de Acordo Coletivo de Trabalho feita pelo Sindicato em outubro de 2000.

A proposta do Sindicato teve como referência a expansão do ramo de off-shore e as vantagens obtidas em contratos pelas empresas, em contraposição à crescente defasagem dos salários dos tra-

balhadores. Ela incluiu vários itens sociais, tais como 14º salário (férias); assistência odontológica e auxílio transporte, além de reajuste de 20%.

A empresa só deu retorno na primeira quinzena de março deste ano. E, como contra-proposta, ofereceu apenas 5,9% de reajuste. Além disso, se recusou a atender a todas as cláusulas sociais. Houve uma segunda rodada de negociações, mas a empresa manteve sua proposta, que foi recusada pelo Sindicato. Diante da posição irredutível da Abeam, o Sindicato convocou seus associados que trabalham nas empresas a ela filiadas para a assembléia que culminou com a decretação do estado de greve. ✱



Acompanhe as notícias sobre a categoria no site do SINDMAR. Navegue bem informado através do endereço www.sindmar.org.br



Docenave à venda

Em reunião com a Docenave, no dia 14 de abril, os sindicatos que representam seus trabalhadores foram informados que o negócio de navegação da empresa, com 15 navios, está à venda. A expectativa é de que a transação só esteja efetivamente concluída num prazo de quatro a cinco meses. A empresa informou que a dívida trabalhista vai ficar a cargo da Docenave.

Por considerar que não haveria tempo hábil para a efetiva implementação de um novo Acordo Coletivo de Trabalho – o atual se encerrou em 30 de abril – os sindicatos acharam por bem não iniciar agora as negociações com a empresa. Esta condição, porém, fica sujeita à manutenção da data-base para 1º de maio. Isto significa que qualquer acordo posterior retroage a essa data.

O presidente da Docenave, Álvaro prometeu colocar as entidades sindicais em contato com o novo armador para sabermos de seus planos em relação aos aquaviários da empresa. ✱

Assinado acordo com a Global

Após dois meses de negociações, foi assinado o Acordo Coletivo de Trabalho com a empresa de navegação Global. O destaque fica por conta da vigência do Acordo, que vai se estender até 31 de janeiro de 2002 e retroage a 1º de fevereiro de 1998, interrompendo um ciclo de três anos sem o amparo legal do Acordo Coletivo. O Acordo também regulariza e normatiza as relações de trabalho com a empresa. ✱

Sindicato abre negociações com a Flumar

O SINDMAR iniciou as negociações do Acordo Coletivo de Trabalho com a Flumar. Procurada pelo sindicato, a empresa fez uma oferta genérica de reajuste, dizendo que vai pagar o maior salário do mercado do setor.

Além dos salários baixos, a maior reclamação do pessoal de bordo, hoje, é a incipiente verba destinada à condução: cada navio dispõe apenas de R\$ 2 mil por mês para levar e trazer a tripulação em cada porto.

A falta de recursos vem trazendo sérios problemas nos portos de Santos, em São Paulo e Aratu, na Bahia: os navios só estão pondo uma condução na chegada e uma na saída, para fazer o dinheiro render até o fim do mês. Com isso, há tripulantes de folga que ficam sem condições de ir a terra.

Outra fonte de reclamação dos marítimos é o não pagamento do pró-labore para reparos executados a bordo e limpeza dos tanques. Além disso, há uma grande defasagem nos salários dos Segundos Oficiais de Máquinas e Náutica. E nenhum dos cinco navios da Flumar dispõe de um bombeador. A função está sendo exercida por um Oficial de Máquinas ou por um de Náutica, que ganha uma gratificação que não chega a um terço do salário de um bombeador.

O SINDMAR está esperando uma proposta da empresa que contemple as reivindicações dos marítimos da Flumar. ✱

Presidente do SINDMAR depõe na Comissão da Câmara que investiga o acidente com a P-36

Convocado a dar seu depoimento à Comissão Externa da Câmara que investiga o acidente com a plataforma P-36, o presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho foi enfático: os acidentes envolvendo a Petrobras estão diretamente relacionados à política, adotada pela empresa, de buscar o aumento da produção sem considerar as preocupações com segurança. Severino foi ouvido em 5 de abril na sede da Petrobras, no Rio, para onde se deslocaram os deputados federais Fleury Filho, (PTB-SP), presidente da Comissão, Jandira Feghali (PC do B-RJ), Jorge Bittar (PT-RJ), Fernando Gabeira (PV-RJ), Luciano Zica (PT-SP) e o ex-deputado e vereador Ricardo Maranhão (PSB), entre outros. No mesmo dia, a Comissão ouviu também os presidentes do Sindicato dos Petroleiros do Norte Fluminense, Fernando Carvalho, e do Sindicato Nacional dos Subaquáticos, Ednei Santos. O depoimento dos três se estendeu por oito horas.

Ao falar à Comissão, Severino enfatizou três aspectos da política administrativa da Petrobras que comprometem a segurança dos marítimos: lucratividade e operação; política de afretamento; e certificações dos funcionários. Ele afirmou existir uma dicotomia entre o discurso e a prática da empresa no que diz respeito ao homem e ao meio ambiente e criticou a política de terceirização, que vem provocando uma acentuada queda de qualidade nas operações. O descaso no treinamento e qualificação pode ser trágico para os trabalhadores, ressaltou Severino, que citou como exemplo a morte, ocorrida no início de janeiro na plataforma P-37, de dois funcionários que inalaram H_2S – um gás sulfídrico altamente tóxico – por falta de preparo.

Como exemplo de terceirização funesta, Severino citou a dos Inspectores de Navios, originalmente empregados especializados da Petrobras. “A profissão foi canibalizada”, disse o presidente do SINDMAR, que mostrou o contracheque, de 1º de outubro de 2000, de um

Os deputados Jandira Feghali, Luciano Zica (em pé) e Fleury Filho ouvem o depoimento de Severino (ao centro) e de Fernando Carvalho, na sede da Petrobras



Inspetor que ganha R\$ 400. No mercado internacional, alguém que exerça esta atividade não receberia menos do que o correspondente a R\$ 6 mil, ressaltou ele.

O presidente do SINDMAR mostrou também o relatório do comandante de um navio alertando sobre o risco de acidente causado pelo cansaço dos homens.

Risco de Acidente

Hoje, o ritmo de trabalho frenético aliado a escalas de descanso mal planejadas e muitas vezes não observadas vem transtornando a vida dos marítimos: alguns chegam a passar 500 dias no mar e acabam perdendo a referência da família e de casa, preferindo ficar só nos navios. Não são raros os casos de alcoolismo e dependência química na categoria. As inúmeras reclamações feitas junto à Petrobras, cobrando mudanças na escala, receberam a mesma resposta: não podem ser feitas devido à exigência de redução de custos. “O que é meio paradoxal, já que a empresa teve lucro recorde ano passado”, ressaltou o presidente do SINDMAR.

Na questão do meio ambiente, a maior preocupação hoje são as Floating Production Storage Off-Loading (FPSO), nome técnico das plataformas adaptadas sobre navios. Respondendo a perguntas da deputada Jandira Feghali, Severino afir-

mou que há risco iminente de acidentes nestas plataformas – com conseqüências muito mais trágicas, pois elas têm capacidade para armazenar 200 vezes mais combustível do que foi derramado na Baía de Guabana em janeiro do ano passado.

Apesar de as FPSO produzirem, armazenarem e bombearem combustível, há apenas um Oficial de Náutica, submetido a uma jornada estressante: ele trabalha mais de 20 horas e só dorme quando o cansaço vence. O SINDMAR, afirmou Severino, já alertou o setor de Recursos Humanos da empresa para o problema. O Departamento de Portos e Costas também recebeu denúncia sobre a redução no quadro funcional da empresa. Ele lembrou que a empresa sequer possui um plano de contingência – mas qualquer plano apresentado cairia na exigência de redução de custos. “O problema é que qualidade custa dinheiro”, ironizou.

Ao criticar a política de afretamento da Petrobras, o presidente do SINDMAR disse ser inaceitável que o transporte de combustível seja entregue a estrangeiros. Ele mostrou um ranking com as maiores poluidoras do mundo, e afirmou que a empresa pode estar caminhando a passos largos para as primeiras posições com sua atual política de afretamento e redução de custos em prejuízo da qualidade operacional. ❄

Mulheres quebram tabu e se tornam Oficiais de Marinha Mercante

Ao assinar, em 21 de fevereiro, sua ficha de inscrição no SINDMAR, a segunda Oficial de Náutica do navio Caravelas, Ana Cláudia Guimarães Ribeiro, fez história. Além de se tornar a primeira mulher filiada ao Sindicato, ela oficializou, com seu ato, o rompimento de uma tradição secular: a do domínio masculino no comando dos navios da Marinha Mercante. Cláudia fez parte da primeira turma de Oficiais integrada por mulheres, formada em julho do ano passado pelo Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém. Em breve estas pioneiras terão companhia: hoje, dos 616 alunos matriculados no Ciaba e no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio, um terço são mulheres.

Em números absolutos, o Ciaba está na dianteira: de seus 370 alunos, 115 são mulheres. No Ciaga, são 61 mulheres, num universo de 266 alunos. Da turma pioneira do Ciaba, com nove mulheres, três já estão embarcadas: a própria Ana Cláudia, Vitória Régia Coelho Costa e Ana Paula. Vitória Régia, de 23 anos, está no navio Leblon, da empresa Aliança.

“Elas são minhas amigas, aprendemos muitas coisas juntas. Espero que elas também se realizem profissionalmente”, diz Cláudia, que tem 25 anos. Paraense de Belém, ela fez praticagem nos navios Nilza e Caravelas até janeiro passado e hoje ela está empregada na Transpetro, como segunda Oficial de Náutica do navio Caravelas.

Pioneirismo

Na história da Marinha Mercante brasileira, é a primeira vez que mulheres assumem o posto de Oficial de Marinha Mercante, embarcadas. Na Marinha de Guerra existem mulheres oficiais, mas elas só embarcam em missões especiais, como pesquisas científicas ou oceanográficas. Ao retornar, desembarcam e retomam suas funções em terra.

“Por ser a primeira turma, houve um pouco de dificuldade, principalmente, quando embarcamos pela primeira vez, após dois anos de curso. Havia um cuidado excessivo com a gente. Não podíamos fazer quase nada. Mas o tempo passou e todos se acostumaram. Hoje, somos iguais”, diz Cláudia. A escolha da

profissão ocorreu por acaso, conta ela. “Eu queria estudar medicina. Um dia, no centro de Belém, vi um cartaz que dizia: ‘Venha ser Oficial da Marinha Mercante’. Eu fui. No começo, não me entusiasmei. Mas agora, depois de quatro anos de curso e seis meses de praticagem, eu gosto e muito”, ressalta.

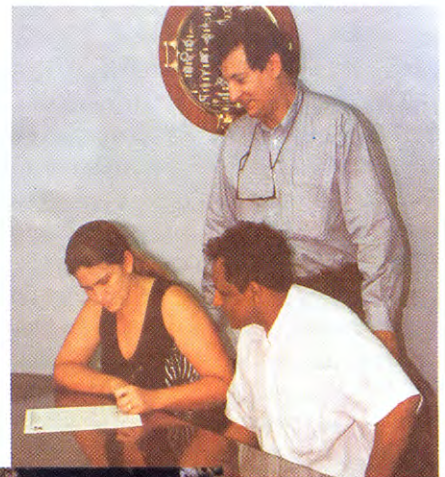
Preconceito

Cláudia, acredita que o preconceito em relação a mulheres Oficiais vai depender da postura adotada pelas novas oficiais no convívio profissional.

“Estamos ajudando a criar uma nova Marinha Mercante e temos de ser encaradas como profissionais aptas às nossas funções”.

No navio Caravelas, onde terminou a praticagem, Cláudia diz estar empolgada: “Tenho uma família no navio, todos me respeitam e me tratam como uma Oficial de Náutica”.

A Oficial de Náutica visitou o SINDMAR por curiosidade e acabou se associando. “Gostei muito da estrutura e das pessoas. Fui muito bem recebida e tirei algumas dúvidas. Com certeza, agora tenho um canal aberto e vou poder contar com ele. Aliás, todos os trabalhadores deveriam procurar os seus sindicatos, mesmo que fosse só para conhecê-los”, disse



Cláudia (esquerda), segunda Oficial de Náutica, assinando a ficha de filiação ao SINDMAR (acima), ao lado de Severino Almeida e José Serra



Cláudia. E brinca: “Acredito que sou a única mulher Oficial de Náutica sindicalizada”.

Depois fala sério: “Nós mulheres estamos quebrando uma tradição de muitos anos, por isso, temos que contar com todo o apoio possível. O do nosso sindicato será muito bem-vindo. Se nós, trabalhadores, não nos unirmos, não vamos vencer. Precisamos criar, cada vez mais, condições de igualdade dentro e fora da Marinha”. ⚓

Presença feminina no Congresso da Conttmaf

As mulheres marcaram presença no III Congresso Extraordinário da CONTTMAF. Numa prévia de como pretendem ocupar, daqui para frente, seu espaço no comando dos navios, várias alunas da Escola de Formação da Marinha Mercante (EFOMM) foram assistir, com seus colegas, às palestras apresentadas durante o primeiro dia do encontro. Impecáveis em seus uniformes brancos, mas num figurino discreto – de cabelos presos ou curtos e sem maquiagem – elas chamaram a atenção pela desenvoltura. Quando entrevistadas, não se furtaram a responder a perguntas mais delicadas.

Como a que diz respeito ao preconceito que poderão sofrer no início da carreira. “É um tiro no escuro”, dispara a carioca Renata Silva Almeida, aluna do quarto ano de Náutica. Renata, que tem planos de chegar a comandante, admitiu que já teve problemas ao tentar se empregar numa empresa de navegação. “Disseram que eu não podia ficar grávida”, contou Renata, que acabou não conseguindo o trabalho. Além deste tipo de situação, Renata admite que outro grande problema a enfrentar será a saudade da família – sentimento que, a rigor, afeta homens e mulheres embarcados.

Nos estágios que já fizeram a bordo, nenhuma das alunas entrevistadas disse

ter tido qualquer problema. Ao contrário, foram muito bem tratadas, afirmou Carla da Silva Giandalia, 21 anos, estudante de máquinas. “Eles me acolheram de uma forma impressionante. O comandante me tratava como se eu fosse sua própria filha”, contou ela.

Como a maioria dos jovens em início de carreira, Carla não pensa em casamento tão cedo. De imediato, quer um bom emprego e segurança financeira. “Não quero ser uma dona de casa”, afirma, categórica. E vai além: diz que pretende se associar ao sindicato em breve, pois vê na entidade uma família que luta unida pelos direitos de todos seus integrantes.

Já a mato-grossense Izis dos Santos, de 21 anos, pretende ser chefe de máquinas. Aluna do quarto ano do Curso de Formação de Oficiais do Ciaga, vê a carreira que escolheu – por incentivo dos amigos – com uma perspectiva otimista. Ela já fez o Período de Instrução no Mar (PIM)



Alunas da EFOMM, Renata (acima), Carla (à esquerda) e Izis (abaixo) assistiram às palestras do primeiro dia do Congresso da Conttmaf



– estágio onde se começa a colocar em prática o que se aprende em sala de aula. Durante esse período, não sofreu nenhum tipo de constrangimento. ✱

O que eles pensam?

Como os homens estão reagindo à novidade? Muito bem, obrigado. “É bem legal o espaço que a mulher está conquistando profissionalmente”, diz André Barros, aluno da EFOMM. Para seu colega de turma, Fernando Alves – ambos estão no segundo ano – há, com as mulheres, o mesmo companheirismo que há entre os homens. Os dois entraram na EFOMM por influência de parentes que também são da Marinha Mercante. Pretendem se-

guir carreira na atividade de *off-shore* (navegação de apoio marítimo). Para André e Fernando, o convívio profissional com as mulheres é o mais natural possível, opinião compartilhada pelos Oficiais de Náutica recém-formados, Fábio Muniz, 22 anos e Bruno Tavares, 23 anos. Foram eles que fizeram a Adaptação – espécie de recepção de alunos novos – com as primeiras alunas da EFOMM. Tudo transcorreu na maior normalidade, ga-

rantiram. Para Fábio e Bruno, o ingresso de mulheres na carreira de Oficiais da Marinha Mercante brasileira deveria ter ocorrido há mais tempo, pois em outros países já mulheres até no comando de navios. Mas ambos fazem uma ressalva: ao optar pela carreira, a mulher deve estar preparada para abster-se de certas coisas, como constituir família, por exemplo, já que a profissão exige um tempo maior de dedicação.

SINDMAR comemora um ano de fundação pronto para a luta

O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) completou, em março, um ano de existência. Mas, em que pese o simbolismo, suas lideranças não estão em clima de comemoração, mas de trabalho – afinal, trata-se de uma entidade que nasceu da disposição de unificar a luta dos Oficiais de Náutica e de Máquinas. O primeiro-presidente do SINDMAR, Severino Almeida Filho, vê na data um motivo a mais para desencadear novas lutas pela categoria.

Embora jovem, o Sindicato tem uma vasta lista de realizações. Participou, em 27 de setembro do ano passado, da importante manifestação contra a multinacional *Trico*, ato que repercutiu em várias partes do mundo. Em fevereiro, capitaneou uma paralisação de 24 horas dos navios da Transpetro – movimento reconhecido como legítimo pela Justiça e que deu novo alento às negociações com a empresa. Mas a história de lutas da categoria vem de longe.

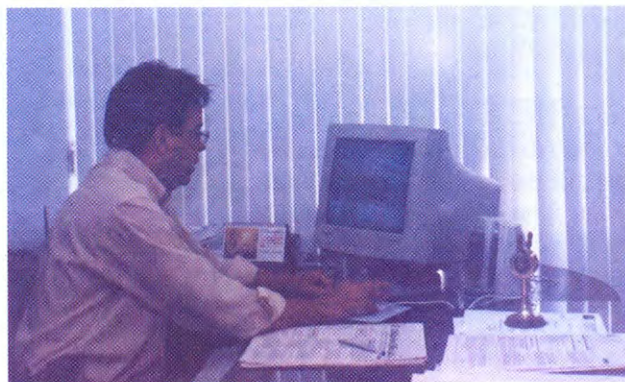
Greve e unificação

Ela começa em 1930, quando foram criados os sindicatos dos Oficiais de Náutica (Sindnáutica) e o de Máquinas (Sindmáquinas). Ao longo de sete décadas, cada um escreveu suas próprias páginas. Com o passar do tempo, entretanto, acharam pontos em comum, mesmo com suas diferenças.

Das caravelas de Cabral à Revolução Industrial, houve muitas mudanças a bordo. Um verdadeiro choque cultural. Na busca de identidades e do equilíbrio, foi lançada a semente, a idéia da unificação.

Essa idéia, de fato, começou a se delinear na década de 50, através de lideranças sindicais. Ganhou corpo em 87, na greve geral na Petrobras, da qual participaram Severino Almeida Filho e Jailson Bispo – hoje diretor financeiro do Sindicato – e na fundação do Movimento Unificar, em outubro de 1988, o embrião do SINDMAR. E se consolidou no início dos anos 90, na luta contra a revisão constitucional, quando os sindicatos ajudaram a parar a ponte Rio-Niterói.

Na nova sede, Auditório para palestras, seminários e aulas, como as do curso de Auditor Interno, realizado no mês de fevereiro deste ano



O Sindicato agora dispõe de uma rede de computadores, com 19 máquinas, ligada 24 horas à Internet

Em assembléia realizada em 16 de março de 2000 foi formalizada a criação, por unanimidade, do SINDMAR – que nasceu sob o signo de peixes, com a responsabilidade de representar cerca de oito mil trabalhadores, com cinco mil deles, aproximadamente, afiliados. O ex-presidente do Sindmáquinas, José Válido, é hoje o segundo presidente do SINDMAR.

Centro Educacional

A sede Comandante Emílio Bonfante, do SINDMAR, inaugurada em 29 de outubro de 99, possui hoje moderna rede de computadores ligados à Internet (veja matéria na página ao lado); auditório para palestras, aulas e seminários e um salão, onde o associado tem à disposição computador, telefone, TV a cabo e jornais diários. Além disso, a entidade dispõe de um Centro Técnico-Educacional onde funcionava o antigo Sindmáquinas, na Avenida Rio Branco 20, 11º andar. Em suas quatro salas são ministradas aulas de

informática e inglês e também cursos específicos para os marítimos, como o Básico de Inspeção de Embarcações, que se inicia no próximo dia 23, iniciado no dia 23 de abril.

Entre as preocupações do sindicato está a comunicação. Para isso existe uma diretoria a cargo do companheiro Félix Castro. Para ele, a implantação da assessoria de imprensa deve ampliar as relações do sindicato: “Com a implementação da Assessoria de Comunicação, o tema comunicação hoje é uma expressão qualificadora. Como exemplo citamos a modernização da página do sindicato na Internet; edição mensal do Jornal Unificar; o trabalho externo de jornalismo e assessoria de imprensa visando a ampliar as relações do sindicato com a sociedade e as informações internas promovidas por esse departamento a seus diretores no dia-a-dia de trabalho. Acreditamos que um grande movimento sindical passa pela questão da informação, alias como tudo nessa vida”. ✱

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.

O SINDMAR oferece ao seu associado todos os planos de saúde com desconto na primeira mensalidade e um preço especial para o da ASSIM- individual ou familiar. Mais informações com a Sra Claudia Maciel nos telefones: 253-3999/253-3994 ou 9835-3296.

Sede informatizada põe associado na rede virtual

O SINDMAR existe apenas há um ano e já está conectado à rede mundial de computadores. Sua sede, na Avenida Presidente Vargas 309, 15º andar, na Candelária, está totalmente informatizada, com uma moderna rede de computadores de 19 máquinas interligadas e acesso à Internet 24 horas. Cada diretor da entidade tem um computador e um e-mail próprio para facilitar os contatos com os associados.

A idéia é fruto da preocupação da diretoria em manter sempre um *link* com o associado e da necessidade de facilitar a rotina interna. “Isso facilita muito nosso trabalho, especialmente na hora de contatar os associados” afirma a recepcionista do Sindicato, Luciana do Sacramento.

Foram investidos mais de R\$ 30 mil na rede de computadores. A implantação começou no início do ano, mas a necessidade de informatização já existia desde as antigas sedes dos dois sindicatos – dos Oficiais de Náutica e dos Oficiais de Máquinas. Após a unificação e a compra da nova sede, a idéia se tornou viável.

Usou-se o que há de mais moderno em tecnologia e o SINDMAR não mediu esforços para colocar o que há de melhor à disposição de seus associados. A instalação e manutenção é responsa-

bilidade de uma empresa especializada, contratada pelo Sindicato. Graças a uma linha exclusiva e específica para Internet, adquirida pelo SINDMAR, não há problemas de conexão ou queda de rede. “Temos todos os nossos associados ca-

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



dastrados em banco de dados. Se for preciso entrar em contato até com algum navio, mandamos um e-mail. Nosso trabalho ficou muito mais ágil”, explica o secretário financeiro, Roberto de Moraes.

Os associados têm a seu dispor uma sala de estar, onde podem ler jornais e assistir à TV. Nela foi instalado um

computador, com acesso à Internet, que os associados podem usar à vontade.

De acordo com o segundo diretor financeiro do SINDMAR e responsável pela execução do projeto, Jailson Bispo, a informatização da entidade permite mais dinamismo à informação. Principalmente a que diz respeito ao associado, que deve manter o cadastro atualizado. Por isso, enfatiza Jailson, essa atualização é imprescindível. “Pedimos aos associados para se cadastrarem no *site*, para que possam nos mandar informações sobre suas atividades e necessidades e, assim, termos um canal direto com eles”, ressalta.

A home page oficial do Sindicato – www.sindmar.org.br – também teve mudanças. Agora, o associado encontra muito mais variedade, além de muitas informações sobre cursos, legislação, etc. O visitante cadastrado tem acesso a conteúdo exclusivo. O Navio, por exemplo, traz informações técnicas sobre navios e O Manual do Tripulante mostra o cotidiano de uma embarcação.

Atualmente o associado cadastrado já recebe um *clipping* – resumo de notícias – diário e outro semanal, elaborado pela Assessoria de Imprensa do SINDMAR e, brevemente, poderá abrir contas de *e-mail* usando o domínio sindmar.org.br.

TÁBUA DAS MARÉS

Federação

Anotem na agenda: a FNTTMFP está de nome novo. Atendendo solicitação da entidade, a Ministério do Trabalho e Emprego aprovou, em meados de abril, a mudança de denominação – que agora passa a ser Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins. A nova sigla é FNTTAA. Com a mudança, o endereço eletrônico da Federação passou a ser o seguinte: fntaquaviarios@uol.com.br

Travessia

A travessia Rio-Niterói pode ficar mais fácil tanto para o usuário quanto para funcionários da Barcas S.A. O SINDMAR está negociando o acordo coletivo de trabalho com a empresa, que acenou com a possibilidade da equiparação para eliminar a diferença de salários entre trabalhadores que ocupam o mesmo cargo. Também vai estudar a diminuição dos custos do plano de saúde. E os sindicalistas demitidos de seu quadro já foram readmitidos.



Maré Alta

Maré Baixa

Ação contra Braspetro

Através da portaria 60, publicada em 28 de março último no Diário Oficial, o procurador do Trabalho Rodrigo de Lacerda Carelli instaurou o Inquérito Civil Público 217/2001 para apurar denúncias do SINDMAR contra a Transpetro. As denúncias incluem desvio de funções, composição de embarcações com número inferior ao mínimo exigido e não observância da escala de repouso.

Alerta

Diversos associados empregados da Frota Oceânica têm procurado o Sindicato queixando-se da falta de Acordo Coletivo. A disposição geral é dar início a um movimento reivindicatório, com vistas inclusive a uma paralisação. As principais reivindicações dos trabalhadores da empresa são melhoria salarial, assinatura do acordo e condução.

Má escolha

A Metalnave diz que está aguardando a conclusão das negociações com a Flumar, Global e Petrobras para rever o salário de seus tripulantes – porém continua sem querer assinar Acordo Coletivo de Trabalho com os sindicatos. É por essas e por outras que a empresa passou a ser a última opção dos marítimos na escolha de embarque.

Conquista no curso de Port State Control / Ecep

A preocupação do SINDMAR com a segurança do trabalho marítimo trouxe mais uma conquista: a inclusão de 11 oficiais da Marinha Mercante no Curso Especial de Controle de Navio pelo Estado do Porto (Ecep). Para este ano, o Prepom só previra inscrições para oficiais de Marinha de Guerra e engenheiros navais. O curso, que forma o inspetor do Port State Control, tem a duração de três meses. Nesse período estuda-se

controle de inspeção de navios, em instalações de máquinas e em plataformas, com objetivo de evitar acidentes que ponham em risco a vida de trabalhadores e o meio ambiente. Esta atividade teve origem nos Estados Unidos e em países da Europa que começaram a fazer inspeções em navios de outras nacionalidades para evitar a circulação de navios abaixo dos padrões de segurança.

Logo, a Organização Marítima Inter-

nacional (IMO) passou a apoiar a formalização de acordos regionais, nos moldes do Memorando de Entendimentos de Paris, de 1982, para a criação do Controle do Estado do Porto (Port State Control).

Na América Latina, a criação do Port State Control ocorreu em 1992, pelo Acordo de Viña Del Mar. No Brasil, as inspeções em navios estrangeiros tiveram início em 1995.

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

Impresso