



# unificar

Revista do Sindicato Nacional dos  
Oficiais da Marinha Mercante · SINDMAR  
Brazilian Maritime Officers Union

Número 47  
Junho de 2017

## Palavra do Presidente: A Reforma Trabalhista

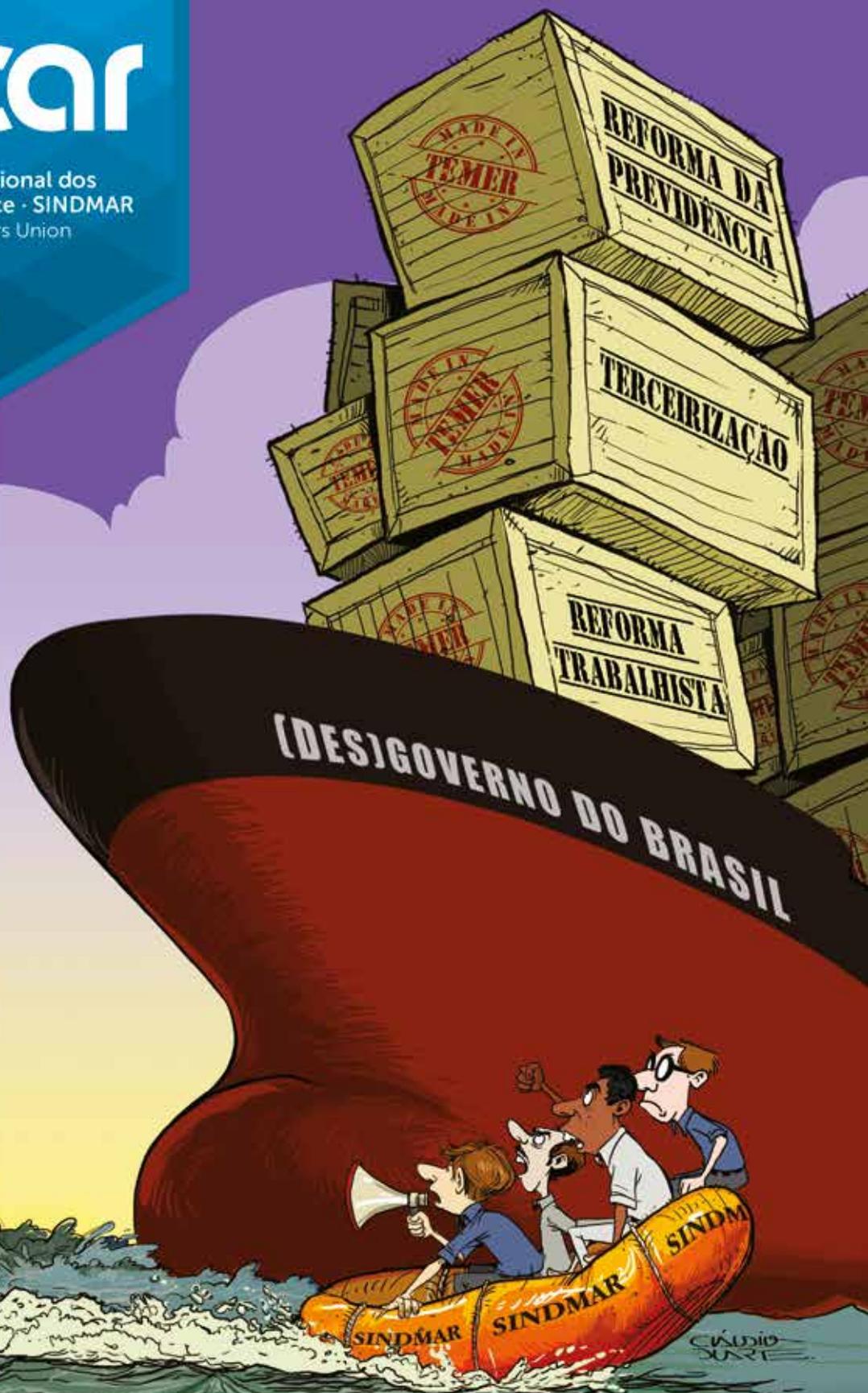
*A Word from the President:  
Employment Reform Plan*

## Marítimos vão às ruas por direitos e para barrar as reformas antitrabalhistas

*Maritime workers take  
the streets to secure  
their rights and halt  
employment reform plans*

## Armadores brasileiros contribuem para o desmanche criminoso na Ásia

*Brazilian shipowners  
contribute to criminal  
shipbreaking in Asia*



**SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - SINDMAR**

Sede: Avenida Presidente Vargas, 309,  
16º andar, Centro, Rio de Janeiro, RJ  
CEP 20040-010

+55 21 3125 7600  
www.sindmar.org.br  
imprensa@sindmar.org.br

**REDES SOCIAIS:**



**DELEGACIA REGIONAL DE BELÉM**

Avenida Governador José Malcher,  
168, salas 201, 218 e 219  
Centro Empresarial Bolonha,  
Nazaré, Belém, PA, CEP 66035-100  
+55 91 3345 3460  
+55 91 3345 3461  
+55 91 3345 3459 (fax)  
delegadopa@sindmar.org.br

**DELEGACIA REGIONAL DE VITÓRIA**

Rua Professor Almeida Cousin, 125,  
salas 401, 402 e 422, Enseada do Suá,  
Vitória, ES, CEP 29050-565  
+55 27 3327 6688  
delegadoes@sindmar.org.br

**DELEGADO REGIONAL DE FORTALEZA**

+55 85 98816 4539  
delegadoce@sindmar.org.br

**DELEGACIA REGIONAL DE SANTOS**

Avenida Ana Costa, 79, Conjunto 62  
Gonzaga, Santos, SP, CEP 11060-001  
+55 13 3232 2373  
delegadosp@sindmar.org.br

**DELEGACIA REGIONAL DE PARANAGUÁ**

Rua Rodrigues Alves, 800, sala 402  
Costeira, Paranaguá, PR, CEP 83203-170  
+55 41 3422 0703  
delegadopr@sindmar.org.br



**DIRETORIA DO SINDMAR**

**Primeiro Presidente**

Severino Almeida Filho

**Segundo Presidente**

José Válido Azevedo da Conceição

**Diretor Secretário**

Odilon dos Santos Braga

**Primeiro Diretor Financeiro**

Nilson José Lima

**Segundo Diretor Financeiro**

Jailson Bispo Ferreira

**Diretor de Comunicação**

Paulo Rosa da Silva

**Diretor Procurador**

Marco Aurélio Lucas da Silva

**Diretor de Educação e Formação Profissional**

José Nilson Silva Serra

**Diretor de Relações Internacionais**

Carlos Augusto Müller

**O SINDMAR É FILIADO À:**



## REPORTAGENS

- 22 **MARÍTIMOS VÃO ÀS RUAS** por direitos e para barrar as reformas antitrabalhistas
- 36 **MARITIME WORKERS TAKE THE STREETS** to secure their rights and halt employment reform plans
- 42 **FORMADOS PARA O DESEMPREGO** Mercado de trabalho recebe jovens Oficiais desempregando os mais antigos.
- 48 **CASO YANA BELL** Quando o armador se torna o abutre
- 54 **ARMADORES BRASILEIROS** contribuem para o desmanche criminoso na Ásia
- 62 **BRAZILIAN SHIPOWNERS** contribute to criminal shipbreaking in Asia

FHM  
FUNDAÇÃO HOMEM DO MAR

- 78 **CURSO PIONEIRO QUALIFICA OPERADORES DE ESTAÇÃO DE PRATICAGEM**  
FHM assegura o mais alto padrão no setor
- 82 **1ª TURMA DE INSTRUTORES DE TREINAMENTO EM SERVIÇO DE VTS**  
No CSA os alunos puderam vivenciar situações semelhantes às enfrentadas na vida real
- 84 **GISELLE SILVA**  
O valor do fator humano

## NOTÍCIAS

- 66 **MARÍTIMOS REJEITAM PERDAS:** segunda proposta da Petrobras e da Transpetro para o 1x1 tem 97% de rejeição
- 68 **ELEIÇÕES PARA O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA TRANSPETRO**  
Após denúncias, empresa propôs reiniciar processo eleitoral de representante dos trabalhadores
- 71 **TRANSPETRO SEGUE CONTRATANDO TEMPORÁRIOS**  
Oficiais aprovados no Processo Seletivo aguardam ser efetivados
- 72 **ACT ELCANO**  
Reajustes acima da inflação e ganho real
- 73 **MERCOSUL LINE**  
Práticas reprováveis travam negociação de ACT justo
- 74 **CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO** chega ao Congresso Nacional
- 75 **MARÍTIMOS SÃO EXCLUÍDOS** de debate sobre presença estrangeira no Offshore
- 76 **TEMER NOMEIA PRIMO DE GILMAR MENDES PARA ANTAQ**
- 77 **SINDMAR MANTEM-SE FIRME** contra proposta indecente das empresas do Apoio Marítimo

## SEÇÕES

- 4 **MENSAGENS DO LEITOR**
- 5 **TÁBUA DAS MARÉS**
- 6 **PALAVRA DO PRESIDENTE**  
A Reforma Trabalhista
- 10 **A WORD FROM THE PRESIDENT**  
*Employment Reform Plan*
- 13 **TERCEIRIZAÇÃO:** empobrece, escraviza, mutila e mata
- 16 **QUEM FAZ O SINDMAR**
- 16 **RENIALDO SALUSTIANO**  
Entrevista com o Oficial de Náutica, Delegado Sindical em Santos, SP
- 21 **OSM NELSON NUNES (GINA)**  
1940 – 2017  
"Tenham garra!"
- 85 **AVISO AOS NAVEGANTES**
- 85 **SINDMAR OBTÉM DA DPC A DISPENSA DE HOMOLOGAÇÃO PARA BRASILEIROS EM NAVÍOS ESTRANGEIROS**
- 86 **CONVENÇÃO SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO COMPLETA UM ANO DE RATIFICAÇÃO NO BRASIL**
- 90 **APOSENTADOS**  
Livros para todos
- 92 **DIÁRIO DE BORDO**
- 98 **VISITAS A BORDO**
- 102 **DE OLHO NA MÍDIA**  
Participação dos Marítimos na Greve Geral é destacada na mídia
- 104 **ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO**
- 106 **CULTURA MARÍTIMA**  
A beleza das portas do IPHAN, Rio

## EXPEDIENTE DA REVISTA UNIFICAR · PUBLICAÇÃO DO SINDMAR



## UNIFICAR · EDIÇÃO 47

**Editor:** Jaider Batista da Silva  
**Reportagem e Redação:** Aparecida Oliveira, Glauce Tolomei, Jaider Batista da Silva  
**Edição de Fotografia:** Leonardo Lisboa  
**Fotos:** Acervo SINDMAR, Aparecida Oliveira e Leonardo Lisboa  
**Projeto Gráfico:** Leonardo Lisboa

**Arte da capa:** Cláudio Duarte  
**Tradução:** Laura Zúñiga  
**Revisão:** Simone Motta  
**Impressão:** Gráfica Cruzado  
**Tiragem:** 6 mil exemplares

*Os artigos são de responsabilidade dos autores*

# MENSAGENS DO LEITOR



E-MAIL

Caros companheiros, boa tarde! Muito me orgulho em ter participado desta histórica greve. Continuo ativo, apesar dos 64 anos de idade e 44 anos de profissão. Infelizmente, hoje sou obrigado a conviver com a covardia da redução de pessoal em atividade offshore, através de CTS absurdo com comprometimento de operações e segurança do pessoal, impostos por quem não tem nenhum conhecimento da atividade marítima. Agradeço a todos pelo reconhecimento. Saudações marinheiras enviadas por um sabiá.

| OSM Floriano - Turma de 1972  
Sobre a matéria dos 30 anos da greve de 1987

Prezado Sr. Presidente, Prezados Senhores Diretores, boa noite!  
Desejo num primeiro momento parabenizar ao Comandante Muller por estar compondo esta Diretoria nos próximos três anos. Num segundo momento desejo parabenizar toda a equipe pelos grandes resultados alcançados até este ano, que serão mantidos. Achei a iniciativa do vídeo excelente, já que a Revista eventualmente reporta alguns feitos com um pequeno atraso.  
Atenciosamente,

| OSM Mario dos Santos Gomes



FACEBOOK

Eu estava nesta greve, trabalhando no Lloyd Brasileiro no navio Lloyd Marselha vindo da África do Sul para Santos, meu Deus, o tempo passa muito rapidamente. A Marinha tomou conta do navio, foi uma loucura, só Deus, eu hoje estou vivo.

| Luiz Carlos Silva Madureira  
Sobre a matéria dos 30 anos da greve de 1987

Foi a pior proposta de todos os tempos, estão brincando com o trabalhador. Pelo que vejo, lá só existem piadistas fazendo proposta. A greve é inevitável.

| CS  
Sobre a proposta da Transpetro para implantação do regime de trabalho e repouso 1x1

# MARÉ ALTA

## VENDO MAIS À FRENTE



A empresa Elcano destaca-se positivamente entre as empresas da Cabotagem brasileira e antecipa negociação ACT com ganhos reais nos salários dos Oficiais e Eletricistas, com abrangência para os próximos dois anos.

## DEMOROU, MAS RECONHECEU



O SINDMAR acertou ao denunciar que o processo eleitoral visando à eleição do representante dos trabalhadores no Conselho de Administração da Transpetro apresentava falhas. A empresa finalmente cancelou o processo eleitoral em andamento e informou que pretende realizar nova eleição em breve seguindo as recomendações ditadas pelas Entidades Sindicais.

# MARÉ BAIXA

## HIDROVIAS DO BRASIL QUER PRECARIZAR EMPREGOS EM ACT

O ACT com a Hidrovias do Brasil está ameaçado pela postura rígida da empresa: diz não à correção da remuneração frente à inflação, não às garantias de seguro de vida e assistência médica, nega-se a incluir segurança do trabalho, qualificação ou hospitalização no exterior. Há indicador de que a Hidrovias quer classificar os navios de Cabotagem como fluviais para aviltar salários e as condições laborais.

## DECISÕES EQUIVOCADAS

A nova Lei de Migração sancionada pelo presidente Michel Temer em 24 de maio deixa de considerar a defesa do trabalhador nacional em seus fundamentos, inibe a proteção do mercado de trabalho nacional e não leva em conta o *dumping* laboral resultante da aplicação de mão de obra de países de baixo custo em setores estratégicos da economia brasileira.

## INÉRCIA PROGRAMADA

O processo seletivo da Transpetro para Oficiais, iniciado em outubro de 2016, não resultou até meados de 2017 na efetivação de nenhum novo Oficial nos quadros da empresa. Enquanto isso, a Transpetro continua contratando Marítimos sem publicidade e sem transparência por prazo determinado.

## DISCRIMINAÇÃO

Apesar da insistência do SINDMAR, até o momento a Transpetro não lançou edital visando realizar Processo Seletivo Público para Marítimos subalternos, entre os quais os Eletricistas.

## PROPOSTA AVILTANTE

A empresa Mercosul Line, controlada pela poderosa Maersk, não avança nas negociações desde novembro de 2016 e deseja impor aos Oficiais e Eletricistas proposta aviltante de Acordo Coletivo de Trabalho, sem considerar a correção do índice inflacionário do período.

## PEDÁGIO CARO

Última empresa da Cabotagem a discutir com os Sindicatos a implantação do regime de embarque 1x1, a Transpetro prossegue em sua tentativa de condicionar o necessário e justo regime de trabalho em seus navios a perdas salariais inaceitáveis que chegariam a 1/4 dos valores pagos como salários ao longo de 2 anos.



## A REFORMA TRABALHISTA

### **Subjugar os trabalhadores, enfraquecer os sindicatos e dificultar o acesso à Justiça**

Todas as vezes em que ocorreram conquistas e avanços nos direitos, isso se deu pela luta dos trabalhadores. Em momento nenhum foi simples concessão dos governantes e nunca foi dádiva do patronato. Os riscos e as ameaças aos direitos dos trabalhadores nunca foram tão orquestrados e nunca estiveram tão próximos de se tornar realidade no Brasil como hoje. Reforma da Previdência, reforma trabalhista e lei da terceirização irrestrita compõem esse conjunto de perversidades que os políticos e empresários querem travestir de reformas modernizantes, com muita propaganda na mídia. A grande imprensa, na tevê, no rádio e na internet, há muito abriu mão da sua função social de informar. Aplica-se, o tempo todo, a moldar a opinião em favor do governo e dos empresários que alimentam o seu caixa com os contratos de publicidade.



A reforma trabalhista que o atual governo tenta impor a qualquer custo atinge em cheio os trabalhadores marítimos. Além das perdas gerais de todos os trabalhadores, para os Marítimos há peculiaridades mais perversas. Grande parte dos avanços nos direitos dos trabalhadores marítimos tem ocorrido por meio dos Acordos Coletivos de Trabalho – ACT, que aperfeiçoam, preenchem lacunas e firmam conquistas além do previsto na Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT. É por meio desses Acordos que os direitos dos Marítimos são modernizados e fixados no padrão das relações trabalhistas das sociedades mais avançadas social e economicamente. Tanto o regime de trabalho a bordo como o tempo de repouso desembarcado, por exemplo, são regidos por Acordos Coletivos de Trabalho – ACT, que só são obtidos e mantidos em decorrência de um sindicalismo forte.

Para firmar acordos vantajosos e de efeito duradouro, é necessário que os sindicatos sejam bem estruturados, disponham de inteligência e agilidade na defesa dos associados, estejam eles embarcados ou desembarcados, em licença ou aposentados. A reforma busca o enfraquecimento da estrutura sindical, o desmonte do suporte jurídico aos trabalhadores, o esvaziamento da capacidade dos sindicatos para as negociações, a mobilização e a denúncia, trazendo ainda mais dificuldades para

que o interesse e os direitos do trabalhador marítimo prevaleçam frente ao empregador. É contra esse sindicalismo atuante, efetivo, de conquistas para os trabalhadores, que a reforma trabalhista, a propaganda governamental e o pseudojornalismo da grande mídia se levantam.

No seu conjunto, a desregulamentação proposta na reforma trabalhista provoca um enorme salto para o passado e o atraso. Durante quase quatro séculos, as relações trabalhistas no Brasil foram reduzidas ao trabalho escravo. O trabalhador era propriedade sobre a qual o senhor detinha direitos de vida e morte. A luta contra o trabalho escravo já havia resultado na abolição em diversas províncias brasileiras, quando em 1888 foi proclamada a Lei Áurea. A iniciativa de maior alcance foi liderada por um trabalhador marítimo, Francisco José do Nascimento, prático das docas de Fortaleza, que ficou conhecido como o Dragão do Mar. Com os seus companheiros, em 1881, fechou aquele porto para o embarque e o desembarque de escravos, forçando a abolição em todo o Ceará três anos depois.

Nos 40 anos que se seguiram à Abolição, a regulamentação dos direitos trabalhistas resumiu-se à Lei Áurea e às modificações em razão dela, não tendo os governantes se dado à tarefa de elaborar uma legislação específica. A inércia das autoridades não

era justificada por falta de ação dos trabalhadores. Cem anos atrás, em 1917, ocorreram as primeiras greves robustas dos trabalhadores brasileiros, principalmente em São Paulo, onde o novo operariado, urbano e emigrado da Itália e da Espanha, exigia proteção legal nas relações de trabalho.

A partir de 1930, no primeiro governo do presidente Vargas, uma Lei Geral do Trabalho já havia regulamentado questões como a nacionalização do trabalho, os acidentes de trabalho, as convenções coletivas e instituído a Justiça do Trabalho. Em 1943, com a CLT, os trabalhadores urbanos, em torno de 10% da mão de obra do País àquela época, passaram a ter a proteção legal dos seus direitos. A CLT foi alargada em 1963, no governo do presidente João Goulart, para incluir os trabalhadores rurais por meio da Lei que ficou conhecida como Estatuto Rural. A mais recente expansão da CLT incluiu o último grande grupo de trabalhadores que havia ficado de fora, mais de seis milhões de empregados domésticos, em 2015, no governo da presidenta Dilma.

Essa construção dos direitos trabalhistas ao longo de quase 130 anos, desde a Abolição da Escravatura, está ameaçada de ruir em poucos meses por causa dos compromissos firmados pelo atual governo com o empresariado que patrocinou a sua ascensão, por meio do rompimento da ordem democrática. No quesito das garantias ao trabalho, o Brasil aparece na ordem dos países acima dos que não preveem nenhum direito trabalhista, como a Somália e a Índia; dos que têm esses direitos sob sistemática violação, como o Chile e os Estados Unidos, mas abaixo dos que mais zelam por seus trabalhadores, como o Uruguai, a Alemanha e a Dinamarca. A desregulamentação com a qual o atual governo está comprometido implica devolver o Brasil à sua pré-história como nação, com o Estado abrindo mão da sua tarefa de proteger os cidadãos, deixando para o Mercado reger a sua própria ganância, cujo mecanismo é o de transformar sofrimento em ouro.

O simples fato de um recuo estar sendo ensaiado já é terrível o bastante. Esta é a hora em que os trabalhadores brasileiros deveriam lutar pela redução da jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais, como já é realidade na maioria dos países avançados. No entanto, o projeto de lei 6787/2016, em tramitação no Congresso, estende a jornada permitida às 48 semanais, como era antes da Constituição de 1988. O PL mutila o direito do trabalho no País ao propor a alteração de 100 pontos da CLT, com o foco em



prejuízos para os trabalhadores e atendimento aos interesses dos grupos empresariais que sustentam o atual governo.

Entre esses pontos, coloca os acordos negociados entre empresas e trabalhadores acima dos preceitos legais, desconsiderando que apenas 17% dos trabalhadores brasileiros são sindicalizados, com uma ampla maioria, portanto, desorganizada para a negociação direta. O projeto da Reforma libera mulheres grávidas e lactantes para trabalho em locais insalubres, o que hoje é proibido. Por ele, as férias dos trabalhadores poderão ser parceladas em até três vezes e o horário de almoço poderá ser reduzido para até 30 minutos. O trabalho remoto, teletrabalho, realizado em casa, e o trabalho intermitente, ficam completamente a depender da negociação entre trabalhador e empresa, sem nenhuma orientação do Estado.

Para evitar qualquer capacidade de reação dos trabalhadores, o governo propõe em sua Reforma o



fim da contribuição sindical, de modo a desmontar a atual rede de cooperação e proteção mútua entre os mais de cem milhões de brasileiros e brasileiras que vivem do seu suor, das suas habilidades e da sua inteligência – os trabalhadores. Enquanto isso, nada limita o caixa dos patrões, da FIESP à FIRJAN ou no Sistema S, nem como os seus recursos podem ser utilizados. É uma tentativa clara de controlar, amordaçar e submeter a representação legítima dos trabalhadores. Neste momento, um Congresso Nacional muito conservador, composto em mais de dois terços por ruralistas e empresários, conspira com um presidente impopular e ilegítimo para fazer as reformas contra os trabalhadores.

Todas as vezes em que ocorreram conquistas e avanços nos direitos, isso se deu pela luta dos trabalhadores. Em momento nenhum foi simples concessão dos governantes e nunca foi dádiva do patronato. Os riscos e as ameaças aos direitos dos trabalhadores nunca foram tão orquestrados e nunca estiveram tão próximos de se tornar realidade no Brasil como

hoje. Reforma da Previdência, reforma trabalhista e lei da terceirização irrestrita compõem esse conjunto de perversidades que os políticos e empresários querem travestir de reformas modernizantes, com muita propaganda na mídia. A grande imprensa, na tevê, no rádio e na internet, há muito abriu mão da sua função social de informar. Aplica-se, o tempo todo, a moldar a opinião em favor do governo e dos empresários que alimentam o seu caixa com os contratos de publicidade.

Somente um levante dos trabalhadores contra essas medidas pode estancá-las e dar limites ao atual governo em sua sanha antitrabalhista. Somente com sindicatos fortes, influentes e bem estruturados, os trabalhadores poderão fazer prevalecer os seus direitos.

Juntos somos mais fortes. Unidade e Luta!

Severino Almeida Filho  
Presidente da CONTTMAF e do SINDMAR



## EMPLOYMENT REFORM PLAN

**It overpowers the workers, weakens unions and hinders access to justice**

Whenever there were gains and advances in rights, this was due to the workers' efforts. At no time was it a simple granting of rulers and was never a gift from employers. The risks and threats to workers' rights have never been so orchestrated neither so close to becoming a reality in Brazil like today. Social security and labour reforms, as well as unregulated outsourcing laws make up for this set of irregularities that politicians and entrepreneurs want to sell as modernizing reforms with propaganda backup. The mainstream media, via TV, the radio and the internet, have long given up its social function of informing. It devotes itself continuously to shaping the public's opinion in favour of the government and of the entrepreneurs who supply their funds with advertising contracts.



Whenever there were gains and advances in rights, this was due to the workers' efforts. At no time was it a simple granting of rulers and was never a gift from employers. The risks and threats to workers' rights have never been so orchestrated neither so close to becoming a reality in Brazil like today. Social security and labour reforms, as well as unregulated outsourcing laws make up for this set of irregularities that politicians and entrepreneurs want to sell as modernizing reforms with propaganda backup. The mainstream media, via TV, the radio and the internet, have long given up its social function of informing. It devotes itself continuously to shaping the public's opinion in favour of the government and of the entrepreneurs who supply their funds with advertising contracts.

The employment reform plan that the current government tries to impose at any cost affects maritime workers directly. Apart from losses to workers in general, there are more perverse peculiarities impacting maritime workers. Much of the progress made in the rights of maritime workers has taken place through the Collective Labour Agreements (CLA), which improve, fill in gaps and secure achievements beyond the provisions of the Consolidation of Labour Laws (CLL). It is with these agreements that the rights of maritime workers are modernized and set in the standard of more advanced societies' labour relations, both socially and economically. The on-board working regime and the remaining time landed, for example, are ruled by Collective Labour Agreements (CLA), which are only achieved and maintained due to strong trade unions.

In order to sign agreements that are advantageous and have a lasting effect, it is necessary for the unions to

be well structured, equipped with intelligence and flexibility in the defence of its members, whether they are boarded or landed, on leave or retired. The reform plan seeks to weaken the structure of the trade union, dismantle legal support for workers, and deplete the unions' capacity for negotiation, mobilization and denunciation, making it even more difficult for the interests and rights of the maritime worker to prevail over the employer's. The employment reform plan, the governmental propaganda and the pseudo-journalism of the mainstream media rise against this active, effective unionism of achievements for the workers.

Mainly, the proposed deregulation on the employment reform plan causes huge delays regarding updates of workers' rights. For nearly four centuries work relations in Brazil were reduced to slave labour; the worker was property over which the "master" held the rights of life and death. The struggle against slave labour had already resulted in the scrapping of this work relation in several Brazilian provinces, when in 1888 the Golden Law (Lei Áurea) was proclaimed. A maritime worker led the farthest-reaching initiative from the docks of Fortaleza, Francisco José do Nascimento, nicknamed the Dragon of the Sea. Together with his colleagues, he closed that port for the boarding and disembarkment of slaves in 1881, forcing the abolition of slavery throughout Ceará three years later.

In the 40 years that followed the abolition of slavery, the regulation of working rights was summarized by the Golden Law and the changes according to it; the rulers did not put themselves to the task of elaborating specific legislation. The apathy of the authorities was not justified by the workers' lack of action. A hundred years ago,

in 1917, the first robust strikes carried out by Brazilian workers were seen – especially in São Paulo – where the new urban and emigrant workers from Italy and Spain demanded legal protection in work relations.

As of 1930, during the first of President Vargas' government, a General Employment Law had already regulated issues such as work nationalization, work accidents, collective agreements and established labour rights. In 1943 with the CLL, urban workers that gathered around 10% of the country's manpower at the time – were given legal protection of their rights. The CLL was extended in 1963 under the government of President João Goulart, in order to include rural workers under the Law that became known as the Rural Statute. The latest CLL expansion included a large group of workers that had been previously overlooked, over six million housemaids, under President Dilma's government in 2015.

This development of labour rights, improved for almost 130 years since the abolition of slavery is under threat of collapse in just a few months due to commitments made by the current government with businessmen who funded its rise to power, through non-compliance with democratic order. Regarding work guarantees, Brazil ranks higher than countries with no labour law, such as Somalia and India; higher than the ones that systematically violate workers' rights, such as Chile and the United States; but lower than those countries that care the most for their workers, such as Uruguay, Germany and Denmark. The deregulation with which the present government is committed to implies returning Brazil to its prehistory as a nation, with the State giving up its task of protecting citizens, leaving the market to regulate according to its own greed, and whose mechanism is to transform suffering into gold?

The simple fact that a retreat is being rehearsed is terrible enough. This is when Brazilian workers should be fighting towards reducing from 44 to 40 the weekly working hours – already a reality in many developed countries. However, the bill 6787/2016 – currently in Congress, expands it to 48 weekly working hours, like it was before 1988's Constitution. This bill wrecks labour law in the country by proposing to change 100 topics of the CLL, focusing on losses for workers and meeting the interests of the business groups that support the government currently in charge.

Among these topics are agreements previously secured between companies and workers above legal principles, not taking into account that only 17% of the Brazilian workers are unionized, leading a large majority, there-

fore, to a disorganized direct negotiation. The proposed reform project allows pregnant and breastfeeding women to work in unhealthy places, which is currently banned. According to it, the workers' holidays can be split in up to three instalments, and lunchtime can be reduced down to 30 minutes. Remote working, telecommuting, home office and intermittent work are totally dependent on negotiation between worker and company, without any guidance from the State.

In order to prevent any reaction from the workers, the government proposes in its reform bill the end of the union contribution, in order to dismantle the current network of cooperation and mutual protection between the more than one hundred million Brazilians workers who depend on their work for survival. Meanwhile, there is no limitation to the bosses' cashflow – nor FIESP, FIRJAN or System S – not even to how their resources can be used. It is a clear attempt to control, gag and subdue workers' legitimate representation. Right now, a very conservative Congress, of which over two-thirds are entrepreneurs or members of agribusiness, conspires with an unpopular and illegitimate president to carry out the reforms against the workers.

Whenever there were achievements and advances in labour rights, it was due to the workers' ongoing demands. At no point whatsoever there was a plain concession from the government, and employers never granted it. The risks and threats to workers' rights have never been so orchestrated and have never been so close to becoming a reality in Brazil like today. Social security and labour reforms, as well as unregulated outsourcing law make up for this set of irregularities that politicians and entrepreneurs want to sell as modernizing reforms with propaganda backup. The mainstream media, via TV, the radio and the internet, has long given up its social function of informing. It devotes itself continuously to shaping the public's opinion in favour of the government and of the entrepreneurs who supply their funds with advertising contracts.

Only a workers' uprising against these measures will be able to halt them and impose limits to the current government regarding its upheaval against workers. It is only with strong, influent and well-structured unions that workers will manage to impose their rights.

We are stronger together. Unity and struggle!

Severino Almeida Filho  
President of CONTTMAF and SINDMAR



Protesto contra o projeto de lei da terceirização e as reformas da Previdência e trabalhista, na Candelária - Rio

# TERCEIRIZAÇÃO: EMPOBRECE, ESCRAVIZA, MUTILA E MATA

No setor marítimo, se nada for feito, a terceirização se tornará campo fértil para as empresas de fornecimento de mão de obra, para as falsas cooperativas e para a retirada dos direitos que, por meio de seus Sindicatos, os trabalhadores marítimos têm conquistado. As investidas virão de todos os lados, com oferta de mão de obra de baixo custo e sem garantias sociais.



Foto: Fabio Rodrigues Pozzeboim / Agência Brasil

Manifestantes protestam contra o projeto de lei da terceirização

Em mais uma ação contra os trabalhadores, o governo federal patrocinou a aprovação da Lei 13429/2017, que torna irrestrita a aplicação da terceirização, na iniciativa privada e no serviço público, nas atividades-meio e nas atividades-fim. Para conseguir uma lei de terceirização em tempo recorde, o governo apresentou o Projeto de Lei – PL 4330, que, por avaliação da intensidade dos seus danos, tinha sido descartado há 15 anos em alguma gaveta na Câmara dos Deputados.

É mais uma manobra de um governo sem voto e sem legitimidade, que firmou obrigações e compromissos com grupos empresariais, financeiros e de mídia para chegar ao poder. Isso explica o paradoxo de se ter todo o núcleo do governo e da sua base de apoio parlamentar envolvido em escândalos de corrupção, a despeito de ter pegado carona na legítima indignação do povo brasileiro contra a corrupção.

A terceirização, desenvolvida a partir dos anos 90 nos Estados Unidos e no Japão visando ao ganho de eficiência das empresas, chegou ao Brasil, já

naquela época, totalmente focada na redução de custos, que na prática implica efetiva redução dos direitos dos trabalhadores. Nos países da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico – OCDE, a terceirização foi promovida como geradora de novos postos de trabalho, o que essa organização em suas avaliações mais recentes considera ter sido um erro de cálculo.

No Brasil, nesse mesmo período em que a desregulamentação do trabalho avançou, a quantidade de auditores fiscais do trabalho reduziu-se a número menor do que em 1990, com mil vagas não ocupadas e pouco mais de 2.500 auditores na ativa. Um novo fenômeno foi provocado pela terceirização: as empresas quando não recolhem o Fundo de Garantia – FGTS e não respeitam os direitos dos trabalhadores, sendo flagradas pela fiscalização, mudam a razão social – o nome e o registro – para continuarem a funcionar, descartando os seus empregados anteriores e ignorando os prejuízos causados. A desregulamentação combinada com a falta de fiscalização torna os números da terceirização assustadores.

Hoje, conforme dados do Ministério do Trabalho, 26 em cada 100 trabalhadores brasileiros são contratados por empresas terceirizadas, mas 81% das ocorrências de trabalho análogo ao de escravo atingem a esses terceirizados, assim como sete em cada dez casos de acidentes de trabalho. A insegurança e a precarização do trabalho fazem que esses 26% dos trabalhadores gerem quase 40% dos processos na Justiça do Trabalho. Pior: de todos os trabalhadores terceirizados contratados ao longo de um ano, 64% perdem o emprego nesse mesmo prazo, o dobro do que acontece com os trabalhadores diretos. Essa desproporção entre a quantidade de empregados terceirizados e a altíssima participação deles nos prejuízos que se abatem sobre o conjunto dos trabalhadores brasileiros acontece sob uma legislação ainda restritiva.

Para se ter uma noção do alcance da nova lei, tome-se como exemplo uma das categorias mais transformadas pela terceirização desde a década de 1990. Naquela época, os bancários em todo o Brasil somavam um milhão de trabalhadores diretos e 200 mil terceirizados. Atualmente, eles foram reduzidos a 400 mil e os terceirizados já são um milhão e quatrocentos mil trabalhadores no setor. Essa transformação foi possível sob a permissão de se terceirizar apenas as atividades-meio, como consta na Súmula 331/2011 do Tribunal Superior do Trabalho – TST.

Com a nova lei a permitir a terceirização nas atividades-fim, prevê-se a inversão da proporção de 26% de empregados terceirizados na força de trabalho brasileira. Em pouco tempo, essa pode ser a proporção dos empregados diretos, com os terceirizados chegando a três de cada quatro trabalhadores no País. Em vez de elevação da condição dos terceirizados, rebaixam-se as condições e os direitos dos empregados diretos. Esse é o fenômeno conhecido como mexicanização, por causa da implantação ostensiva desse modelo naquele país. Por ele, as ameaças aos direitos dos trabalhadores são garantidas por desregulamentação brutal, como definida na nova lei, que estende o período de experiência de 90 para 180 dias, podendo ter uma segunda extensão de mais 90 dias, totalizando nove meses de trabalho temporário.

Ao final desse período, as mulheres não alcançam o direito de estabilidade pós-parto e para todo o conjunto dos trabalhadores não há férias, nem décimo terceiro, nem seguro desemprego. Isso esten-

dido ao longo da vida laboral, faz que a Previdência Social se torne inalcançável ao trabalhador terceirizado. Ao fim, a terceirização faz mais uma vítima: a Previdência Social, que deixa de arrecadar e sofre retração de receitas. Quem ganha com essa retirada de direitos dos trabalhadores? A Fenaprevi, federação que reúne as empresas de Previdência Privada acaba de anunciar que, em 2016, em plena crise econômica nacional, a captação líquida de suas associadas aumentou 20%. É necessário ir longe para descobrir quem mais ganha e a quem interessa a aprovação das reformas patrocinadas por esse governo a toque de caixa?

No setor marítimo, se nada for feito, a terceirização se tornará campo fértil para as empresas de fornecimento de mão de obra, para as falsas cooperativas, para a retirada dos direitos que, por meio de seus Sindicatos, os trabalhadores marítimos têm conquistado. As investidas virão de todos os lados, com oferta de mão de obra marítima de baixo custo e sem garantias sociais. Os empregados terceirizados, enfraquecidos, serão conduzidos a outras representações sindicais, mercantilistas e de fachada, minando o poder de defesa dos direitos dos trabalhadores marítimos que o SINDMAR e outros coirmãos têm hoje.

A lei aprovada ainda pode ser anulada pelo Supremo Tribunal Federal – STF, onde tramitam duas Ações de Inconstitucionalidade. Esta é a hora de nos levantarmos. De estancarmos as reformas feitas sob medida para gerar mais exclusão social.

É mais uma manobra de um governo sem voto e sem legitimidade, que firmou obrigações e compromissos com grupos empresariais, financeiros e de mídia para chegar ao poder.



Salustiano (1º à esq.) em visita a navio da Transpetro na campanha do 1x1

## Entrevista

### UNIFICAR: Por que optou pela carreira mercante?

**Renaldo Salustiano:** Não era minha escolha a princípio. Quando estava fazendo cursinho para o vestibular, minha preferência era Engenharia. Eu era muito jovem e inexperiente, optei pela Marinha Mercante por uma causa romântica, até, queria conhecer o mundo, viajar para vários países, um sonho de aventureiro. Por outro lado, vindo de uma família de poucas posses, para não dizer pobre, tinha consciência de que teria de trilhar uma carreira sólida, com condições de obter independência econômica e prover-me de uma vida estável. Não me arrependo em nada de ter vindo para a Marinha Mercante, faria tudo de novo.

# RENIALDO SALUSTIANO

A cidade de Santos, no litoral paulista, abriga o maior porto do País e conta com uma Delegacia Regional do SINDMAR, capitaneada pelo Oficial de Náutica Renialdo Salustiano. Desafiando a geografia de sua terra natal, Minas Gerais, Salu, como é mais conhecido, nasceu com vocação para o mar e viu na carreira mercante a possibilidade de realizar seu sonho aventureiro de conhecer o mundo. A atuação sindical começou no início dos anos 80, no antigo Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante – Sindnáutica, e teve como marco a participação na histórica greve dos Marítimos de 1987. Salu também atua como inspetor da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF e tem colaborado com importantes ações em defesa do emprego e das condições de trabalho a bordo de embarcações estrangeiras que operam em águas jurisdicionais brasileiras.

## UNIFICAR: Quando e como foi o seu início na atividade sindical?

**Salustiano:** Minha vida sindical aconteceu meio que por acaso. Sempre fui desses caras que iam ao Sindicato reclamar e reivindicar. Sempre fui participativo nas questões político-sindicais e sempre tive consciência de que seria através da participação nas atividades sindicais que nós, os trabalhadores, iríamos conquistar melhorias em nossa relação laboral. Daí, em uma das minhas idas ao Sindicato, fui convidado a trabalhar na secretaria do então Sindnáutica - Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, que ainda não era unificado com o Sindicato dos Oficiais de Máquinas. Na época, acho que foi 1984, eu cursava o Instituto de Filosofia e Ciências Sociais na Universidade Federal do Rio de Janeiro - IFCS e, durante as férias, embarcava para me sustentar.



Nas visitas a bordo, o Delegado ouve as reivindicações dos Marítimos

**UNIFICAR: Como foi a sua participação na greve histórica de 87 e qual a lembrança mais marcante que tem do movimento?**

**Salustiano:** Essa greve foi um divisor de águas na história do sindicalismo marítimo brasileiro e minha participação conto como muito ativa. Na época, a presidência e parte da diretoria do Sindnautica se recusaram a participar da greve e se ausentaram do Sindicato no dia da deflagração do movimento. Pelo que lembro, fui o único representante do Sindicato que ficou na sede, participando. Em contato, via telefone, com os navios e mantendo as portas abertas para quem quisesse vir e participar. Dormíamos e fazíamos as refeições no Sindicato durante todo o período inicial da greve, que começou na sexta-feira de Carnaval. Não arredei o pé, fiquei e participei ativamente do movimento enquanto sindicalista e, apesar de minha diretoria ter abandonado o barco, mantive o timão firme para ajudar aqueles que verdadeiramente honraram a bandeira do sindicalismo marítimo rumo à vitória. Depois da greve de 87, fiquei descontente com os rumos tomados, pelo menos por parte de alguns membros da então diretoria do Sindnautica, resolvi mudar para Santos e assumi a Delegacia de Santos em 88. Logo depois, houve novas eleições no Sindnautica. Foi quando fui convidado para ser titular da então Delegacia da Federação em Santos e, ao mesmo tempo, Inspetor da ITF, já que havia uma demanda grande por um representante no porto de Santos.

**UNIFICAR: Como é a sua rotina à frente da Delegacia de Santos, cidade que tem o maior porto do País?**

**Salustiano:** Costumo dizer que o trabalho dos Delegados não é o de ficar sentado, esperando que o associado venha visitar as Delegacias. Se o associado não vem ao Sindicato, o Sindicato tem de ir até o associado. Além das visitas frequentes aos navios no porto, costumo manter em dia um cadastro de todos os associados que temos na região. Sempre que posso, pego o telefone e vou ligando para alguns associados, de uma lista previamente escolhida, a fim de manter contato, oferecendo ajuda ou simplesmente para conversar. Toda vez que um associado vem à Delegacia, pego sua ficha cadastral e, se não tiver, preenchemos uma na hora. Faço, então, um breve relato da visita: motivo, questões discutidas, se o associado está embarcado ou não, e, se estiver, anoto a empresa e colho outros dados. Acho importante essa aproximação, a fim de manter viva a relação entre a Delegacia e o associado em cada região. O associado é sempre o alvo principal do nosso trabalho. Além das visitas aos navios, procuro manter contato estreito com as autoridades portuárias - Capitania dos Portos e Port State Control - e o Ministério do Trabalho, através da Delegacia Regional do Trabalho e seus fiscais.

## UNIFICAR: Que casos mais o marcaram nesse tempo à frente da Delegacia de Santos?

**Salustiano:** O **caso do Chem Violet** foi um dos mais marcantes. Em dezembro de 2015, os 12 tripulantes do navio, que operava na rota Rio de Janeiro-Macaé, pararam de receber salários, provisões ou qualquer tipo de material do armador, a empresa Eco Shipping. Eles, então, entraram em contato comigo, solicitando ajuda para mover uma ação trabalhista. Isso foi feito e, no decorrer do processo, o navio acabou sendo arrestado. Foi realizada uma audiência de conciliação em Macaé (RJ), presidida pelo Juiz do Trabalho Claudio Victor de Castro Freitas que, em uma decisão inusitada, optou por prosseguir com a sessão a bordo da embarcação. Ao chegar a bordo, o juiz visitou todas as dependências da embarcação e despachou em seguida, encerrando a audiência no camarote do Comandante.

Outro caso emblemático aconteceu, em 1994, em Paranaguá, quando eu tinha poucos anos trabalhando como Inspetor da ITF. O American Energy, navio químico estrangeiro, passou por vários problemas técnicos que culminaram com a apreensão do navio pelo Port State Control e a Capitania dos Portos. Era um navio malconservado, negligenciado pelo armador, um dos motores auxiliares chegou até a pegar fogo. A tripulação ficou mais de quatro meses sem receber salário. Devido às dívidas acumuladas por incompetência gerencial, o armador acabou abandonando o navio no porto de Paranaguá, enquanto uma ação judicial corria na corte de Londres, na Inglaterra. Por conta disso, fiquei uns três meses em Paranaguá, com o navio fundeado e a tripulação sem receber. Os tripulantes se hospedaram em dois hotéis de Paranaguá para poderem aguardar o desfecho da ação judicial, receber seus salários e ser repatriados. Depois desse tempo todo, finalmente, o banco que tinha a hipoteca do navio acatou a ação judicial e pagou cerca de US\$ 350.000 em salários atrasados mais as repatriações dos tripulantes que tinham seus contratos vencidos. O armador foi obrigado também a fazer os reparos e a cumprir as exigências das autoridades portuárias de Paranaguá. Foi uma vitória e tanto de nossa ação! Não fosse pela denúncia que fizemos à Capitania sobre os problemas técnicos e o nosso apoio aos tripulantes, eles não teriam conseguido os salários atrasados e as repatriações.



## UNIFICAR: Qual a maior satisfação que tem no seu trabalho?

**Salustiano:** Ver uma ação nossa dar resultado, de uma simples ajuda ao associado que nos procura na Delegacia, à participação em um movimento de greve. Na greve do Offshore, fui designado para o porto de Itajaí e lá consegui dar apoio e manter parados três rebocadores. Ao final da greve, me deu grande satisfação saber que pude contribuir e atuar em uma ação concreta para um desfecho em que conseguimos vários avanços em nossas reivindicações.

## UNIFICAR: Como é sua vida fora do trabalho?

**Salustiano:** Tenho um temperamento calmo, não sou muito expansivo, mas também não sou tímido ou sisudo. Tenho um relacionamento de mais de 20 anos com a Regina e temos um filho de 17, o Nicolas. Meus hobbies são música e leitura, basicamente. Também gosto de esporte, principalmente basquete, por ter jogado na escola de Marinha Mercante e pelo fato de meu filho praticar também. Gosto de futebol, mas estou longe de ser um torcedor fanático. Meus times preferidos são o Santos e, por ter morado 13 anos no Rio de Janeiro, tenho simpatia pelo Botafogo.



Salustiano, Regina e o filho Nicolas

**UNIFICAR: O que gostaria de ver realizado no mercado de trabalho dos Marítimos brasileiros?**

**Salustiano:** A consolidação do regime de trabalho e repouso de 1x1 em todas empresas. Falta pouco, eu sei, mas isso é muito importante. Além disso, gostaria de ver um plano de construção naval com cronograma factível, apoio e participação maciça das empresas e do governo federal e a substituição gradativa das embarcações estrangeiras afretadas pela Transpetro por barcos e tripulações nacionais.

**UNIFICAR: Como vê a participação dos Marítimos na organização sindical atualmente?**

**Salustiano:** A participação dos associados em nosso Sindicato, se compararmos com outras categorias, é até muito boa, acima da média, mas ainda há muito trabalho a ser feito para chegarmos ao nível ideal. O SINDMAR tem realizado um trabalho importante, sempre com a preocupação de aumentar essa participação. As Delegacias também têm uma responsabilidade muito grande na divulgação da ação sindical e na integração entre Sindicato e associado, fortalecendo e melhorando essa participação.

**UNIFICAR: Como descrever a sua atuação em favor da mão de obra nacional?**

**Salustiano:** Acho importante a experiência que tenho tido em contato com os Marítimos e navios estrangeiros, isso tem me ajudado muito em minhas preleções e reuniões a bordo dos navios nacionais. Nas comparações das condições laborais, as nossas são muito superiores às que os estrangeiros enfrentam, principalmente aqueles que navegam nas chamadas bandeiras de conveniência. Sempre que posso, relato os problemas dos estrangeiros e o perigo que representa essa competição desleal. Sempre lembro que uma das maneiras de enfrentarmos os estrangeiros é com a qualificação e dedicação ao nosso trabalho. Isso, sim, fará com que nos diferenciemos realmente deles: sermos mais competentes e eficientes em nossa profissão.

**UNIFICAR: Que conselho daria aos jovens Marítimos com relação ao futuro?**

**Salustiano:** Meu conselho, aproveito o que acabei de falar: qualificação, empenho, trabalho... não tem outra saída. E, lógico, apoio ao seu Sindicato. Participe, se informe, seja curioso, tenha consciência sindical, vá ao Sindicato, procure seus direitos, mas também seus deveres, sua obrigação. E mãos à obra, vamos à luta!



## “TENHAM GARRA!”

**OSM NELSON NUNES (GINA) 1940-2017**

O SINDMAR lamenta profundamente o falecimento do seu Diretor de Previdência, o Oficial Superior de Máquinas Nelson Nunes, o Gina, aos 76 anos, ocorrido em 18 de junho.

Foi como aluno do Colégio Militar do Rio de Janeiro que o jovem bonito, com jeito de galã, recebeu o apelido com que ficou conhecido, uma alusão à diva do cinema italiano Gina Lollobrigida. Ingressou na Escola da Marinha Mercante, atual EFOMM CIAGA, em 1960 e começou sua carreira como 2º Oficial de Máquinas no Lloyd Brasileiro. Depois, transferiu-se para a Netumar, de onde saiu Chefe de Máquinas, e foi para a Aliança Navegação, empresa em que veio a trabalhar por vários anos.

Gina era um dos últimos representantes de uma época romântica da Marinha Mercante brasileira. Um homem valente, que se destacava pela agilidade e destreza nas lutas de beira porto em um tempo em que a profissão de Marítimo, não raro, era marcada por aventuras. Um homem do mar, dos melhores, que se uniu ao seu Sindicato na greve histórica de 1987 para lutar contra os salários de fome e as condições de trabalho aviltantes da época. Um homem que se dizia ateu, mas conhecido por uma bondade que

poucos religiosos possuem. Um homem generoso, lembrado pelos muitos gestos de solidariedade com os companheiros no trabalho e na vida. Casado, pai de uma filha, dedicado à família, escolheu a cidade de Saquarema, na Região dos Lagos fluminense, para viver e lá também foi sepultado.

Para o companheiro Edson Areias, Oficial Superior de Máquinas, Gina foi uma figura insubstituível. “Poucos colegas tiveram a personalidade, a inteligência e, sobretudo, a humanidade do Gina. Sentimos muito a sua partida, mas entendemos os desígnios de Deus e que, para ele, foi melhor descansar”, afirma Areias.

Em sua última visita ao SINDMAR, em março deste ano, Gina falou à revista UNIFICAR sobre sua participação na greve de 87. Na ocasião, deixou um recado às novas gerações: “Vamos continuar lutando para construir uma Marinha Mercante forte no Brasil. Para isso, precisamos estudar sempre para não ficarmos estagnados. Além disso, temos de nos unir, senão os “gringos” nos engolem, nos transformando em trabalhadores escravos, como fizeram com os filipinos. É preciso estar ao lado do seu Sindicato. Escutem o cara de cabelo branco, porque ele tem a sabedoria, aprendeu com a vida. E tenham garra! Amor só não basta”.



# MARÍTIMOS VÃO ÀS RUAS POR DIREITOS E PARA BARRAR AS REFORMAS ANTITRABALHISTAS

Na tarde do dia 31 de março, no Rio de Janeiro, nos 53 anos do golpe militar de 64, as Entidades Sindicais marítimas se uniram à mobilização nacional contra as reformas da Previdência e Trabalhista e o projeto de terceirização, naquele momento já aprovado na Câmara dos Deputados. A data também serviu para os trabalhadores marítimos levantarem duas de suas principais bandeiras: a defesa de Acordos Coletivos decentes com as empresas do Offshore e a implantação do regime de trabalho e repouso 1x1 na Transpetro.

Na manifestação realizada na Candelária, os Marítimos ergueram faixas em frente ao prédio da Transpetro e entoaram palavras de ordem em apoio ao regime 1x1, contra a terceirização e as reformas. Em seus discursos, os dirigentes das Entidades Sindicais marítimas, entre elas o SINDMAR, reforçaram o espírito de unidade e luta neste momento em que todos os trabalhadores e trabalhadoras do País estão tendo os seus direitos e conquistas ameaçados.



31 de março:

Em frente à Transpetro, no Rio, Marítimos exigem o regime de trabalho 1x1 e ACT decente no Offshore. Na Praça da Candelária e em todas as capitais brasileiras ocorreu o Protesto Nacional contra as Reformas

Após o ato em frente à Transpetro, os Marítimos se uniram às demais categorias no protesto nacional contra os ataques do governo aos trabalhadores, a primeira de diversas manifestações que mobilizaram para a Greve Geral.

**PARTICIPE**

Em mar ou em terra, envie o seu registro fotográfico em apoio ao

**#TODOS 1X1**

E-mail: [imprensa@sindmar.org.br](mailto:imprensa@sindmar.org.br)  
WhatsApp: (021) 99276-3813

**1X1**  
NA TRANSPETRO JÁ



**A Transpetro insiste em postergar as negociações para implantação do regime 1x1.**

O regime de trabalho e repouso 1x1 não beneficia apenas os trabalhadores marítimos. Ele traz benefícios também para a empresa, serve para fixar o tripulante na Transpetro e reduz a fadiga a bordo, tornando o ambiente de trabalho mais seguro e as operações mais previsíveis.

Os marítimos exigem o regime 1x1 nos navios da Transpetro sem perdas salariais inaceitáveis que a empresa tenta impor aos trabalhadores.

**Diga não à exploração e à fadiga!**  
**Juntos somos mais fortes!**  
**Nós vamos mudar isso!**

**#TODOS1X1**

**#ACTdecenteOFFSHORE**



**A LUTA É PARA**

**GARANTIR**

**ACT COM REPOSIÇÃO DA INFLAÇÃO NO OFFSHORE**



Arrasta-se por mais de um ano a posição das empresas de Apoio Marítimo, representadas pela ABEAM, de emperrar as negociações com o SINDMAR. A ABEAM insiste em oferecer reajuste inferior à inflação do período, o que já foi recusado pela ampla maioria dos Oficiais e Eletricistas mercantes, em Consulta realizada pelo nosso Sindicato.

As condições que conquistamos são resultado de décadas de lutas dos trabalhadores marítimos e de suas entidades sindicais. As empresas buscam neste momento desgastar os trabalhadores e os Sindicatos para obter acordos rebaixados. A participação dos Oficiais e Eletricistas do Offshore é fundamental para motivar as empresas a atenderem às nossas reivindicações.

Em mar ou em terra, envie o seu registro fotográfico em apoio aos protestos  
E-mail: [imprensa@sindmar.org.br](mailto:imprensa@sindmar.org.br)  
WhatsApp: (021) 99276-3813

**Unidade e Luta.**  
**Juntos somos mais fortes!**

**#ACTdecenteOFFSHORE**



Estação das Barcas na Praça XV, Rio, Ato dos Marítimos na Greve Geral de 28 de abril

## Marítimos participam da Greve Geral

Durante a Greve Geral de 28 de abril, no Rio de Janeiro, trabalhadores marítimos participaram ativamente na paralisação das barcas que fazem o trajeto Rio-Niterói desde as primeiras horas do dia. Ainda pela manhã, houve concentração em frente à Estação das Barcas para prestar apoio à mobilização nacional contra as reformas antitrabalhistas que o atual governo tenta impor ao País. A manifestação contou com presença do SINDMAR e demais Entidades Sindicais filiadas à CONTTMAF, à FNTTAA e à ITF, e recebeu apoio de diversos segmentos da sociedade. As pessoas que transitavam pelo local eram informadas sobre os riscos que as reformas representam e estimuladas a aderir à greve. Em Belém (PA) e Fortaleza (CE) também ocorreram manifestações de Marítimos nas ruas.

Em seus discursos, os diretores do SINDMAR ressaltaram os perigos que as reformas trabalhista, previ-

denciária e a terceirização representam para a classe trabalhadora do Brasil e, em especial, para os Marítimos. A exigência de 49 anos de contribuição contínua para a Previdência, em vez dos 35 anos atuais, fará com que os Marítimos tenham de embarcar para além dos 70 anos de idade. O fim da contribuição sindical irá enfraquecer os Sindicatos, acarretando desestruturação do apoio jurídico, redução da capacidade de negociação e desmonte das possibilidades de negociar e mobilizar os trabalhadores, lançando-os em uma relação desigual de forças, à mercê do patronato. Além disso, a negociação direta entre trabalhadores e empresas valendo mais que a legislação trabalhista resultará em acordos inferiores aos direitos hoje assegurados na CLT.

Os Marítimos embarcados foram orientados a não manobrar as embarcações durante o dia e reduzir a eficiência das operações.



No Terminal Miramar, em Belém, a Greve começou às cinco horas da manhã

## Dez razões para o trabalhador marítimo lutar por seus direitos:

1. A mudança da idade de aposentadoria de 55 para 65 anos, na reforma da Previdência;
2. A exigência de 49 anos de contribuição contínua para a Previdência em vez dos 35 anos atuais;
3. A terceirização irrestrita, que retira contribuintes da Previdência e precariza os contratos de trabalho;
4. O horário de almoço de 30 minutos e os turnos diários de até 12 horas, na reforma trabalhista, gerando sobrecarga e agravando a fadiga;
5. O aumento do contrato temporário de três para até nove meses, com retirada dos direitos na demissão;
6. O fim da licença gestante para mulheres no contrato temporário;
7. A anulação dos direitos a férias e ao décimo terceiro salário com a instituição de contratos temporários sequenciais;
8. A negociação direta entre trabalhadores e empresas valendo mais que a legislação trabalhista, resultará em acordos inferiores aos direitos hoje assegurados na CLT;
9. O fim da contribuição sindical, enfraquecendo os Sindicatos, resultará em desestruturação do apoio jurídico, redução da capacidade de negociação, desmonte das possibilidades de denunciar e mobilizar os trabalhadores, jogando-os em uma relação desigual de forças, à mercê do patronato;
10. Retirada dos direitos dos trabalhadores para concentrar riquezas nas mãos dos empresários de terceirização de mão de obra, dos que vendem previdência privada e dos que querem alargar os lucros às custas do trabalho precarizado ou escravo.



Tripulação do navio Gurupá da Transpetro na Greve Geral em Fortaleza, Ceará

## Ministério Público do Trabalho faz defesa da Greve Geral

Em Nota Pública de 26 de abril, o Ministério Público do Trabalho – MPT destacou a legalidade e a legitimidade da Greve Geral marcada pelas Centrais Sindicais para a sexta-feira, dia 28. A nota destaca a greve como direito fundamental na Constituição Federal e nos Tratados Internacionais de Direitos Humanos, que preveem “competir aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade da greve e sobre os interesses a serem defendidos por meio dela”.

O MPT enfatiza o trâmite frenético com que o Congresso Nacional tem atacado esses direitos, não se dispondo a qualquer consulta aos trabalhadores, aos quais cabe exercer o direito de resistência. Considera ainda a denominada reforma trabalhista como violação grave da Constituição Federal e das Convenções da Organização Internacional do Trabalho – OIT. Assinada pelo Procurador Geral do Trabalho, Ronaldo Curado Fleury, a Nota Pública é concluída com o compromisso do MPT em defesa dos direitos sociais e na construção de uma sociedade livre, justa, solidária e menos desigual.



Faça a leitura integral do documento no QR-Code abaixo:





Caminhada dos trabalhadores de todo o País, do Estádio Mané Garrincha ao Congresso Nacional, no Ato Ocupa Brasília em 24 de maio

## Trabalhadores marítimos marcham em Brasília contra as reformas

O SINDMAR marcou presença no Ocupa Brasília, ato que reuniu dezenas de milhares de trabalhadores de todo o País a exigirem a suspensão da tramitação das reformas da Previdência e trabalhista e revogação da lei da terceirização. Organizada pelas Centrais Sindicais, a manifestação incluiu nos últimos dias, devido à agudização do clima político, a bandeira por eleições diretas, dada a iminente queda do presidente Temer, comprometido com as reformas antitrabalhistas.

Desde a manifestação na Candelária, no Rio, em 31 de março, passando pela participação dos Marítimos na Greve Geral de 28 de abril, a posição do SINDMAR tem sido a de refutar as reformas apresentadas como modernizantes pelo governo e indicar as ameaças de perda de direitos, embutidas em cada uma delas. Após a Greve Geral, na qual as principais cidades brasileiras foram afetadas pela paralisação de mais de 45 milhões de trabalhadores, as Centrais Sindicais definiram fazer o ato Ocupa Brasília, pois o governo não se sensibili-

zou com a Greve e manteve a tramitação das reformas com as quais se comprometeu com o empresariado e com o mercado financeiro.

Mais de 600 ônibus de todo o território nacional chegaram lotados ao Estádio Mané Garrincha em Brasília, ponto de concentração dos trabalhadores para a marcha até o Congresso Nacional. O próximo passo dessa Jornada de Lutas contra as reformas pode ser uma nova greve geral, caso o governo insista na manutenção da sua agenda de retirada de direitos.

Os jornais, as rádios e as redes de tevê estão divulgando somente o interesse do atual governo, que os patrocina. O jornalismo virou propaganda governamental. A divulgação da luta pela manutenção dos direitos já conquistados, portanto, cabe aos trabalhadores e aos seus Sindicatos, por seus próprios meios. Juntos somos mais fortes. Unidade e Luta!



Mais de 600 ônibus de todo o território nacional chegaram lotados ao Estádio Mané Garrincha em Brasília, ponto de concentração dos trabalhadores para a marcha até o Congresso Nacional. O próximo passo dessa jornada de lutas contra as reformas pode ser uma nova greve geral, caso o governo insista na manutenção da sua agenda de retirada de direitos.



SINDMAR presente no Ocupa Brasília

## Sindicato é para essas horas

Os trabalhadores marítimos não são imunes a esses tempos difíceis. Em meio à crise política e econômica, o SINDMAR trabalha de forma intensa e contínua para garantir o presente e o futuro dos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante e de suas famílias. Em sua sede, no Rio de Janeiro, e nas cinco representações espalhadas pelo País – Belém, Fortaleza, Vitória, Santos e Paranaguá – o SINDMAR luta por postos de emprego para os seus representados, por melhores condições de trabalho e segurança a bordo, por acordos coletivos de trabalho com avanços e sem perdas, por assistência médica, pelo acesso a qualificação e certificação e muito mais.

As negociações coletivas são o modo mais seguro e eficaz de o trabalhador se proteger contra as ameaças de redução ou precarização do mercado de trabalho, garantir os seus direitos e manter as suas conquistas. Por meio do sindicato, os trabalhadores são ouvidos, consultados, não deixando as decisões por conta dos patrões nem dos governos. Decisões sobre as condições de trabalho impactam o futuro do trabalhador e da sua família.

Conquistas históricas como regime de trabalho e repouso de 1x1 e a RN 72 – que garante emprego para brasileiros a bordo de embarcações estrangeiras – são frutos da luta sindical. Somente um sindicato forte e independente, como o SINDMAR, pode fazer frente aos interesses dos empregadores e manter o que já conquistou.



No auditório da FNTTAA, plenária dos trabalhadores marítimos define participação na Greve Geral

## É necessário reaprender a juntar as forças em defesa dos nossos interesses coletivos

Mais e mais vai ficando óbvio que precisamos reaprender a juntar as nossas forças em defesa dos nossos interesses coletivos. Nos últimos anos, com todas as possíveis críticas que possamos fazer, tivemos governos que nos possibilitaram manter a nossa relação trabalhista sem esforços extremos dos trabalhadores. Mas, não devemos esperar que nos próximos anos haja possibilidade de manter o nível atual sem mobilizações intensas, robustas e efetivas dos trabalhadores.

As reformas que avançam no Congresso e as alterações propostas pelo governo em nossa legislação trarão novidades que começam a parecer inevitáveis. Para o governo fazer prevalecer os interesses dos grupos econômicos que o sustentam, ele conta como certa a demora de grande parte da população de nosso país em compreender o que de fato está acontecendo e lutar contra as ações que representam perdas importantes e definitivas para os trabalhadores.

As maiores ameaças não são contra os Sindicatos, como alguns preferem acreditar, mas, sim, os prejuízos são para os próprios trabalhadores, principalmente aqueles que ganham salários mais altos e contam com algum

tipo de proteção na legislação que está sendo alterada, como é o caso dos Oficiais da Marinha Mercante.

Com a liberalização das relações de trabalho, a terceirização sem limites, a livre negociação com possibilidade de barganhar redução de direitos, a redução dos recursos de que os Sindicatos hoje dispõem para defender os trabalhadores e fazer enfrentamentos necessários, a facilitação da contratação de trabalhadores estrangeiros de baixo custo, entre outras “modernidades” que este governo propõe, por que ainda há quem imagine que a Armação aceitará continuar pagando o que nos paga hoje como salário e oferecendo benefícios de alto valor?

Será realmente que os Sindicatos é que terão de se esforçar mais do que se esforçam hoje para sobreviver e atrair associados? Ou serão os trabalhadores que se verão entre a cruz e a espada, tendo de encontrar coragem para participar efetivamente das ações que sempre têm sido propostas pelos Sindicatos, para que possam ter alguma chance de resistir?

Para seguir em frente é preciso, mais do que nunca, união e força! Só a participação de todos pode manter a estrutura sindical de pé e fortalecer o SINDMAR na luta por direitos e melhores condições de trabalho.

Carlos Augusto Müller  
Diretor do SINDMAR



"A Justiça do Trabalho, que declaro instalada neste histórico 1º de maio, tem esta missão: cumprir-lhe defender de todos os perigos nossa modelar legislação social-trabalhista, aprimorá-la pela jurisprudência coerente e pela retidão e firmeza das sentenças." Trecho do discurso de Vargas ao instalar, oficialmente, em 1941, a Justiça do Trabalho, em cerimônia no estádio de São Januário, Rio, o maior do Brasil naquela época

## Como são feitos os direitos

Sabem do que são feitos os direitos, meus jovens? Sentem o seu cheiro?

Os direitos são feitos de suor, de sangue, de carne humana apodrecida nos campos de batalha, queimada em fogueiras!

Quando abro a Constituição no artigo quinto, além dos signos, dos enunciados vertidos em linguagem jurídica, sinto cheiro de sangue velho!

Vejo cabeças rolando de guilhotinas, jovens mutilados, mulheres arden-do nas chamas das fogueiras!

Ouçó o grito enlouquecido dos empalados.

Deparo-me com crianças famintas, enrijecidas por invernos rigorosos, falecidas às portas das fábricas com os estômagos vazios!

Sufoco-me nas chaminés dos campos de concentração, expelin-do cinzas humanas!

Vejo africanos convulsionando nos porões dos navios negreiros.

Ouçó o gemido das mulheres indígenas violentadas.

Os direitos são feitos de fluído vital!

Pra se fazer o direito mais elementar, a liberdade, gastou-se séculos e milhares de vidas foram tragadas, foram moídas na máquina de se fazer direitos: a revolução!

Tu achavas que os direitos foram feitos pelos janotas que têm assento nos parlamentos e tribunais?

Engana-te! O direito é feito com a carne do povo!

Quando se revoga um direito, des-pedaçam-se milhares de vidas ...

Os governantes que usurpam direitos, como abutres, alimentam-se dos restos mortais de todos aqueles que morreram para se converterem em direitos!

Quando se concretiza um direito, meus jovens, eternizam-se essas milhares de vidas!

Quando concretizamos direitos, damos um sentido à tragédia humana e à nossa própria existência!

O direito e a arte são as únicas evidências de que a odisseia terrena teve algum significado!

Raquel Domingues do Amaral  
Juíza Federal TRE/MS - 02/05/17



## Retrocesso de cem anos em um

O governo liderado pelo presidente Michel Temer completou um ano. Como rolo compressor, sustentado por maioria venal no Congresso, tenta fazer a sociedade brasileira regredir cem anos em um no quesito direitos dos trabalhadores. Nas sociedades abertas e

democráticas, reformas que implicam retirada de direitos somente têm lugar após debate social e eleição que referende tal agenda. Sem voto e sem credibilidade, diversas imposições já foram asseguradas pelo atual governo.



Fonte: uniaoanarquista.wordpress.com

Para conquistar os mesmos direitos que agora estão ameaçados, operários brasileiros fizeram a primeira greve geral em 1917

Cem anos atrás, com imigrantes italianos e espanhóis, São Paulo viu nascer a classe operária brasileira. Mulheres, homens e crianças trabalhavam 14 horas por dia, não havia descanso semanal remunerado nem férias. A greve de junho de 1917 começou com as mulheres nas tecelagens, chegou à fábrica de cerveja e se espalhou por toda a incipiente indústria de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Foi o primeiro passo para a conquista dos direitos trabalhistas. A morte de um trabalhador pela polícia, em São Paulo, agudizou o movimento. O seu enterro foi acompanhado por mais de dez mil operários até a Praça da Sé, onde ocorreu grande e agitada manifestação. Em meio a saques, protestos e barricadas, São Paulo parou por completo. Um Comitê de Defesa Proletária, de inspiração anarquista europeia, foi instituído para negociar com o governo o reconhecimento dos direitos reivindicados.



# FOLHA DE S. PAULO

\*\*\* UM JORNAL A SERVIÇO DO BRASIL

## Número de desempregados aumenta 2,6 milhões no primeiro ano de Temer



NICOLA PAMPLONA  
DO RIO

31/05/2017 09h27 - Atualizado às 14h31

O país ganhou cerca de 2,6 milhões de novos desempregados no primeiro ano de governo Michel Temer. É uma alta de 23,1% com relação ao número de desempregados observado no trimestre imediatamente anterior.

# Valor

ECONÔMICO  
05/2017 às 09h34  
Taxa de desemprego  
primeiro trimestre até

Robson Sales | Valor

O - (Atualizada às 10h34)  
primeiro trimestre encerrado em abril  
do de 2016. No trimestre  
três meses até março, po

Atualmente, há 14 milhões de  
Amostra de Domicílios (P  
tística (IBGE). A Pnad Ce

pulação desocupada cresceu  
de 2017 (12,9 milhões de  
contos com igual trimestre d  
es de pessoas, aponta o le  
so da população

## Entenda as ameaças e confira os direitos que já foram retirados:

- Os investimentos públicos foram congelados por 20 anos, ameaçando os serviços universais de saúde e educação, além do investimento em segurança pública;
- Os programas sociais foram desmontados – a Farmácia Popular foi fechada em todo o país, o Ciências sem Fronteiras foi desativado, o Minha Casa Minha Vida foi descaracterizado como programa de moradia popular e teve os aportes reduzidos ao extremo;
- A Petrobras não tem mais a obrigatoriedade na exploração do Pré-Sal. Foi sancionado projeto do senador José Serra que abre o Pré-Sal para as empresas estrangeiras, o que levou a Petrobras a fazer leilão de sondas de perfuração por valor até 20 vezes inferior ao preço pelo qual foram adquiridas, sinalizando o desmonte. Empresas estrangeiras, muitas delas envolvidas em corrupção em seus países de origem, são convidadas para atuar em obras da Petrobras, abrindo mão do conceito de conteúdo nacional;
- A reforma do Ensino Médio foi imposta sem discussão com a sociedade. Retirou as disciplinas de Filosofia e Sociologia, como ocorreu na ditadura militar, além de mutilar a Base Nacional Curricular com a supressão das expressões Identidade de Gênero e Orientação Sexual pelo Ministério da Educação;
- Os interesses privados passaram a ter guarida no coração das decisões governamentais, com a distribuição dos cargos. Como exemplos, o homem da Shell, Nelson Silva, se tornou consultor sênior da Petrobras; o economista chefe do Banco Itaú, Ilan Goldfajn, tornou-se presidente do Banco Central; o ministro da Saúde, Ricardo Barros, é representante dos planos privados;
- A nomeação de Alexandre Moraes para o Supremo Tribunal Federal, apesar do seu currículo trazer partidarismo explícito, atos truculentos e de afronta aos direitos humanos quando chefiou a segurança pública de São Paulo, fraude acadêmica na tese de doutorado, dúvidas quanto à sua ligação com a facção criminosa denominada PCC;
- O encolhimento da soberania nacional, com projeto de liberação de vendas de terras para estrangeiros, negociação com os EUA para a utilização da Base de Alcântara, o convite para que o Exército dos EUA participe de exercício militar na Amazônia;
- A edição de portaria alterando os procedimentos de demarcação de terras indígenas, o desmanche da Funai, uma CPI patrocinada pela base do governo no Congresso criminalizando líderes indígenas, antropólogos e procuradores da República que fazem a defesa dos povos indígenas;

## Pela primeira vez desde 2004, Brasil fica estagnado no IDH da ONU

21.03.17 - 11h42 - Atualizado em 21.03.17 - 20h49

Pela primeira vez desde 2004, o Brasil ficou estagnado no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Relatório das Nações Unidas divulgado nesta terça-feira, 21, revela que o País alcançou o indicador 0,754, de uma escala de 0 a 1, o mesmo obtido no ano anterior. Com esse desempenho, o País se mantém na 79ª posição no ranking, empatado com a Ilha de Granada. A Noruega, primeira da lista, alcançou o IDH 0,949. A pior colocação foi da República Centro-Africana, com 0,352. Ao todo, participam do ranking 188 países e territórios.

“São poucos os países que ficam estagnados ou caem no desempenho do IDH. A tendência é de todos avançarem de um ano para o outro”, afirmou a coordenadora do Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional, Andréa Bolzon. Neste ano, por exemplo, mais de uma centena de países apresentou melhora nos indicadores.

A queda de IDH foi registrada sobretudo em países que enfrentaram condições adversas. Foi o caso, por exemplo, da Síria. Para Andréa, o desempenho brasileiro é reflexo da crise econômica que o País já enfrentava em 2015, ano da coleta dos dados do relatório.

A pesquisadora observa, por exemplo, que entre 2014 e 2015 a pobreza no Brasil aumentou, rompendo um ciclo de queda identificado desde a década anterior. Dados indicam que, em 2015, 3,63% da população vivia em situação de extrema pobreza, com uma renda mensal per capita de até R\$ 70. Naquele mesmo ano, 9,96% da população era classificada como vulnerável à pobreza, com rendimento de até R\$ 140 reais por mês.

O desemprego, por sua vez, cresceu de forma expressiva neste mesmo período. Os mais afetados foram jovens. A taxa de desemprego entre 15 a 24 anos em 2015 era de 23,1%, bem acima dos 17% identificados

## Pela primeira vez na década, Brasil não avança em qualidade de vida

Por Agência Brasil

A queda no rendimento bruto nacional em 2015 fez com que o índice de desenvolvimento humano no Brasil estagnasse, apesar da pequena melhora em indicadores como expectativa de vida e escolaridade. É o que aponta o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), divulgado nesta terça-feira (21). **(Veja a lista completa no fim do texto).**

De acordo com o Pnud, considerado o principal feito periodicamente para alinhar os indicadores a novos dados internacionais e eventuais mudanças de metodologia, o Brasil se manteve na 79ª posição no ranking de 188 países, com os mesmos 0,754 pontos.

O resultado é fruto do cruzamento de dados de vários organismos nacionais e internacionais. Quanto mais próximo de 1 ponto, melhor a colocação na tabela, que há anos é esboçada pela Noruega, país escandinavo que, entre 2014 e 2015, saltou de 0,944 ponto para 0,949 ponto, o que o coloca à frente dos outros 50 países que o Pnud classifica como de desenvolvimento humano muito alto – e entre os quais só há dois latino-americanos: Chile (38ª posição no ranking) e Argentina (45ª).

Se o Brasil faz parte do grupo de 55 países considerados de alto desenvolvimento humano, na América Latina e Caribe, além de Chile e Argentina, o Brasil fica atrás de Barbados e do Uruguai (empatados na 54ª posição); Bahamas (58ª); Panamá (60ª); Antígua e Barbuda (62ª); Trinidad e Tobago (63ª); Costa Rica (66ª); Cuba (68ª); Venezuela (72ª) e México (77ª).

Fora do Brasil, mas ainda entre os países e territórios latino-americanos de alto desenvolvimento humano, estão Peru (87ª); Equador (89ª); Santa Lúcia (107ª); Jamaica (194ª); Colômbia (195ª); Suíça (197ª); República Dominicana (199ª); São Vicente e Granadinas (199ª) e Belize (103ª). As demais nações latino-americanas como Paraguai (130ª), El Salvador (117ª) ou Bolívia (118ª) figuram entre os grupos médio ou baixo IDH.

Por **econômica**

**9.** O ataque aos bancos públicos ocorre com o fechamento de 402 agências do Banco do Brasil e demissão de 18 mil funcionários, assim como o fechamento de 120 agências da Caixa Econômica Federal, com a demissão de cinco mil funcionários;

**10.** A aprovação da terceirização irrestrita, a partir de um projeto que estava parado na Câmara de Deputados há 20 anos, justamente por seus aspectos danosos aos trabalhadores. Defendida pelo empresariado, a nova lei precariza as relações de trabalho, rebaixa salários, estimula a contratação de trabalhadores como Pessoa Jurídica suprimindo os direitos assegurados na CLT há mais de 70 anos;

**11.** O governo corre para aprovar a qualquer custo a reforma trabalhista, que retrocede em toda a proteção ao trabalho, com a prevalência do negociado sobre o legislado, a autorização do trabalho intermitente e a imposição de limitações graves à Justiça do Trabalho;

**12.** A denominada reforma da Previdência completa a série de compromissos do atual governo com o empresariado e o mercado financeiro que o patrocinam. Se aprovada, essa reforma impedirá a aposentadoria de milhões de trabalhadores, atingirá duramente as mulheres e os trabalhadores rurais, com a imposição de idade mínima de 65 anos e tempo de contribuição de 40 anos para o benefício da aposentadoria pelo teto.

Somente as eleições diretas antecipadas, com amplo debate pela população dos rumos a seguir, com a suspensão imediata das reformas, pode impedir a continuidade desse processo rápido de destruição da sociedade brasileira, das suas conquistas, dos seus avanços sociais. Os trabalhadores devem se unir para assegurar, com as eleições, ambiente político para a revogação dos retrocessos acumulados nesse um ano de governo usurpador e antitrabalhista.



After a demonstration at Transpetro's front door, maritime workers joined other categories in the national protest against government moves against the workers – the first of several demonstrations that mobilized the class preparing for the general strike

# MARITIME WORKERS TAKE THE STREETS TO SECURE THEIR RIGHTS AND HALT EMPLOYMENT REFORM PLANS

In the afternoon of 31st March, in Rio de Janeiro, in order to mark 53 years since the military coup of 1964, maritime trade union entities joined the national mobilization against reforms proposed to social security and labour, as well as unregulated outsourcing law, then-approved by the Chamber of Deputies. The date was also instrumental for maritime workers to raise two of their main flags: the defence of decent Collective Labour Agreements with offshore companies and the implementation of the 1x1 work and rest regime at Transpetro.

At the demonstration held in Candelária, maritime workers raised banners in front of the Transpetro building and chanted slogans in support of the 1 x 1 regime against outsourcing and reforms. In their speeches, the leaders of maritime trade union entities, including SINDMAR, reinforced the spirit of unity and resistance at a time when all workers in Brazil are seeing their rights and achievements under threat.

## Maritime workers take part in the general strike

During the general strike of 28th April, in Rio de Janeiro, maritime workers actively participated in the stoppage of the boats that take the Rio-Niterói route from the early hours of the day. In the morning, there was a gathering in front of the Barcas (Ferry) Station in support of the national mobilization against the employment reform plan the current government is trying to impose on the country. The demonstration was attended by SINDMAR and other union entities affiliated to CONTTMAF, FNTTAA and ITF, and was supported by various segments of society. Passers-by were informed about the risks that the reforms represent and were encouraged to join the strike. Demonstrations by maritime workers were also seen in Belém (PA) and Fortaleza (CE).

In their speeches, the directors of SINDMAR reminded all about the threats posed by the employment reform plan, social security and new outsourcing law, and what they represent to the Brazilian working class, especially for maritime workers. The requirement of 49 years of continuous contribution to the pension plan, instead of the current 35 years, will require maritime workers to embark beyond the age of 70. The end of the trade union contribution will weaken the labour unions, resulting in disruption of legal support, reduction of bargaining power and

the dismantling of the possibilities of negotiating and mobilizing workers, putting them in an unequal relationship of forces, at the mercy of the employers. Besides that, direct negotiation between employees and companies that are worth over labour law will result in agreements that are not as beneficial than the rights currently guaranteed in the CLA.

Boarded maritime workers were instructed not to manoeuvre their vessels during the day and reduce the efficiency of operations.

## Ten reasons for maritime workers to fight for their rights:

1. Change of the retirement age from 55 to 65 years, in the retirement pension plan;
2. The requirement of 49 years continuous contribution to social security instead of the current 35 years;
3. Unrestricted outsourcing, which removes taxpayers from social security and worsen work contracts;
4. Reduction of lunch time to 30 minutes and daily shifts of up to 12 hours proposed by employment reform, creating overload and aggravating fatigue;
5. Increase of temporary contracts from three to up to nine months, with the withdrawal of redundancy rights;
6. The end of maternity leave for women under temporary contract;
7. The cancellation of holiday entitlements and of the 13th wage with the establishment of sequential temporary contracts;
8. The direct negotiation between workers and companies being worth more than the labour legislation, which will result in agreements less beneficial to the rights now assured in the CLA;
9. The termination of union contribution, weakening trade unions, will result in the termination of legal support and reduction of negotiation capacity, dismantling the options of denouncing and mobilizing workers, thus throwing them into an unequal relationship of forces, at the mercy of the employers;
10. Withdrawal of workers' rights in order to concentrate wealth in the hands of entrepreneurs who offer outsourcing labour, of those who sell private pensions and of those who want to boost profits at the expense of precarious or slave labour.

## Labour Public Ministry defends general strike

In a public notice dated 26th April, the Labour Public Ministry (LPM) emphasized the legality and legitimacy of the general strike scheduled by trade unions for Friday 28th April. The note highlights the strike as a fundamental right foreseen in the Federal Constitution and in the International Human Rights Treaties, which foresees "competing workers to decide on the opportunity of the strike and on the interests to be defended through it."

The LPM emphasizes the frantic process with which the National Congress has attacked these rights, not putting itself forward to dialogue with the workers, whose right of resistance must be preserved. It also considers the employment reform plan as a serious violation of the Constitution and Convention of the International Labour Organization (ILO). Signed by the Labour Attorney General, Ronaldo Curado Fleury, the public notice is concluded with the commitment of the LPM in defence of social rights and in the construction of a free, fair, solidary and less unequal society.



Workers from all over the country walk from Mané Garrincha Stadium to the National Congress, during the Occupy Brasília Act on 24th May

## Maritime workers march in Brasília against reforms

SINDMAR was present at Occupy Brasília, a demonstration that brought together tens of thousands of workers from all over the country demanding the suspension of the social security and employment reform plans, and the revocation of the outsourcing law. Organized by trade unions, the demonstration included recently – due to the worsening political climate – the flag of direct elections, given the imminent fall of Brazilian president Michel Temer, committed to the employment reform plan.

Since the demonstration in Candelária, on 31st March in Rio, through the participation of maritime workers on the general strike of 28th April, SINDMAR's position has been to refute the reforms presented as a way of modernization by the government and to point out threats of rights loss embedded in each of them. After the general strike, in which the main Brazilian cities were affected by the stoppage of over 45 million workers, trade unions decided to carry out the Occupy Brasília demonstration, because

the government did not become aware of the strike and kept its commitment with entrepreneurs and the financial market regarding the reform process.

Over 600 crowded buses from all over the country arrived at the Mané Garrincha Stadium in Brasília, a workers' meeting point for the National Congress march. The next step of this resistance against the reforms may be a new general strike if the government insists on maintaining its withdrawal agenda.

Newspapers, radios and TV networks are only publicizing the interest of the government, which sponsors them. Journalism in Brazil has become government propaganda. The promotion of the resistance of workers' rights is therefore responsibility of workers and their unions, by their own means. Together we are stronger. Unity and struggle!

Over 600 crowded buses from all over the country arrived at the Mané Garrincha Stadium in Brasília, a workers' meeting point for the National Congress march. The next step of this resistance against the reforms may be a new general strike if the government insists on maintaining its withdrawal agenda.

## This is what trade unions are for

Maritime workers are not immune to these difficult times. Among the political and economic crisis, SINDMAR works intensive and continuously towards securing the present and future of the Merchant Marine's officers and electricians, as well as their families. In its headquarters in Rio, and in the other five representations throughout the country – Belém, Fortaleza, Vitória, Santos and Paranaguá, SINDMAR fights for work positions for its affiliates, for better work conditions and onboard security, for collective agreements (with gains and without losses), for medical assistance, for access to qualification and certification and many more.

Collective negotiation is the safest and most effective way for workers to protect themselves against threats of reducing or precarization of the labour market, guaranteeing their rights and hanging on to their gains. It is via the union that workers are heard and considered, not leaving decisions up to bosses or governments. Decisions about work conditions impact the future of workers and their families.

Historical achievements such as 1x1 work and rest regime, and RN 72 (which guarantees employment for Brazilians on-board foreign vessels) are the result of the union resistance. Only a strong, independent trade union such as SINDMAR can stand up to the interests of employers and maintain the rights that have already been achieved.

---

## It is necessary to relearn to join forces in defence of our collective interests

More and more with time it becomes obvious that we need to relearn to join forces in defence of our collective interests. In recent years, even with all due criticism we may have, Brazil has had governments that allowed us to maintain our labour relations without extreme efforts from workers. However, we should not expect that in the next following years there will be the possibility of maintaining the level we have achieved so far without intensive, robust and effective mobilizations by the workers.

The reforms advancing in Congress and the changes in our legislation proposed by the government will bring new developments that begin to seem inevitable. For the government to triumph the interests of the economic groups that shield it, it counts as a certainty the delay of a large part of the population of our country in understanding what is actually happening and to fight against the actions that represent important and definitive losses for the workers.

The biggest threats are not against the trade unions, as some prefer to believe, but rather the losses will be felt by the workers themselves, especially those

who earn higher wages and have some kind of protection via the legislation that is being changed, as is the case of several merchant marine officers.

With the liberalization of labour relations, unregulated outsourcing laws, free bargaining with possibility of negotiating rights cut, reduction of resources unions have to defend workers and carry out necessary confrontations, facilitating the hiring of foreign low-cost workers, among other so-called “modernities” that the government proposes, why still imagine that shipowners will accept to continue paying what they pay us today as a salary and offering high-value benefits?

Is it really the trade unions that will have to work harder than they do now to survive and attract members? Or will it be the workers who will see themselves between a rock and a hard place in order to effectively take part in actions that have always been proposed by unions so they can stand a chance to resist?

In order to progress we need union and strength, more than ever! All are needed to take action and keep the union structure standing and strengthen SINDMAR in the fight for rights and better work conditions.

Carlos Augusto Müller  
SINDMAR Director

## How rights are made

Do you know what rights are made of, young ones? Can you smell it?

Rights are made of sweat, blood, rotten human flesh scattered on the battlefield, burned on bonfires!

When I open the fifth article of the Constitution, in addition to signs and to statements poured into legal language, I smell old blood!

I see heads rolling from guillotines, mutilated juveniles, women burning in the flames of bonfires!

I hear the insane cry of the impaled.

I am faced with starving children, hardened by harsh winters, deceased at the gates of factories on empty stomachs!

I choke on the chimneys of the concentration camps, expelling human ashes!

I see African convulsing in the holds of slave ships.

I hear the groaning of violated indigenous women.

Rights are made of vital fluid!

In order to achieve the most elementary right, the right of freedom, centuries and thousands of lives were drained, they were grounded on the rights-making machine: the revolution!

Did you think the rights were made by the peacocks who sit in parliaments and courts?

You fool yourself! Rights are made with people's flesh!

When a right is revoked, thousands of lives are shattered...

Rulers who seize rights, like vultures, feed on the remains of all those who have died to become rights!

When a right is fulfilled, my youngsters, these thousands of lives are immortalized!

When we attain rights we give meaning to human tragedy and to our very existence!

Law and art are the only evidence that earthly odyssey had some kind of a meaning!

Raquel Domingues do Amaral  
Federal Judge TRE/MS · 02/05/17

## A one hundred year retraction in one

A hundred years ago, with Italian and Spanish immigrants, São Paulo saw the inception of the Brazilian working class. Men, women and children worked 14 hours a day, without weekly paid rest or holidays.

The June 1917 strike began with women from the weaving; it reached the brewery and spread throughout the incipient industry of São Paulo, Rio de Janeiro and Rio Grande do Sul. It was the first step towards the conquest of labour rights. The death of a worker by police, in São Paulo, aggravated the demonstration. His burial was followed by over 10,000 workers to Praça da Sé, where there was a

great and bustling demonstration. Amid looting, protests and barricades, São Paulo stopped altogether. A general defence committee, of European anarchist inspiration, was established to negotiate with the government towards the recognition of the claimed rights.

The government led by President Michel Temer completed one year in charge. As a steamroller, supported by a corrupt majority in Congress, tries to make the Brazilian society regress one hundred years in one regarding workers' rights. In open and democratic societies, reforms that imply withdrawal of rights only take place after social debate and election that relate to such agenda. Without votes or credibility, several impositions have already been assured by the current government.

## Understand the threats and notice the rights that have already been removed:

**1.** Public investments have been frozen for 20 years, threatening universal health and education services, as well as investment in public security;

**2.** Social programs were dismantled – People's Pharmacy was closed all over the country, Science without Borders was deactivated, My Home My Everything was ripped of its characterization as a popular housing program and had its inputs reduced to minimum;

**3.** Petrobras is no longer required to operate Pre-Salt. A bill was signed by Senator José Serra that opens the Pre-Salt for foreign companies, which has led Petrobras to auction drilling rigs worth up to 20 times less than the price at which they were acquired, signalling the dismantling. Foreign companies, many of them involved in corruption in their countries of origin, are invited to act on Petrobras' works, giving up the concept of national content;

**4.** High School reform was imposed to society without debate. Philosophy and Sociology were some of the disciplines removed from the basis – just like during military dictatorship – in addition to the Ministry of Education mutilating the National Curriculum Parameters with the suppression of the expressions Gender Identity and Sexual Orientation;

**5.** Private interests have found refuge at the heart of government decisions, with ample distribution of political offices. To name but a few: the man from Shell, Nelson Silva, became senior consultant at Petrobras; the chief economist of Banco Itaú, Ilan Goldfajn, became president of the Brazilian Central Bank; The Minister of Health, Ricardo Barros, is the representative of private health insurance;

**6.** Alexandre Moraes' appointment to the Federal Supreme Court, despite his curriculum highlighting explicit bias; truculent acts and human rights abuses when he headed São Paulo's public security office; academic fraud in his doctoral thesis; doubts about the nature of his connection with the Criminal faction known as PCC;

**7.** The shrinking of national sovereignty, with a release project for land sales to foreigners; negotiation with the

US to use the Alcântara Base; the invitation for the US Army to participate in military exercises in the Amazon;

**8.** The edition of ministerial ordinance altering the procedures for demarcation of indigenous lands; the dismantling of Funai; a Parliamentary Investigation Committee (CPI) sponsored by the government's base in Congress, criminalizing indigenous leaders, anthropologists and attorneys of the republic who defend indigenous people;

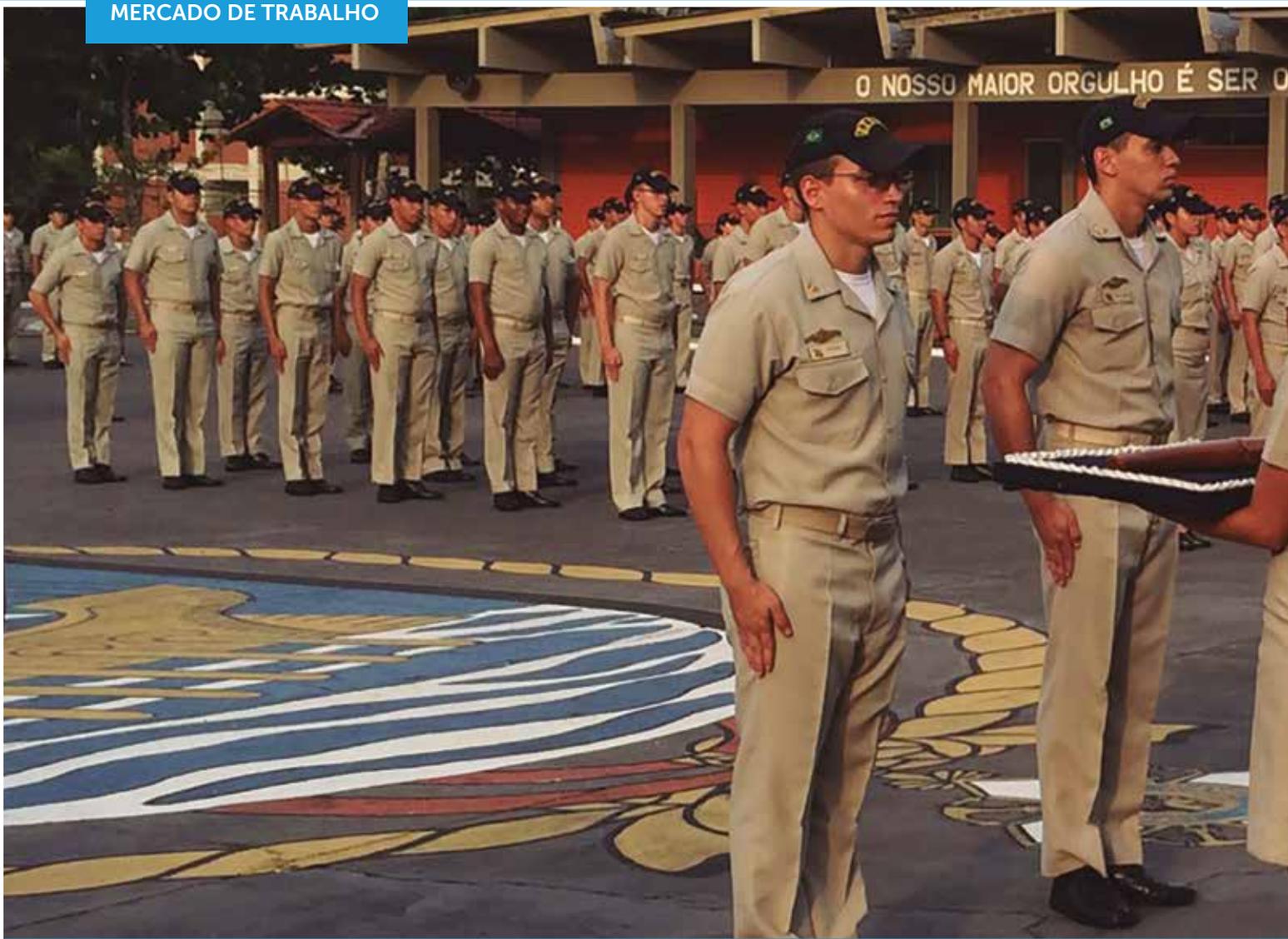
**9.** The attack on public banks happen with the closing of 402 branches of Banco do Brasil and the dismissal of 18,000 employees; as well as the closing of 120 Caixa Econômica Federal branches, with the dismissal of 5,000 employees;

**10.** The approval of unregulated outsourcing, based on a project that had been resting in the Chamber of Deputies for 20 years, precisely because of its damaging aspects to workers. Defended by entrepreneurs, the new law precarizes labour relations, lowers wages, stimulates the hiring of personnel as legal entities restraining rights guaranteed in the CLA for over 70 years;

**11.** The government rushes to approve at any cost the labour reform, retroceding in all work protection, with the prevalence of negotiation over legislation; the authorization of the intermittent work and the imposition of serious limitations to Labour Justice;

**12.** The so-called social security reform completes the series of commitments of the current government with the business and financial market that sponsors it. If approved, this reform will prevent the retirement of millions of workers, hitting harder women and rural workers, with the imposition of minimum age of 65 years and contribution time of 40 years for the benefit of the maximum wage retirement.

Only the early direct elections anchored on democratic debate by the population on the way forward, with the immediate suspension of the reforms, can prevent the continuation of this fast-moving process of destruction of the Brazilian society, its conquests, its social advances. Workers must unite to ensure that, through elections, a political environment is safe for the termination of setbacks gathered in this one year of a despot and anti-labour government.



## FORMADOS PARA O DESEMPREGO

Mercado de trabalho recebe jovens Oficiais desempregando os mais antigos.

Sejam quais forem os motivos que o tenham levado a buscar espaço na atividade marítima, o praticante a Oficial da Marinha Mercante necessita estar ciente das dificuldades que terá que enfrentar as quais vão muito além da agonia pela espera da praticagem. Isto se deve, principalmente, aos armadores terem vendido com sucesso à Diretoria de Portos e Costas – DPC a ideia de que haveria nos dias atuais um mercado promissor no setor de

transporte marítimo. A verdade, contudo, é que as empresas brasileiras de navegação não têm conseguido absorver, em um tempo razoável, a grande quantidade de novos praticantes formados todos os anos nas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – EFOMM e nos cursos ASON/M e ACON/M oferecidos através de legislação específica, pelo Programa de Ensino Profissional Marítimo – PREPOM.



O orgulho de pertencer à Marinha Mercante só é sustentado com garantia de emprego e condições dignas de trabalho. EFOMM - CIABA - Belém, Pará

O SINDMAR recebe com grande preocupação o entendimento externado, recentemente, pelo Representante da Autoridade Marítima de que a Marinha do Brasil forma Oficiais para o mercado e que esses poderiam trabalhar em outras atividades, quando o mercado estiver deprimido. O mercado de trabalho não se deprime apenas na Marinha Mercante nos dias atuais e o Brasil conta com mais de 14 milhões de desempregados. É o mesmo entendimento expresso com desinibição pelo vice-presidente executivo do Syndarma, o Capitão de Mar e Guerra reformado Luis Fernando Resano. Do alto de sua disposição de contrariar a lógica utiliza frequentemente a Engenharia como exemplo: "apesar dos milhares de desempregados nesse setor, continua-se formando engenheiros!" Ao maltratar a lógica, esquece, talvez propositalmente, que os cursos dessa área são em sua maioria oferecidos pela iniciativa privada e o perfil do trabalho deste profissional é totalmente diferente

do Oficial Mercante. Além dos Centros de Instrução serem suportados com recursos públicos, o alvo indispensável a ser alcançado e satisfeito é a composição do oficialato a bordo das embarcações mercantes. O perfil do ambiente de trabalho do Oficial Mercante é de altíssimo valor, limitado e até agora insubstituível. Bem diferente de uma garagem nos fundos de uma casa, trata-se de se fazer história na era da tecnologia, do Vale do Silício, e da necessidade de se manter, pelo menos na visão de muitos, a soberania brasileira no transporte de mercadorias e contribuir para o aumento do poder marítimo de nossa nação. Ainda que não fosse o caso, sabemos que uma vez afastado da vida de bordo, sem condições de manter-se certificado e de comprovar tempo de embarque, obrigado a se colocar em outro setor para exercer atividade remunerada, as chances de que esse profissional retorne ao mercado de trabalho marítimo tornam-se muito reduzidas.

Não fazem sentido os investimentos públicos relevantes na formação de profissionais destinados a um setor altamente especializado se esses contribuirão apenas para aumentar o número de motoristas de Uber, operadores de caldeiras em cervejarias ou profissionais capacitados a prestar concursos públicos que exijam diplomas de nível superior.



E ainda, se a Marinha do Brasil deseja realmente formar Oficiais da Marinha Mercante para com eles compor quadros em sua organização militar, seria da mesma forma importante que tais vagas fossem declaradas e reservadas já no momento de efetivação do concurso público.

No concurso público das EFOMM deste ano foram ofertadas 285 vagas, além da previsão no PREPOM de 25 vagas de acesso a 2º Oficial de Náutica no curso ACON-B. Trata-se de um quantitativo extremamente alto e fora da realidade, pois além das vagas abertas, já existem 606 alunos tentando concluir a praticagem em diferentes fases do Programa de Estágio Embarcado – PREST e outros 217 praticantes aguardando oportunidade para iniciá-lo. Até que estes novos Oficiais estejam no mercado de trabalho, possivelmente em 2023, já estarão nele incluídos dois milhares de novos Oficiais considerando-se aqueles que já cursam turmas de formação e os que aguardam praticagem, tendo em vista que eles chegam a esperar um ano ou mais para o início da praticagem a bordo de um navio mercante.

As dificuldades não estarão superadas por aqueles que conseguirem concluir a formação nos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA e Almirante Braz de Aguiar – CIABA. Os novos Oficiais acabam encontrando logo depois dificuldades ainda maiores para

se inserir no mercado de trabalho. Não são poucos os praticantes lançados pela Marinha do Brasil no mercado de trabalho, na fase de transição das Emendas de Manila da STCW, que chegam sem contar com todos os cursos necessários. As longas filas de espera de Oficiais que nunca embarcaram e necessitam realizar os novos cursos do STCW atestam essa triste situação. Aqueles que finalmente conseguem obter a habilitação e o treinamento necessários para embarque, quando efetivamente embarcam, acabam ocupando a vaga de Oficiais mais experientes, que já atuavam na Marinha Mercante, preteridos pela Armação por receberem salários mais altos. Esse seguramente é o traço mais perverso do equívoco da atual política de formação do pessoal mercante. Sensibiliza-nos ver um jovem na busca de sua inserção no mercado de trabalho, mas, poucos entre eles carregam mais responsabilidades do que as decorrentes de contribuir para a construção de seu próprio futuro e não raras vezes melhorar o futuro dos seus. O pessoal mais antigo, sem abdicar de seus sonhos futuros, no presente carrega a responsabilidade, via de regra, de contribuir no sustento de suas estruturas familiares. É fato que Oficiais de 45 anos já encontram perceptível má vontade do empregador em manter sua relação de trabalho. Após os 50 anos de idade, um simpático convite de agradecimento pelos anos de contribuição à empresa já está em seu horizonte, entregue muitas



A felicidade pela conclusão do bacharelado em Ciências Náuticas pode terminar na falta de vagas de trabalho. EFOMM - CIAGA - Rio

vezes de forma telegráfica para poupar os esforços de compungidos profissionais de RH.

O SINDMAR continua se reunindo com a DPC, no intuito de sensibilizar a Autoridade Marítima a respeito da necessidade de redução do número de vagas oferecidas nos concursos realizados pela instituição. Os dirigentes sindicais insistem com a DPC no fato de o setor não estar recebendo investimentos, além de destacar a existência de navios parados, o que aponta para um fato inquestionável: a falta de boa perspectiva de mercado de trabalho por anos a fio. As dificuldades para alocar os praticantes a bordo são sempre apontadas como cruel ilustração da realidade atual, a despeito do elogiável esforço já realizado. Esforço que é incoerente com a disposição de formar para o desemprego. O SINDMAR destaca há anos, em sua profícua relação com a Autoridade Marítima, as projeções superdimensionadas de necessidade de tripulação para a frota mercante dentro de um cenário idealizado pela Armação, o qual nunca se confirmou. O Sindicato acredita que os cursos de formação de Oficiais entregarão novos profissionais a um mercado que não oferecerá condições de crescimento significativo nos próximos cinco anos, o que representa um excedente de Oficiais correspondente a pelo menos um terço dos postos de trabalho existentes na atualidade. A Entidade estima em cerca de 900 o número total de Oficiais desempregados.

## A FORMAÇÃO

Outro aspecto que merece a reflexão da Autoridade Marítima é como se dá o preparo destes jovens para o ingresso na Marinha Mercante. O CIABA e o CIAGA são unidades militares que dão preciosa formação e ensinam disciplina indispensável na vida de bordo. Contudo, não vivemos na Marinha Mercante como no século passado e nem mesmo em um cenário de maiores garantias que de uma forma ou de outra carregamos até aqui. Mas, de incertezas quanto à proteção de empregos para nacionais em águas brasileiras. De armador nacional digno de nota o que nos restou foi a estatal Transpetro, nem por isto um oásis de eficiência e nacionalismo. Nossa frota mercante e consequentemente nossos empregos estão em mãos de armadores estrangeiros estacionados em terra brasileira. “De comum entre eles só mesmo a intensa vontade de se livrar de nós” como lembra o Segundo Presidente do SINDMAR, José Válido. Usam em vários lugares no mundo mão de obra aviltada, seja porque as condições sociais destes tripulantes em seus países de origem sejam terríveis, seja porque o custo de vida lhes seja mais barato do que o nosso. Intensificar o lucro é parte integrante da ideologia capitalista e resistir a seus abusos uma necessidade decorrente. Não é possível que se continue forman-

do jovens Oficiais com a mentalidade própria de quem está disputando mercado em condições análogas aos seus competidores. Centenas de milhares de seus competidores estarão dispostos a trabalhar 10 ou mais meses seguidos, recebendo pouco mais de dois mil dólares mensais apenas quando embarcados estiverem, sem nenhum tipo de garantia significativa de seguro social. Diante de um quadro deste é um absurdo ficar repetindo tolices do tipo “sejam bons profissionalmente que garantirão seus postos de trabalho!” Ao contrário dos alunos da Escola Naval, que ao concluírem seus cursos iniciarão uma bela carreira no serviço público, esses serão lançados no Coliseu da Armação. É bobagem pensar que sobreviverão pensando exclusivamente com um individualismo exacerbado. Há de ter senso coletivo perante os seus pares, preocupação com a ética em suas relações com seus colegas e disposição para o enfrentamento na defesa de seu emprego e de seus direitos.

Observa o Diretor Secretário Geral do SINDMAR, Odilon Braga, que “o preparo para o pensar com respeito ao coletivo é tão baixo que sequer se ajudam com coisas básicas como, por exemplo, contribuir para um cadastro em que se possa saber onde estão, em que situação estão e quais as suas competências que naturalmente mudam ao longo da carreira. Nem sequer se perguntam: como podem bem me defender se sequer conhecem minha situação?”.

O Diretor de Relações Internacionais, Carlos Müller, que até bem pouco tempo estava no comando de navios, observa que “o quadro é mais preocupante quando nos acercamos da realidade com a visão que o Sindicato nos proporciona. Há muito que ser feito para a melhoria de visão de nossos pares, mas, acredito que podemos contribuir muito neste sentido. No entanto, há de se admitir que muito ajudaria se rapazes e moças na época de formação fossem mais bem preparados para enfrentar a dura realidade que forçosamente terão que enfrentar.”

## O DEFICIENTE PAPEL DO ESTADO

Engana-se quem pensa que nosso problema concentra-se exclusivamente no excessivo número de formandos. A real ocupação de postos de trabalho possibilitados pela atual legislação poderia minorar o problema. Isto por que a redução do número de vagas de trabalho no setor é causada não apenas pela crise econômica, mas também pela deficiência do quantitativo de agentes do Estado para uma

adequada fiscalização. “Sabemos que na Cabotagem a redução foi menor, mas não no Apoio Marítimo, notadamente entre as embarcações estrangeiras. Lamentavelmente, por falta de melhores informações dos empregadores, não é possível estipular um número preciso, mas trabalhamos com uma redução de pelo menos mil postos de trabalho nos últimos três anos”, declarou o presidente do SINDMAR Severino Almeida Filho. O dirigente sindical acredita, ainda, que o número pode ser bem maior e destaca que as razões não estão restritas ao momento difícil pelo qual passa o País. “Os motivos não se restringem apenas ao que chamam de crise, mas, também, à precária capacidade do Estado em fiscalizar o cumprimento da legislação em nosso setor, bem como os rasgos de ousadia da Armação – cada vez mais intensos – em não cumpri-la”, afirmou.

“Sou DPO Full. Tenho todas as certificações que um Oficial pode ter, tanto de cursos feitos no CIAGA quanto de instituições credenciadas, mas estou desempregado desde outubro de 2016”

Telmo James  
1º ON

## DEPOIMENTOS

A Unificar ouviu relatos de jovens praticantes e de Marítimos experientes sobre o mercado de trabalho. Abaixo, depoimentos de três trabalhadores com olhares diferentes sobre o mercado de trabalho.

## Rosana Cruz

1ª ON, 35 anos

Fiquei cinco anos na mesma empresa. Em janeiro, eu vim para o Rio de Janeiro, para embarcar, e tive a péssima notícia de que seria desligada. Cheguei a encaminhar currículos, quase todos os dias, para várias empresas. Eu corro atrás de amigos, de informações, participo de grupos nas redes sociais. Se aparece alguma notícia de que tem empresa nova contratando, eu corro atrás. As esperanças são poucas, porque eu sei que não sou só eu que estou nessa situação. Eu já estou pensando em procurar uma alternativa. Eu sou uma pessoa muito ativa. Infelizmente, com essa crise, está difícil. Agora, há muitas pessoas também que acham que mulher a bordo, mãe a bordo, não deveria estar lá, porque mãe deveria estar com o filho. Ainda existem esses obstáculos que aparecem na nossa frente. Não vou dizer que é fácil, mas é o nosso trabalho. Eu gosto do meu trabalho.



## Rafaela Acioly da Silva Brito

Praticante, 25 anos

A minha praticagem termina no fim de junho, mas estou otimista. A empresa adquiriu um navio novo, que vai chegar no fim do ano. Existe a possibilidade de contratação dos atuais praticantes como Oficiais de Náutica. Se a empresa disser que eu vou ser contratada, eu prefiro esperar. Estou gostando muito de trabalhar aqui! O mercado de trabalho não está fácil. Estou formada desde 2015. Na época, ainda havia gente da turma anterior na fila. Então, o Comandante do CIAGA conseguiu autorização para que a gente começasse a praticar em no máximo seis meses em navios de guerra. Eu fiz seis meses de praticagem nos navios da Marinha e, agora, mais seis meses em uma embarcação da Marinha Mercante. Eu era uma das primeiras da fila e em novembro de 2016 eu consegui a praticagem. Até então não tinha aparecido vaga ainda. Aparecia, mas era para a turma de cima.

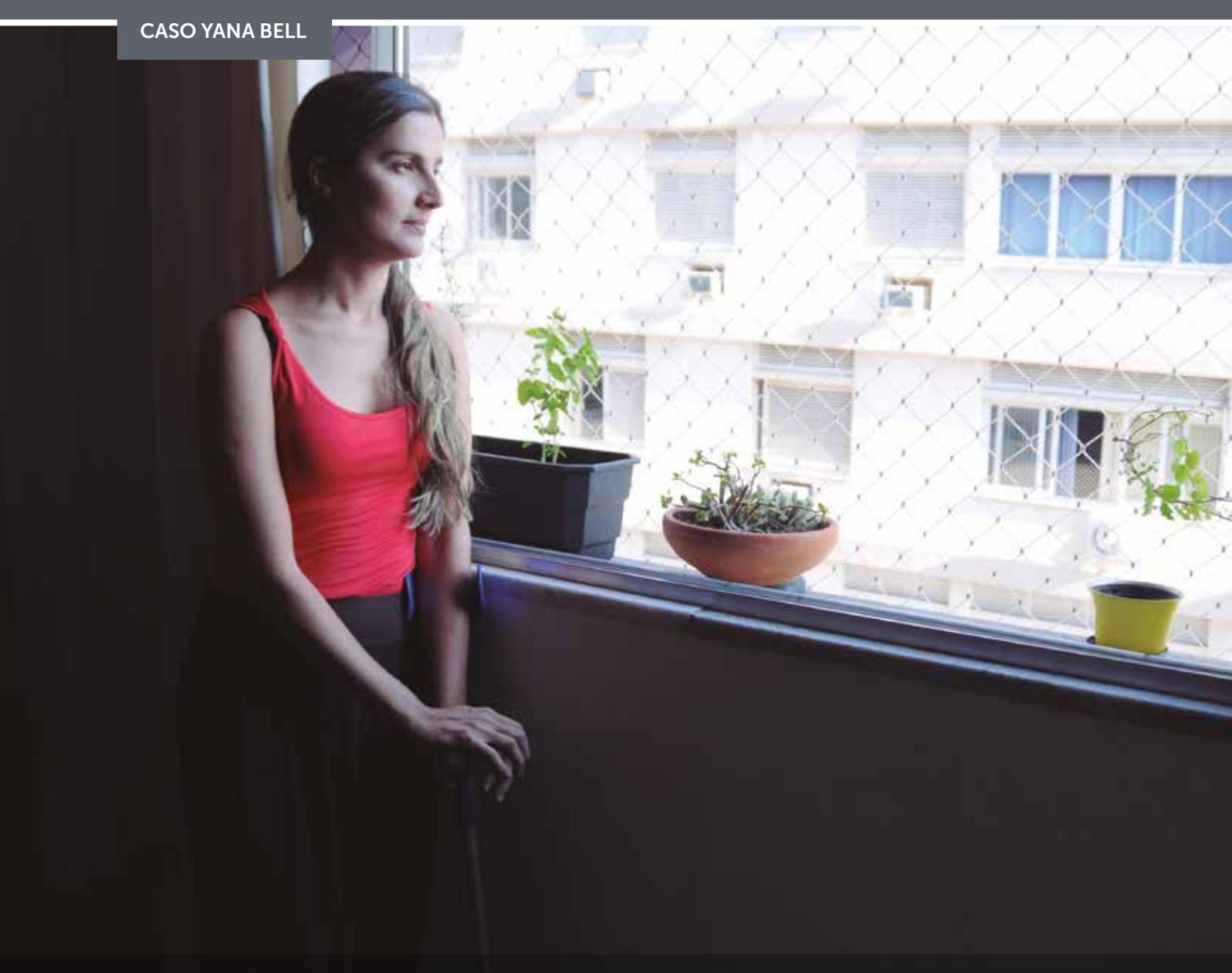


## Telmo da Silva James

1º ON, 54 anos

Sou operador DPO Full. Tenho todas as certificações que um Oficial pode ter, tanto de cursos feitos no CIAGA quanto de instituições credenciadas, mas estou desempregado desde outubro de 2016. Estou há 36 anos na Marinha Mercante e nunca fiquei tanto tempo assim, na pedra. Sempre surgia vaga no período entre dezembro e Carnaval. Eu esperava voltar ao mercado de trabalho, mas não aconteceu. Não só pra mim, como para outros colegas e amigos em outras funções. Nós não estamos conseguindo voltar a trabalhar. Tenho mandado currículo semanalmente para todas as empresas que estão em operações de cabotagem, de alto mar, de longo curso, como também no Apoio Marítimo, mas eu não tenho conseguido nada.





## QUANDO O ARMADOR SE TORNA O ABUTRE

Na tarde do dia 14 de abril de 2011, a 2ª Oficial de Náutica Yana Bell Cotting Mesquita encontrava-se a bordo do rebocador CBO Rio quando recebeu ordens diretas de seus superiores hierárquicos para embarcar em um bote de resgate, acompanhada de outros dois tripulantes, a fim de executar um teste de operacionalidade do equipamento. Durante a operação, o bote,

de estrutura rígida, se despreendeu do cabo de aço do turco (coluna onde se fixa um aparelho para içar pequenas embarcações e cargas) e despencou no mar de uma altura de cinco metros. “Eu caí sentada e, naquele mesmo momento, percebi que tinha quebrado a coluna. Fiquei deitada no chão até o bote ser rebocado para o píer. Saí na ambulância sentindo muita dor e pedi

que me dessem alguma medicação. O médico cortou o meu macacão e me injetou morfina. Não sabia o que fariam comigo, tentava não desmaiar, mas acabei “apagando”. Acordei 12 dias depois, com um tubo na minha garganta e um corte imenso na barriga”, lembra Yana com lágrimas nos olhos, revivendo o início do pesadelo em que se transformou sua vida.

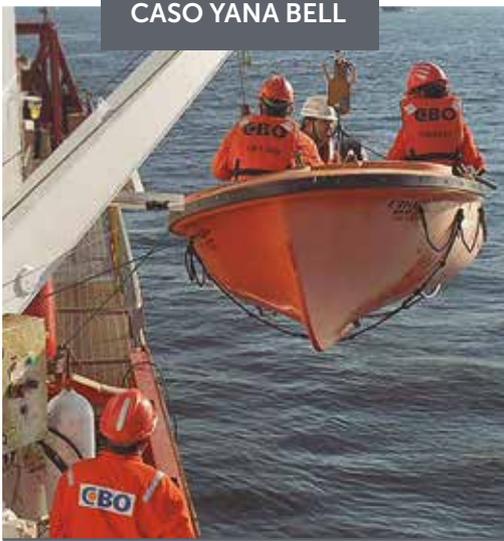
Passados seis anos, o caso da 2ª Oficial de Náutica Yana Bell permanece como um tenebroso capítulo escrito na história da nossa Marinha Mercante. Um relato do comportamento frio e cruel de um armador frente ao drama de uma jovem que viu a morte de perto e teve uma carreira promissora interrompida aos 27 anos de idade. Vítima de acidente de trabalho, Yana agonizava num leito de hospital quando foi acusada por seu empregador, a Companhia Brasileira de Offshore – CBO, de ser a única responsável por uma operação que não esteve, e jamais poderia estar, sob seu comando. Fatos distorcidos, testemunhas aliciadas e graves desvios de ética fizeram parte da estratégia da CBO para transformar a Oficial de vítima a culpada. Nesse episódio, a armadora já conhecida por agir usualmente contra o interesse dos trabalhadores, emperrando as negociações e não raro só concedendo aos Marítimos seus legítimos direitos quando compelida pela Justiça, abriu mão de qualquer mínima demonstração de escrúpulo. Contando com o apoio incondicional do SINDMAR, ao qual se filiou quando ainda era Praticante, a jovem foi absolvida das acusações, mas ainda busca compensação pelos danos físicos, psicológicos e financeiros que sofreu.

Após o acidente, a Oficial permaneceu em coma induzido. O corte no abdômen foi resultado de uma cirurgia para investigar o possível rompimento de algum órgão interno. Na queda, Yana fraturou a coluna e veio a perder uma vértebra na região lombar, a L2. Fraturou também a bacia, o fêmur direito, o calcanhar esquerdo e o punho direito. Foram 42 dias de internação em tratamento intensivo, tempo durante o qual ela sofreu uma série de intercorrências. Com o choque da queda, o pulmão havia se deslocado para cima, impedindo a respiração, o que fez com que a equipe médica

decidisse pela intubação e induzisse o coma para evitar a dor.

Depois que Yana acordou, os tubos foram retirados e a jovem passou a respirar com o auxílio de aparelhos. Seu estado era crítico. Levou quase um mês para que pudesse passar por qualquer processo cirúrgico. A Oficial recebeu uma prótese na coluna, uma haste no fêmur e outra no pulso. Durante a cirurgia da coluna, sofreu três paradas cardíacas, precisou de ressuscitação e perdeu muito sangue. As complicações não pararam por aí. “O opioide que eu vinha recebendo para dor começou a me causar alucinações, além

de problemas intestinais, então precisou ser suspenso. A dor, que já era muita, ficou insuportável. Estava muito debilitada e meus pulmões já não estavam mais aguentando. Cheguei a pensar que nunca fosse me recuperar. Em um momento olhei para o meu irmão - o Oficial de Náutica Pedro Cotting Mesquita, que também é associado do SINDMAR - que estava ao meu lado e disse que não queria mais viver. Não tinha forças, foi mesmo Deus que me segurou ali. Por onde vou sou apontada como uma sobrevivente e isso me faz lembrar sempre de que estou viva por um milagre”, revela.



Yana (de costas, à direita) no exercício com o bote instantes antes do rompimento do cabo



"Gostaria de um dia perguntar àquelas pessoas que embarcavam comigo o motivo pelo qual me acusaram. O trauma não foi só pelo acidente, mas também pela atitude da empresa e dos que se voltaram contra mim, que me gerou um medo que eu não consigo explicar."

Yana Bell

## A trama suja da CBO que levou Yana de vítima a acusada

Ao milagre seguiu-se uma longa e difícil recuperação. Yana precisou reaprender a respirar, falar, deglutir e andar. Foram 50 dias de hospital. Enquanto ela ainda estava internada, corria na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro o inquérito para apurar as causas do acidente. O que foi orquestrado pelos caciques da CBO e seus funcionários parece uma trama sórdida de ficção, envolvendo personagens inescrupulosos e amorais que se vendem, como ratos, por qualquer migalha de prestígio ou um falso senso de segurança perante o patrão. Mas, infelizmente para Yana e os Marítimos que efetivamente honram a profissão, tratou-se da realidade. Seus próprios

colegas de bordo testemunharam a favor da acusação da CBO contra a Oficial. Em atendimento a uma pergunta tendenciosa, acusaram-na de ser responsável pela manutenção do equipamento, buscando levar o julgador a concluir ter sido a vítima a responsável pela queda do bote. Alegaram que, por exercer a função de Oficial de Segurança, Yana teria incorrido em negligência e imprudência que teriam ocasionado o fato.

Tendo tomado conhecimento da ação espúria que a CBO e seus funcionários armavam contra a jovem, Severino Almeida Filho e Edson Areias, respectivamente Presidente e Consultor Jurídico do SINDMAR, foram visitá-la no hospital a fim de oferecer apoio irrestrito. "Foi muito triste. Quando chegamos lá, a pobre moça era pele e osso. Mal conseguia respirar, quanto mais falar.

Sabemos que acidentes acontecem. O que não pode acontecer é uma empresa milionária, como a CBO, que teve origem na antiga empresa Aliança, de propriedade majoritária de família que fez fortuna com a produção de cítricos e a navegação marítima, ter uma postura desse tipo. Além de só fazer as suas obrigações no limite da lei, ainda resolve jogar toda a responsabilidade pelo acidente sobre uma garota que estava lutando para não morrer. Se fosse filha ou neta de um deles, como agiriam?", indigna-se Severino.

O acidente fora ocasionado por reparo conduzido durante o período de folga da Oficial por empresa supostamente especializada e habilitada, contratada pela armadora CBO. Mas, atropelando todas as noções de ética, os conceitos mais básicos de humanidade e até mesmo os conhe-



Yana em visita ao Presidente do SINDMAR

cimentos fundamentais das tarefas desempenhadas a bordo, a CBO induziu os tripulantes a enfatizar que a 2ON era a responsável pela manutenção dos equipamentos. “Eles me responsabilizaram pelo treinamento também, o que era impossível, já que eu estava dentro do bote e quem assina esse tipo de procedimento normalmente é o Comandante”, afirma Yana. Em sua defesa, Edson Areias, que além de advogado é experiente Oficial Superior de Máquinas, alegou: “Não se pode depreender que um Oficial de Náutica possa ser responsável por realizar ou inspecionar a execução de reparos e montagens mecânicas, de execução ou inspeção técnica de soldagem, nem por testes de tração estática. Além disso (quanto à acusação de que Yana não teria requerido à CBO a tradução de manuais do equipamento do rebocador, que já navegava havia muitos anos) quem tem um mínimo de noção da organização de bordo sabe que um Segundo Oficial não tem poderes para se reportar diretamente à armadora em assuntos técnicos sem a intermediação de seus chefes.”

“Por mais incomodado que alguém possa se sentir com nossa opinião sobre tal conduta, muito mais preocupados ficamos nós com o futuro de uma categoria que possa estar perdendo a noção de valores éticos de comportamento em uma atividade de risco como a nossa, na qual, muitas vezes, a única ajuda com que podemos contar é a de nossos pares, que também trabalham no mar, numa ambiência cada vez mais adversa aos nacionais, tendo a fadiga como companhia frequente ao longo de seus quartos ou divisões de serviços.”

Severino Almeida Filho  
Presidente do SINDMAR



"Meu sentimento pelo meu Sindicato é de absoluta gratidão. Na hora em que eu mais precisei, foi quem realmente esteve do meu lado. Eu me senti amparada o tempo todo e isso não tem preço"

Yana Bell

Houve nítidas e reiteradas tentativas da CBO de incriminar Yana Bell, assim como de impedir o depoimento das testemunhas de defesa da Oficial. Ao fim do inquérito inculcando Yana e após a promoção da Procuradoria Especial da Marinha, Edson Areias encaminhou defesa prévia ao Tribunal Marítimo, que a absolveu por unanimidade. Contudo, a CBO voltou à carga e interpôs representação privada junto ao mesmo Tribunal Marítimo, reportando-se, principalmente, aos depoimentos dos colegas de Yana prestados no inquérito da Capitania, para demonstrar a culpa dela pelo acidente. O novo julgamento, no entanto, veio retificar os erros e exculpar definitivamente a Oficial.

Para o Presidente do SINDMAR, saber que existem Oficiais mercantes capazes de se sujeitar a participar do esquema sujo da CBO, sem resistirem ou buscarem orientação judicial fora do âmbito da empresa, pouco importando que sejam filiados ou representados legalmente pelo Sindicato, é motivo para incômoda reflexão. "Você confiaria sua vida em alto mar a alguém

que fosse capaz de contribuir para penalizar injustamente um companheiro de trabalho com intuito de dar sustentação a um comportamento abjeto de seu empregador? Que confiança merece alguém assim? Esse tipo de comportamento é imperdoável! Em qualquer atividade profissional em que as pessoas se levem a sério e tenham um código de conduta ética, uma pessoa assim não pode se sentir à vontade para exercer a profissão. Há valores que não se pode transigir. A CBO e esses tripulantes feriram a ética, a moral e até o mais básico senso de humanidade", revolta-se Severino, concluindo: "Por mais incomodado que alguém possa se sentir com nossa opinião sobre tal conduta, muito mais preocupados ficamos nós com o futuro de uma categoria que possa estar perdendo a noção de valores éticos de comportamento em uma atividade de risco como a nossa, na qual, muitas vezes, a única ajuda com que podemos contar é a de nossos pares, que também trabalham no mar, numa ambiência cada vez mais adversa aos nacionais, tendo a fadiga como companhia frequente ao longo de seus quartos ou divisões de serviços."

## Em meio à dor, a maior esperança é na justiça

"Procuo ficar bem, buscar consolo no fato de estar viva, mas nem sei o que poderia fazer da minha vida. De certo, só o fato de que nunca mais vou poder voltar a embarcar, exercer a profissão que escolhi e amo"

Yana Bell

Yana Bell nasceu em Búzios, no litoral fluminense e aos 16 anos de idade descobriu a vocação marinheira. Vinda de família humilde, frequentou escola pública e fez o curso preparatório para a EFOMM estudando à tarde e trabalhando no próprio curso de manhã. Aos 17 anos, passou no vestibular para o CIAGA, no Rio de Janeiro, mas, por questão de disponibilidade de vagas, foi fazer o período de adaptação no CIABA, em Belém (PA), e acabou por concluir o curso naquela instituição. No final do terceiro ano, prestou concurso para Praticante-Aluna da Transpetro e passou em primeiro lugar. Atraída pelas condições do Offshore, onde se ganhava mais e ficava-se menos tempo embarcado, Yana conseguiu uma vaga na CBO em 2007, desistindo do concurso. Seu primeiro embarque foi no navio Ana Gabriela. Depois, passou para o CBO Campos e, finalmente, transferiu-se para o CBO Rio, onde ficou até o acidente. Foram, ao todo, quatro anos na empresa, que começaram com um enorme entusiasmo e acabaram em trauma e decepção. "Hoje meu sentimento é de dor emocional, além da física. Meus colegas todos depuseram contra mim, fiquei com medo do que poderiam ser capazes de fazer e cortei o contato com eles. Gostaria de um dia perguntar àquelas pessoas que embarcavam comigo o motivo pelo qual me acusaram. O trauma não foi só pelo acidente, mas também pela atitude da empresa e dos que se voltaram contra mim, que me gerou um medo que eu não consigo explicar. Tenho medo até de ir à igreja, que fica ao lado da minha casa. Estou em tratamento psicológico e tento superar esse sentimento com ajuda da terapia, mas tem sido difícil.

Fico pensando: se foram capazes de me incriminar, o que mais poderiam fazer?", questiona.

As dores emocionais de Yana se combinam àquelas decorrentes de seu estado físico, que ainda inspira cuidados. Devido às sequelas do acidente, ela tem limitações para se locomover e alguns movimentos restritos. "Tento viver uma vida normal, mas meu limite é a dor. Então, como sinto muita dor, minha vida é bastante limitada. Os analgésicos já não fazem mais efeito e meu médico aconselha que eu evite ao máximo usá-los. Ando com dificuldade e nunca mais vou poder correr. Faço fisioterapia, tento caminhar na rua, mas tenho medo de me machucar", lamenta.

O fato de a Oficial ter sido vítima de um acidente ao qual não deu causa, tendo sua carreira profissional tolhida, além da dor física e imaterial de que padeceu, jamais podendo retomar suas atividades no mar e, até o momento, não podendo exercer qualquer trabalho, deu à consultoria jurídica do SINDMAR motivos suficientes para entrar com uma ação indenizatória por acidente de trabalho contra a CBO. A Oficial deve submeter-se à perícia judicial já deferida pelo Juízo e as probabilidades de êxito são amplas.

Além de justa medida para indenizar Yana pela carreira interrompida e pelos danos físicos e morais que sofreu, o provimento da ação serviria para pagar dívidas que ela vem acumulando desde a época do acidente. Quinze dias depois da queda do bote, a empresa cortou sua remuneração e ela passou a receber apenas o benefício do INSS, correspondente a um terço do salário. Enquanto ela estava no hospital, contas venceram, o prazo de pagamento da fatura do cartão de crédito estourou e os juros foram se acumulando. "Ligavam para a minha casa da operadora do cartão e, obviamente, ninguém atendia. Assumi uma dívida muito grande que, sem receber salário e com as despesas de saúde aumentadas, ainda não consegui pagar", conta ela. Receber o que lhe é devido motiva Yana a continuar vivendo e lutando. "Procuo ficar bem, buscar consolo no fato de estar viva, mas nem sei o que poderia fazer da minha vida. De certo, só o fato de que nunca mais vou poder voltar a embarcar, exercer a profissão que escolhi e amo. Segundo laudo médico, continuo sem poder exercer qualquer trabalho. Minha psicóloga fala em metas e objetivos, mas eu não consigo ver o meu futuro, não consigo pensar em nada à minha frente. Às vezes, penso que essas pessoas não sabem o que causaram a mim, não têm noção da extensão do que fizeram. Na ação indenizatória, a empresa não se dispôs a fechar acordo, então, com o SINDMAR partí para a luta, mais uma que espero vencer!", declara Yana.



Desmanche de navios, que destrói praias e vidas humanas na Índia, no Paquistão e em Bangladesh

# ARMADORES BRASILEIROS CONTRIBUEM PARA O DESMANCHE CRIMINOSO NA ÁSIA

Empresas querem abrir mercado para a indústria do desmonte de navios e o descomissionamento de plataformas no Brasil



Em *workshop* realizado recentemente no Rio, a Petrobras não demonstrou como pretende dar continuidade à atividade de desmanche de navios, adequando-a aos seus compromissos de segurança, meio ambiente e saúde, bem como à sua política de responsabilidade social. Não mencionou também que recentemente levou a leilão sete plataformas de perfuração. Entre elas a P-10, a P-16, a P-17 e a P-23, que em breve serão enviadas para desmonte na Turquia. A Shipbreaking Platform, Organização Não Governamental – ONG que monitora a atividade de desmanche de embarcações, manifestou preocupação. “O processo de desmantelamento de plataformas é ainda mais perigoso, sendo que a contenção dos materiais tóxicos na praia é impossível”, declarou o secretário de Comunicação da ONG, Nicola Mulinaris. Escrever em um slide observações de que é preciso buscar equilíbrio entre os aspectos que envolvem a atividade é muito pouco. Melhor seria se a empresa as colocasse em prática. O histórico da Petrobras com relação ao descarte de embarcações em fim de vida útil expõe a sua displicência com os trabalhadores e com a natureza.

Conforme noticiado na última edição da revista Unificar, o petroleiro Potengi saiu do porto do Rio no mês de janeiro para ser desmanchado na Índia, país da costa asiática onde há grande concentração de estaleiros piratas. O navio chegou em maio à cidade indiana de Alang. Ele é apenas mais um a ser riscado da lista da Transpetro e encaminhado para o desmonte na região. Só nos últimos quatro anos, a Petrobras enviou 20 embarcações para descarte no sul do continente asiático, de acordo com a Shipbreaking. Recentemente, a entidade entrou em contato com o SINDMAR para alertar que mais dois navios da empresa estariam sendo vendidos para estaleiros da Índia: o Lobato e o Guaporé, construídos em 1993 e 1982, respectivamente. A ONG se mostrou preocupada com o risco de violação da Convenção da Basileia, que estabelece diretrizes para o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. A entidade alertou também as autoridades brasileiras. O SINDMAR encaminhou ofício à Transpetro, cobrando esclarecimentos e transparência no processo de descarte das embarcações da empresa.



Mais uma vez, o SINDMAR chama a atenção para o problema do despejo de navios em fim de vida útil no meio ambiente sem o tratamento adequado. Embarcações construídas no Brasil em condições facilitadas pelo Estado e operadas por diversos anos por empresas brasileiras, tristemente, continuam contribuindo para a contaminação das praias, os acidentes e as mortes ocorridos em países como Bangladesh, Índia e Paquistão. Só em 2016, 668 embarcações foram desmanteladas em praias. “É escandaloso que o fardo de lidar com o *boom* da construção de navios sedenta de lucros seja transferido para as comunidades e trabalhadores do Sul asiático: primeiro, a indústria naval cria excesso de demanda no mercado, para depois falhar ao encontrar soluções responsáveis para seus navios obsoletos”, afirma Patrícia Heidegger, Diretora Executiva da Plataforma.

No Sul da Ásia, além de os estaleiros receberem embarcações para desmonte contendo resíduos

de produtos tóxicos, eles não oferecem aos trabalhadores um ambiente seguro, desrespeitando a Convenção de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios. Nestes locais, as pessoas costumam trabalhar sem equipamentos de proteção ou roupas adequadas. As carcaças dos navios são retalhadas de qualquer maneira. Famílias que moram no entorno vivem em condições precárias. E a Petrobras simplesmente fecha os olhos para o que acontece na região. A falta de sensibilidade da empresa não pode perdurar. Os países da costa asiática não respeitam a legislação e nem as pessoas.

Como a Unificar mostrou anteriormente, nas praias de Bangladesh e Paquistão 79 pessoas ficaram feridas e 55 morreram no ano passado. Entre 2013 e 2015, foram 89 feridos e 53 mortos na costa de Bangladesh. No mesmo local, em julho de 2016, um



© NGO Shipbreaking Platform

“Já está na hora de empresas como Petrobras, Vale e Odebrecht procurarem soluções diferentes para reciclagem da parte da sua frota que está em fim de vida. Pode-se encontrar opções seguras e ecológicas na própria América, pois já existem empresas especializadas nesses serviços em países como México, Porto Rico e Estados Unidos”

Nicola Mulinaris  
Secretário de Comunicação e Legislação da  
ONG Shipbreaking Platform

trabalhador de 35 anos morreu esmagado por uma placa de metal durante o desmonte do navio Ore Timbopeba, da Vale. Estes números negativos não podem se repetir no Brasil. A atividade de desmonte de navios e descomissionamento de plataformas pode até ser uma alternativa à crise no setor naval e no Offshore, conforme defendido no *workshop* patrocinado pela GMS – uma das maiores empresas do mundo especializadas em venda de embarcações para o sul da Ásia e para estaleiros dos piores campos de desmantelamento do mundo, segundo a Shipbreaking – mas há que se ter cautela. A indústria pode gerar empregos, já que os estaleiros brasileiros se encontram ociosos com a baixa na construção de embarcações, mas as empresas brasileiras precisam, efetivamente, se adequar.

Enquanto essa realidade não se concretiza no Brasil, há alternativas à destinação responsável dos

navios. “Já está na hora de empresas como Petrobras, Vale e Odebrecht procurarem soluções diferentes para reciclagem da parte da sua frota que está em fim de vida. Pode-se encontrar opções seguras e ecológicas na própria América, pois já existem empresas especializadas nesses serviços em países como México, Porto Rico e Estados Unidos”, disse o Secretário de Comunicação e Legislação da ONG, Nicola Mulinaris.

Conseguir alterar a NR 34 – norma que regula a indústria da construção e reparação naval – incluindo a possibilidade de praticar o desmantelamento de navios e plataformas não basta. Adotar boas práticas de reciclagem será um grande desafio. Não seguir o mau exemplo da Petrobras e de outras tantas empresas que enviam as suas embarcações para as praias da Ásia, evitando que os mesmos problemas da região ocorram aqui no Brasil, será o dever de casa.

## CONTTMAF exige informações sobre a destinação final dos navios da Transpetro

Armadores do Brasil, dentre eles a Transpetro, a Vale, a EBX e a Norsul, têm assumido a prática mundialmente condenada de enviar embarcações para desmantelamento no Sul da Ásia, principalmente nas praias de Bangladesh, Paquistão e Índia. Este tipo de operação é responsável por um alto índice de mutilação e morte de trabalhadores, além da destruição acelerada do meio ambiente, acabando com áreas pesqueiras.

O Sistema Petrobras é o maior frequentador da lista suja das empresas brasileiras que dão essa destinação final aos seus navios, após 20 ou 30 anos de uso, tendo enviado nos últimos quatro anos mais de 20 embarcações para desmanche na costa asiática.

O caso do Sistema Petrobras é agravado pelo fato de muitos desses navios terem sido construídos com recursos fomentados pelo Estado, em condições especiais.

Of. Nº SAF/IC-0021/2017, Página 1 de 2

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AÉREOS, NA PESCA E NOS PORTOS

Rio de Janeiro, 02 de junho de 2017  
OF. Nº SAF/IC- 0021/2017.



Ilmo. Sr.  
Antonio Rubens Silva Silvino  
Presidente  
Petrobras Transportes S/A - TRANSPETRO



SANTIAGO VICENTE DA SILVA  
TRANSPETRO/CONTTMAF  
Matrícula: 8070 - Chave: 5411

Prezado Senhor

Temos acompanhado com preocupação informações sobre a situação de diversas embarcações que, após permanecerem ao longo de vários anos sob controle de armadores brasileiros, em alguns casos por mais de 20 ou 30 anos, encerram suas atividades em praias de países do Sul da Ásia para serem desmanchadas por trabalhadores locais em condições deploráveis, inseguras e sem os necessários cuidados com a proteção do meio ambiente. **Muitas destas embarcações foram construídas com recursos do Fundo de Marinha Mercante, em condições especiais fomentadas pelo Estado.**

Notamos ainda, em conferência realizada sobre este tema no mês de maio no Rio de Janeiro pela Sociedade Brasileira de engenharia Naval - Sobena, com participação ativa do sistema Petrobras, a existência de uma incômoda lacuna no que se refere a adoção de procedimentos seguros para desmanche de navios por empresas brasileiras, respeitando compromissos de Segurança, Meio Ambiente e Saúde e a política de responsabilidade social que as empresas informam adotar e seguir.

A Transpetro parece fazer parte desta lamentável realidade. Tomamos conhecimento de que "Entre os países que anualmente poluem as costas do sul da Ásia encontra-se o Brasil. Em 2016, armadores brasileiros enviaram quatro embarcações para desmantelamento na Ásia. Três acabaram em praias do Bangladesh e uma acabou na costa indiana de Alang. Um dos navios pertencia à Petrobras Transporte S.A., que possui um recorde negativo de vinte embarcações enviadas para o sul do continente asiático nos últimos quatro anos". Fonte: [http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea\\_wp2011/wp-content/uploads/2017/02/Press-release-2016-List-NGO-Shipbreaking-Platform-Jan-2017-PORTUGUESE.pdf](http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2017/02/Press-release-2016-List-NGO-Shipbreaking-Platform-Jan-2017-PORTUGUESE.pdf)

Considerando ainda notícias recentes de que grandes empresas de navegação europeias que realizam operações semelhantes estariam sendo alvo de processos judiciais na União Europeia pelo não cumprimento de suas políticas de segurança, saúde e proteção ao meio ambiente e preocupados com a continuidade das atividades da Transpetro como empresa de navegação em nível global, em vista das questões relatadas, solicitamos informar:

- 1 - A Transpetro destina seus navios, via de regra, ao fim da vida operacional, para desmanche no Sul da Ásia?
- 2 - A Transpetro procura monitorar as condições em que seus navios desativados são desmanchados?
- 3 - Quais navios a Transpetro está desativando atualmente?
- 4 - Qual a destinação prevista para estes navios?
- 5 - Como a Transpetro procura reduzir a possibilidade de que seus navios desativados contribuam nas estatísticas inaceitáveis de mortes e poluição em outros países?

Atenciosamente

Severino Almeida Filho  
Presidente

## Desafios e oportunidades para a reciclagem de embarcações

O transporte marítimo é o principal meio de transporte de cargas entre os países, sendo responsável por mais de 90% do comércio internacional de mercadorias. A vida útil de um navio varia entre 20 a 30 anos, devido aos avanços tecnológicos e às questões de eficiência operacional que têm obrigado os armadores a fazerem a substituição da frota. No entanto, os problemas do comércio internacional e as crises econômicas dos últimos anos evidenciaram um efeito muito preocupante relativo ao abandono e ao envio de embarcações com menos de 20 anos para o mercado de *scrapping* (sucata) em países como Bangladesh, Índia, China, Turquia e Paquistão. Nestes locais, o desmantelamento de navios ocorre em praias sem qualquer cuidado para evitar a contaminação do solo e das águas. Não há uso de maquinário adequado para tal prática nem equipamentos de segurança para os trabalhadores.

Devido a esses problemas, a Organização Marítima Internacional (IMO) estabeleceu, em 15 de maio de 2009, a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (Hong Kong Convention - HKC). O objetivo é regular a operação de desmonte de navios, que ao final de sua vida útil devem ser enviados para instalações apropriadas para a realização de sua reciclagem. No entanto, a HKC ainda não entrou em vigor, pois precisa atingir, no mínimo, uma representação de 15 Estados-Membros que tenham reciclado nos últimos 10 anos pelo menos 3% da frota e representem 40% da arqueação bruta mundial.

Nesta mesma linha, em dezembro de 2013, a União Europeia estabeleceu a Regulação Europeia para Reciclagem de Navios (EU Ship Recycling Regulation), que segue os mesmos padrões da HKC, mas é voltada para os navios de bandeira europeia. Ela estabelece que os armadores enviem os seus navios para instalações aprovadas previamente, tendo como objetivo a diminuição dos impactos negativos desta atividade. Isto mostra uma preocupação em âmbito internacional da gestão dos navios após o término de sua vida útil.

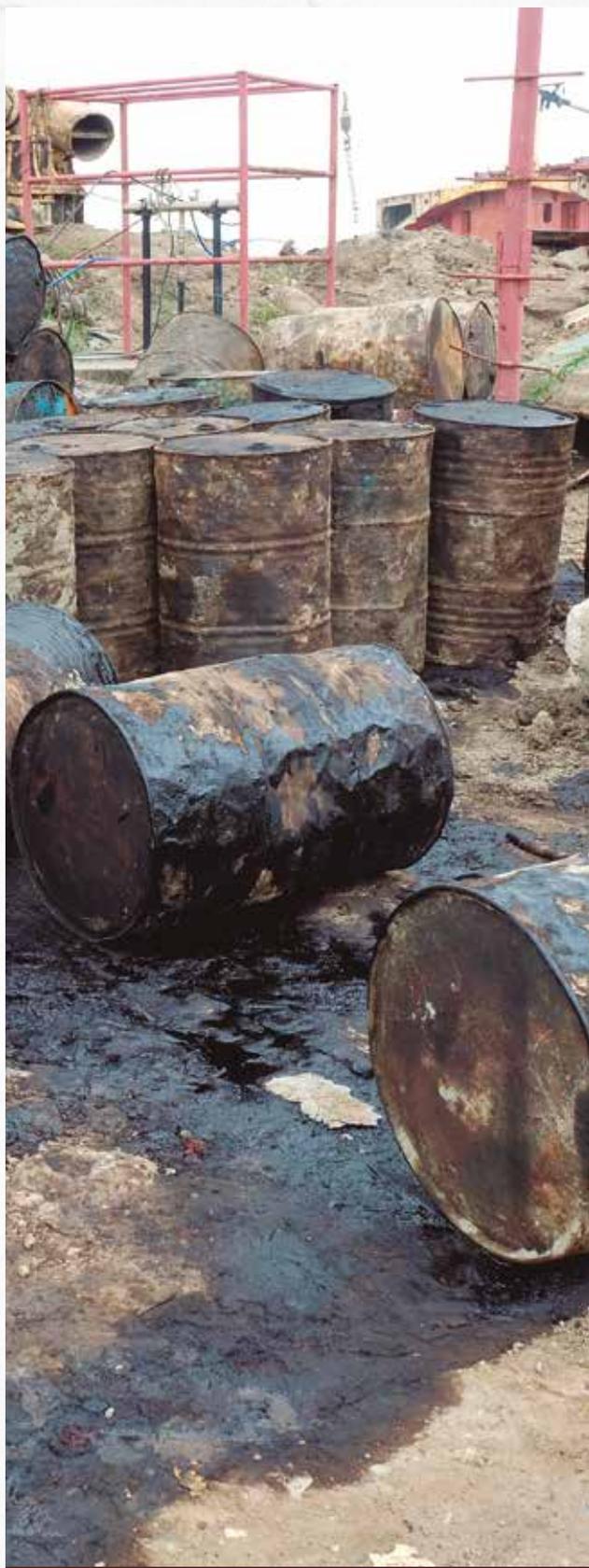
Uma maneira de a comunidade europeia pressionar os estaleiros asiáticos a melhorarem a sua gestão foi publicar, em dezembro de 2016, a lista dos 18 estaleiros europeus certificados para a



Newton Narciso Pereira

realização da reciclagem de navios. É importante observar que o termo reciclagem é completamente diferente do termo desmantelamento. Isso fez os estaleiros da Turquia, Índia, Paquistão e Bangladesh iniciarem uma corrida para se adequar aos padrões estabelecidos pelas regulações internacionais. Alguns fecharam parcerias com empresas de consultoria, tanto da Europa como da Ásia, para a implementação de padrões de qualidade nas suas operações. Muitos estaleiros dedicados ao desmonte já dispõem de certificação ISO em conformidade com a qualidade, meio ambiente e segurança do trabalhador.

Com a restrição do envio de embarcações para estaleiros não autorizados, surgem algumas discussões importantes. Primeiramente: deverá ocorrer um impacto econômico sobre os países asiáticos que realizam este tipo de operação, afetando os trabalhadores nesse segmento diretamente, pois com menor oferta de navios, haverá menos emprego. Segundo: isso obrigará todos os estaleiros a melhorarem os seus processos para continuar atendendo este setor, fazendo com que todos ganhem no final.



© NGO Shipbreaking Platform

Além disso, abre oportunidade para que outros países tornem-se candidatos a atuar neste mercado. Isso porque os estaleiros apresentados na lista da comunidade europeia têm restrições para receber navios de grande porte. Dos 18 estaleiros, apenas quatro apresentam profundidade acima de 13 metros, característica necessária para receber grandes embarcações. Existe, ainda, uma restrição da capacidade de reciclagem por ano em termos de toneladas de deslocamento leve (LDT) para desmantelamento. O estaleiro que apresenta maior capacidade de desmantelamento é o Able UK Limited Teesside, com capacidade para 66.340 LDT/ano.

Somando as capacidades atuais, estes estaleiros poderiam atender apenas 300.000 LDT por ano. No entanto, a convenção europeia só entrará em vigor em dezembro de 2018, ou quando atingir uma capacidade de reciclagem de 2,5 milhões de LDT. Enquanto isso não acontece, abre-se um mercado potencial para os estaleiros brasileiros olharem com mais atenção para a atividade de reciclagem de navios, uma vez que dispõem de infraestrutura e equipamentos para realizar essa atividade com segurança e responsabilidade social e ambiental. A capacidade de produção para a construção naval no Brasil atualmente supera 1 milhão de toneladas de aço processado por ano, o que demonstra o potencial para esse setor no país.

Embora o Brasil, ao longo dos anos, tivesse foco na construção, manutenção e reparo de embarcações, a reciclagem de navios pode ser uma alternativa interessante para os estaleiros brasileiros aumentarem a sua capacidade de produção e geração de emprego e renda. Considerando que este mercado tem condições de expandir fronteiras, os estaleiros brasileiros, inicialmente, poderiam atender a demandas por reciclagem de navios de bandeira nacional e até mesmo fazer parcerias com empresas de reciclagem asiáticas.

Um levantamento no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostra que existem aproximadamente 2.000 embarcações com potencial para serem recicladas no país nos próximos 25 anos. Isso considerando que a vida útil da embarcação seja de 25 anos versus a sua data de lançamento. Levando em consideração que a indústria naval brasileira passa por uma crise significativa, com redução de mais de 50% nos postos de trabalho no período de 2014 a 2016, a reciclagem de navios pode ser uma boa alternativa para sua sobrevivência. Contudo, cabe salientarmos que nós ainda precisamos entender melhor este



© NGO Shipbreaking Platform

O desmantelamento de navios ocorre em praias sem qualquer cuidado para evitar a contaminação do solo e das águas. Não há uso de maquinário adequado para tal prática nem equipamentos de segurança para os trabalhadores.

mercado no Brasil. É necessário um levantamento da cadeia de suprimentos para mapear os possíveis *players* envolvidos neste processo, ou seja, quem são os potenciais compradores dos materiais reciclados, bem como desenvolver toda a logística reversa após o desmonte do navio. Estes desafios deverão nortear o futuro da reciclagem de embarcações no país.

Por fim, é importante que os estaleiros brasileiros estejam preparados para entrar neste mercado. Eles precisam ter conhecimento sobre a legislação internacional e integração com o mercado de compra e venda de navios para reciclagem. Os estaleiros deverão cumprir os critérios estabelecidos pelas convenções internacionais para serem certificados e aptos a receberem embarcações oriundas de outros países.

Dr. Newton Narciso Pereira  
Coordenador do Centro de Estudo  
para Sistemas Sustentáveis – CESS/UFF



© NGO Shipbreaking Platform

# BRAZILIAN SHIPOWNERS CONTRIBUTE TO CRIMINAL SHIPBREAKING IN ASIA

In a workshop held recently in Rio, Petrobras did not disclose how it intends to continue its ship dismantling activity, adapting it to safety, environmental and health commitments, as well as its social responsibility policy. It also didn't address having recently taken to auction seven drilling rigs. Among them are a P-10, a P-16, a P-17 and a P-23, which will all soon be sent for dismantling in Turkey. The NGO Shipbreaking Platform, responsible for monitoring this recycling activity, has expressed concern: "The platform decommissioning process is even more dangerous, and the restraint of toxic materials on the beach is impossible", declared the NGO's Communications and Policy Officer, Nicola Mularis. To write notes on a slide saying it is necessary to seek balance between the aspects that involve the activity is not enough. Best would be if the company put them into practice itself. The history of Petrobras in relation to the disposal of vessels at end of life exposes its negligence with the workers and with nature.

As reported in the latest issue of UNIFICAR magazine, the Potengi tanker left the port of Rio in January to

be dismantled in India, a country on the Asian coast where there is a large concentration of pirate shipyards. The vessel arrived in May at the Indian city of Alang. Potengi is just the latest to be scratched from Transpetro's list and sent for dismantling in the region. In the past four years, Petrobras has dispatched 20 ships for dismantling to the south of the Asian continent, according to Shipbreaking. Recently, the organization contacted SINDMAR to warn that a further two of the company's vessels would be sold to shipyards in India: Lobato and Guaporé, built in 1993 and 1982, respectively. The NGO has shown concern with the risk of violating the Basel Accords, which establish guidelines towards the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal. Shipbreaking has also alerted Brazilian authorities: SINDMAR sent a letter to Transpetro, demanding clarification and transparency in the process of disposing of their vessels.

Once again, SINDMAR draws attention to the issue of ship dismantling at the end of their lifespan in the environment without proper care. Vessels

built in Brazil under conditions facilitated by the State and operated for several years by Brazilian companies, sadly continue to contribute to the contamination of beaches, accidents and deaths in countries such as Bangladesh, India and Pakistan. During 2016 alone, 668 vessels were dismantled on beaches. "It is outrageous that the burden of dealing with the boom of profit-hungry shipbuilding is transferred to the communities and workers of South Asia: first, the shipping industry creates excess demand to the market, and then fails to find responsible solutions for their obsolete ships", says Patrizia Heidegger, Executive Director of Shipbreaking Platform.

In South Asia, in addition to shipyards receiving vessels containing toxic waste, the companies do not provide workers with a safe environment, disregarding the Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. In these places, people usually work without protective equipment or suitable clothing. The carcasses of ships are cut irresponsibly. Families who live in the surroundings do so under precarious conditions. And Petrobras simply turns a blind eye to what happens in the region. The lack of commitment of the company cannot continue. The countries of the Asian Coast do not respect the law nor the people.

Like UNIFICAR has shown previously, Bangladeshi and Pakistani beaches have seen 79 people injured and 55 deceased last year. Between 2013 and 2015, 89 have been wounded and 53 killed at the Bangladeshi coast. At the same place, in July 2016, a 35-year-old worker was killed, smashed by a metal plate during the breaking of Vale's Ore Timbopeba ship. These numbers cannot be repeated in Brazil. The dismantling of ships and decommissioning of platforms may even be an alternative to the crisis in the naval and offshore sectors, as advocated at the GMS-sponsored workshop – one of the world's largest companies specializing in ship sales to South Asia and to shipyards in the world's worst scrapping fields, according to Shipbreaking – but we have to be cautious. The industry can create jobs, as the Brazilian shipyards are idle with the decrease in boat building, but Brazilian companies need to effectively adapt.

While this reality does not take place in Brazil, there are alternatives to the responsible destination of ships. "It's time for companies like Petrobras, Vale and Odebrecht to look for different solutions to re-

cycling the part of their fleet that is at the end of its lifespan. Safe and environmentally friendly options can be found within America, because there are already companies specialized in these services in countries such as Mexico, Puerto Rico and the United States of America", said Nicola Mulinaris, Communications and Policy Officer of the NGO.

To be able to amend NR 34, a standard that regulates the shipbuilding and ship repair industry – including the possibility of practising the dismantling of ships and platforms – is not enough. Adopting good recycling practices will be a considerable challenge. The homework will be to not follow the bad example of Petrobras and other companies that send their boats to the beaches of Asia, thus avoiding the same sort of problems occurring here in Brazil.

## Challenges and opportunities for vessel recycling

Maritime transport is the main means of transporting cargo between countries, accounting for over 90% of international trade in goods. A ship's lifespan ranges from 20 to 30 years, due to technological advances and operational efficiency issues that have forced shipowners to replace fleets. However, the problems of international trade and the economic crises of recent years have shown a very worrying effect on the abandonment and shipment of boats under 20 years old to the scrap market in countries such as Bangladesh, India, China, Turkey and Pakistan. In these locations, the ship dismantling takes place on beaches without any care to prevent soil and water contamination. There is no use of appropriate machinery for such practice or safety equipment for workers.

Due to these problems, the International Maritime Organization (IMO) established the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC) on 15 May 2009. The aim is to regulate the ship dismantling operation, which at the end of its lifespan must be sent to appropriate facilities to proceed with its recycling. However, HKC has not yet entered into force, as it needs to represent a minimum of 15 Member States that have recycled

at least 3% of their fleet in the past 10 years and represent 40% of the world gross tonnage.

Following this line of thought, in December 2013, the European Union established the European Ship Recycling Regulation, which follows the same standards as the HKC, but aims at vessels with a European flag. It requires shipowners to send their vessels to pre-approved facilities in order to reduce the negative impacts of this activity. This shows international responsibility for the management of ships after the end of their useful life.

One way for the European community to put pressure on Asian shipyards in order to improve their management was to publish, in December 2016, a list of the 18 certified European shipyards to carry out the recycling. It is important to note that the term recycling is totally different from the term dismantling. This led to shipyards in Turkey, India, Pakistan and Bangladesh start racing between themselves in order to meet the standards set by international regulations. Some have partnered with consulting firms in both Europe and Asia to implement quality standards on their operations. Many shipyards dedicated to dismantling already have an ISO certification in accordance with the quality, environment and safety of its workers.

With the restriction of shipping vessels to unauthorized shipyards, some important discussions arise. First: there will be an economic impact on Asian countries that perform this type of operation, affecting workers in this segment directly because with less supply ships there will be fewer jobs. Second: this will require all shipyards to improve their processes in order to continue serving this sector, securing benefits for everyone in the end. In addition, it opens up for other countries to become candidates to operate in this market. This is because the sites presented in the European Community list have restrictions to receive large ships. Of the 18 sites, only four have over 13 meters in depth, a feature required to hold large vessels. There is also a cap for recycling capacity per year in terms of tons of Light Displacement (LDT) for dismantling. Able UK Limited Teesside has a capacity of 66,340 LDT/year and has the highest dismantling ability.

Adding current capacities, these sites could see only 300,000 LDT per year. However, the European Convention will only enter into force in Decem-

ber 2018, or when it reaches a recycling capacity of 2.5 million LDT, whichever comes first. In the meantime, it opens up a potential market for Brazilian shipyards to look more closely at the ship recycling activity, as they have infrastructure and equipment to perform this activity with safety, social and environmental responsibility. The production capacity for shipbuilding in Brazil currently exceeds 1 million tons of processed steel per year, which demonstrates the potential for this sector in the country.

Although Brazil has focused on shipbuilding, maintenance and repair over the years, ship recycling can be an interesting alternative for Brazilian shipyards to increase their production capacity and generate employment and income. Considering that this market has potential to expand frontiers, Brazilian shipyards could initially meet demands for the recycling of national flag vessels and even partner with Asian recycling companies.

A survey on the National Agency for Water Transportation's website (Antaq) shows that there are approximately 2,000 vessels with potential to be recycled in the country over the next 25 years. This, considering that a vessel's lifespan is of 25 years versus its launch date. Taking into account that the Brazilian shipbuilding industry is undergoing a significant crisis with a reduction of over 50% in job offers in the period between 2014 and 2016, ship recycling can be a good alternative for the industry's survival. Nevertheless, it must be noted that we still need to better understand this market in Brazil. A supply chain survey is needed to map the potential players involved in this process, i.e., who are the potential buyers of the recycled materials, as well as develop all reverse logistics after ship dismantling. These challenges should guide the future of ship recycling in the country.

Finally, it is important that Brazilian shipyards are prepared to enter this market. They need to have knowledge about international legislation and integration with the market for buying and selling ships for recycling. Shipyards should meet criteria established by international conventions to be certified and able to receive vessels from other countries.

Dr. Newton Narciso Pereira  
Coordinator of the Center for Sustainable Systems Study – CESS / UFF

## CONTTMAF demands information on the final destination of Transpetro's ships

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) / Waterways and Airways, Fisheries and Ports Workers' National Confederation

Rio de Janeiro, 2nd June 2017

OF. No. SAF/ 1c-0021.2017  
Your Excellency  
Mr Antonio Rubens Silva Silvino  
President  
Petrobras Transporte SA/ Transpetro

Dear Sir

We have been following with concern reports on the situation of quite a few vessels that, after remaining for several years under the control of Brazilian shipowners, in some cases for over 20 or 30 years, cease their activities on beaches in South Asian countries, only to be dismantled by local workers in unsafe and disgraceful conditions, and without the necessary precautions towards protecting the environment. **Many of these vessels were built with resources from the Merchant Marine Fund under special conditions fostered by the State.**

We have also noted, during a conference held on this topic in May in Rio de Janeiro by the Brazilian Society of Naval Architecture and Marine Engineering (Sobena), with active participation of the Petrobras System, the existence of an uncomfortable gap regarding the adoption of safe procedures for ship dismantling by Brazilian companies, respecting safety, environmental and health commitments, and the social responsibility policy that companies claim to adopt and to follow.

**Transpetro seems to be part of this unfortunate reality. We note: "Brazil is among the countries that constantly pollute the coasts of South Asia.** In 2016, Brazilian shipowners sent four vessels for scrapping in Asia. Three ended up on beaches of Bangladesh and one landed on the Indian coast of Alang. One of the ships belonged to Petrobras Transporte SA, which has a negative record of 20 vessels sent to the south of the Asian continent in the past four years". Source: [http...](http://...)

Also considering recent reports that large European shipping companies carrying out similar operations would be subject to legal proceedings in the European Union for non-compliance with its security, health and environmental protection policies, and concerned about the continuity of Transpetro's activities as a shipping company at global level, in view of the issues reported, we request to inform:

1. Does Transpetro allocate its ships, as a rule, towards the end of its lifespan, for dismantling in South Asia?
2. Does Transpetro seek to monitor the conditions under which its deactivated ships are dismantled?
3. Which vessels are Transpetro dismantling at the moment?
4. What is the predicted destiny for these ships?
5. How does Transpetro aim to reduce the possibility of its dismantled ships contributing to unacceptable statistics of casualties and pollution in other countries?

Best regards

Severino Almeida Filho  
President



Sindicatos veem esgotadas chances de negociar o 1x1 com o Sistema Petrobras sem perdas significativas para os Marítimos

## **MARÍTIMOS REJEITAM PERDAS: SEGUNDA PROPOSTA DA PETROBRAS E DA TRANSPETRO PARA O 1X1 TEM 97% DE REJEIÇÃO**

Chances de avanços reais para os trabalhadores nas negociações chegam ao limite e empresas sinalizam que implantação do regime de trabalho e repouso praticado pelo mercado não se dará sem perdas significativas para os Marítimos

Passados sete meses da data-base da categoria, a Petrobras e a Transpetro continuam apostando que os trabalhadores marítimos não terão disposição para lutar pela implantação do regime de trabalho e repouso de 1x1 e insistem na manobra de postergar as negociações do Acordo Coletivo de Trabalho – ACT. Até o momento, as empresas ofereceram duas propostas de ACT que, dado o nível absurdo de perdas que representam, poderiam ser consideradas mais como provocações. Os índices históricos de rejeição registrados nas duas consultas realizadas deixaram claro que ambas ultrapassaram os limites razoáveis para negociação de um acordo justo para os trabalhadores.

No último dia 26 de abril, foi concluída a consulta aos Marítimos da Petrobras e da Transpetro sobre a segunda proposta do Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho – ACT 2015/2017 que condiciona a implantação do regime 1x1 a um Programa de Otimização de Custos de Pessoal da Frota – POC e à revisão da cláusula 51ª do ACT 2015/2017 (referente aos GIAONT). A apuração dos votos revelou mais uma vez um índice altíssimo de rejeição: 97%. Na consulta anterior, encerrada em 6 de março, esse índice foi de 98%. Nesta segunda consulta, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos – CONTTMAF recebeu 804 votos, sendo 771 válidos. Deste total, foram 748 votos contra as propostas e 23 a favor. Por não estarem em conformidade com as instruções de votação, 33 votos foram desconsiderados.

Apesar de trazer algumas novidades em relação à proposta anterior, Petrobras e Transpetro exigiram uma contrapartida extremamente cara para os Marítimos. Pelos planos delas, os trabalhadores teriam de assumir perdas, entre elas a ausência de reposição da inflação em 2016 e a redução das gratificações e RMR. As empresas propuseram reajuste zero nas remunerações na data-base de novembro de 2016, para que houvesse implantação do regime em todos os navios somente em outubro de 2018, o que acarretaria perda salarial antecipada. Para a data-base seguinte, novembro de 2017, elas ofereceram aplicar metade de um reajuste ainda a ser negociado com os trabalhadores de terra, o que, além de impor outra perda salarial não definida, sujeitaria os Marítimos à negociação de sindicatos de outras categorias, o que é inaceitável.

Os Sindicatos Marítimos vêm afirmando repetidamente que o pedágio cobrado pelas empresas para a implantação do 1x1 é extremamente alto, indo além

da capacidade financeira dos trabalhadores. A inflação no período de referência para a data-base de novembro de 2016 foi de 7,87% e as empresas propuseram reajuste zero. Propuseram também a redução para as remunerações de 9,95% nos salários brutos a partir da implantação do 1x1. Além disso, a proposta de reajuste, para novembro de 2017, de 50% do que for negociado com outras categorias, além de não garantir a reposição da inflação, deixou em aberto a possibilidade de a Transpetro negociar um valor de reajuste baixo com os sindicatos de terra e, consequentemente, o valor de 50% proposto pela empresa poder representar até mesmo reajuste zero. Somando-se os itens mencionados e levando em consideração as projeções de inflação para 2017, pode-se concluir que as perdas até 2018 poderão ultrapassar 20% dos salários brutos atuais. Se adicionarmos os 7,87% da inflação de novembro de 2016 com os 9,95% de redução das remunerações propostos pela empresa e os 4% de possível perda inflacionária até novembro de 2017, teremos um valor em torno de 22%.

É importante destacar que a Petrobras, ao acompanhar a proposta da Transpetro, levando-a aos aposentados não repactuados da Petros e aos Marítimos de diferentes segmentos da Petrobras, tenta impor perdas salariais sem qualquer lógica a aposentados que nunca tiveram oportunidade de trabalhar no regime 1x1, deixando de levar em consideração as necessidades justas e específicas dos Marítimos da Petrobras que trabalham no Offshore, na administração e em outras áreas de atuação da empresa.

Em um momento em que o governo demonstra grande disposição para introduzir nova legislação trazendo grandes perdas aos trabalhadores por meio das chamadas reformas trabalhista, previdenciária e da terceirização sem limites, as empresas identificaram uma oportunidade para empenhar-se em negociar acordos com perdas ou redução de benefícios para os trabalhadores. Portanto, o SINDMAR ressalta que a resistência coletiva neste momento é fundamental para evitar a aprovação de medidas que, em curto espaço de tempo, poderão inviabilizar a manutenção dos postos de trabalho de seus representados e representadas com os benefícios e salários praticados atualmente, além de reduzir a participação dos trabalhadores brasileiros no mercado de trabalho marítimo do nosso próprio país.

A luta continua pela implantação do regime 1x1 sem redução de salários! #TODAS1X1 #TODOS1X1



# ELEIÇÕES PARA O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA TRANSPETRO

**Após denúncias, empresa propôs reiniciar processo eleitoral de representante dos empregados**

Depois de as Entidades Sindicais terem registrado falhas no sistema de votação eletrônico para eleger o representante dos empregados no Conselho de Administração – CA da Transpetro, a empresa propôs reiniciar o processo eleitoral, afirmando que a falha detectada no CAEL (plataforma de votação eletrônica) já foi corrigida no ambiente de testes.



Reunião da Comissão Eleitoral composta por representantes da Transpetro e dos Sindicatos

Durante reunião da Comissão Eleitoral no fim de abril, a Transpetro se dispôs a dar reinício ao processo atual, a partir do primeiro turno, com os mesmos 11 candidatos habilitados e novamente por meio do CAEL. O voto com cédula é vetado no artigo 5º do Regulamento Eleitoral, que estabelece que “todo processo eleitoral será realizado de forma eletrônica através do sistema corporativo de gerenciamento de eleições”. O presidente da Comissão Eleitoral sugeriu articulação com a Petrobras para que técnicos da área de Tecnologia da Informação e Telecomunicações – TIC fizessem uma apresentação das correções que foram realizadas no sistema.

As Entidades Sindicais ponderaram que, após a detecção da falha, a confiança no CAEL foi quebrada e exigiram que técnicos indicados pelos representantes dos trabalhadores acompanhassem a realização de uma auditoria externa com o objetivo de fiscalizar e testar o sistema contra falhas. Os trabalhadores alegaram que o não diagnóstico do problema pela auditoria externa contratada pela Petrobras gerou desconforto e pro-

puseram que os técnicos apontados pelos Sindicatos se reunissem com a TIC da Petrobras, acompanhados de um representante dos trabalhadores na Comissão Eleitoral, para compreender o ocorrido, atestar que as correções foram realizadas e, a partir daí, checar periodicamente, em conjunto com a auditoria, o andamento do processo eleitoral. Deste modo, os Sindicatos estariam de acordo com o reinício do processo eleitoral pelo CAEL. O presidente da Comissão se comprometeu a verificar a possibilidade de atendimento da demanda perante a Petrobras, proprietária do CAEL.

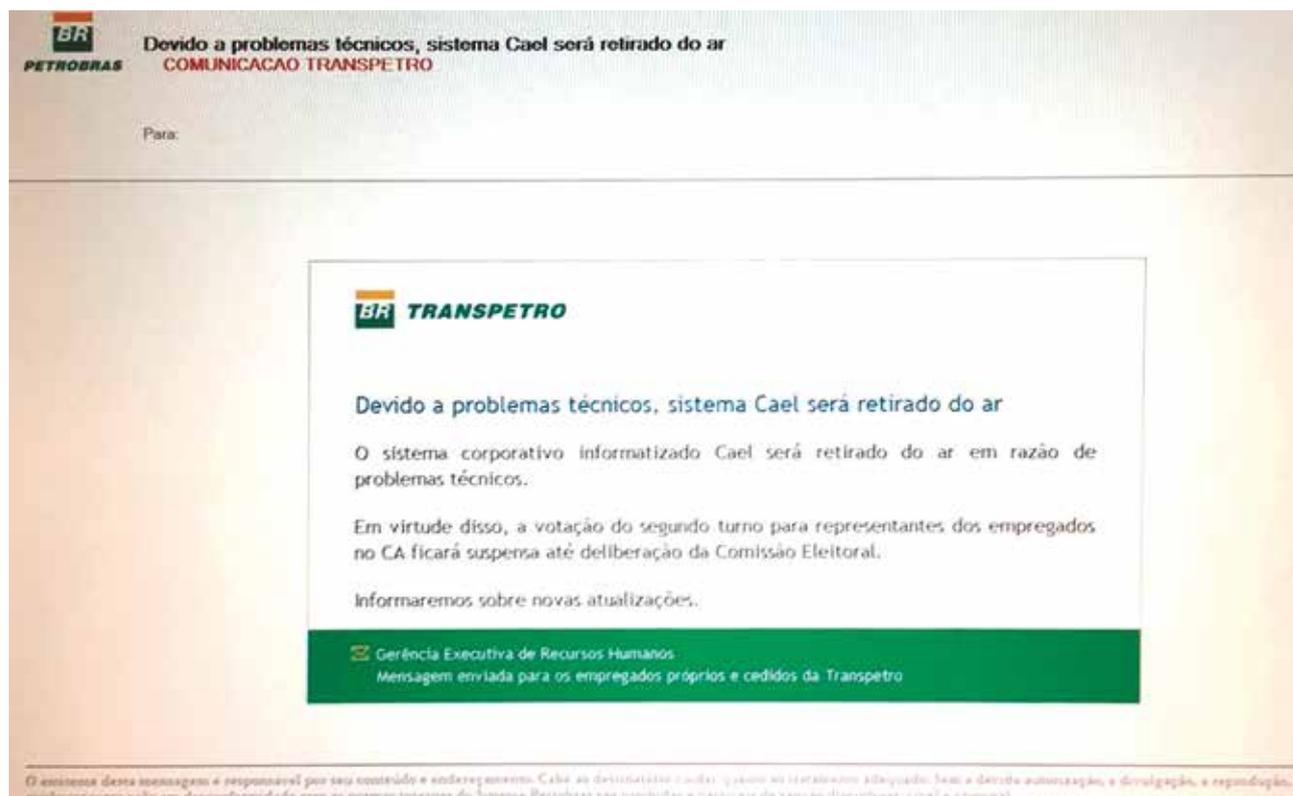
## Sindicatos participaram de reunião técnica sobre sistema de votação

Em 30 de maio, foi realizada reunião na Petrobras com a participação de membros da comissão eleitoral, representantes sindicais, representantes do RH da Transpetro e da Petrobras, técnicos da área de Tecnologia da Informação e Telecomunicações – TIC da Petrobras e responsáveis pela auditoria contratada pela estatal com o objetivo de conhecer os problemas identificados e discutir possíveis soluções para viabilizar nova eleição. A informação fornecida pela Petrobras foi de que um *bug*, defeito não identificado anteriormente no processo, possibilitava a votação irregular, em situações específicas, caso o usuário estivesse utilizando a intranet da empresa. De acordo com os técnicos da TIC, o problema foi corrigido e o sistema CAEL regularizado, tornando-se seguro e confiável para ser usado no gerenciamento do processo eleitoral. O SINDMAR aproveitou a oportunidade para evidenciar a necessidade de se melhorar o acesso à internet e à rede da Petrobras a bordo dos navios para permitir a participação dos trabalhadores marítimos no processo eleitoral de forma menos complicada, como já ocorre com os demais empregados do Sistema Petrobras.

A fim de possibilitar um novo processo eleitoral, as Entidades Sindicais solicitaram à TIC Petrobras que fosse disponibilizada uma ferramenta efetiva para verificar quais computadores foram utilizados na votação. A TIC da Petrobras acenou com a possibilidade de fornecer à comissão eleitoral um mapa de votação por unidade da empresa (imóvel) com detalhamento dos computadores utilizados para confirmar votos, com os respectivos horários, sem, contudo, identificar quem votou ou como votou. Esta é uma demanda antiga do SINDMAR, que vinha alertando sobre falhas no fornecimento de senhas de votação e a ocorrência de fluxos anormais de votação desde a apuração da eleição de 2016.

As Entidades Sindicais aguardam que a Transpetro se posicione sobre a convocação de novo processo eleitoral e entendem ser de suma importância que o mapa de votação solicitado pelo SINDMAR passe a ser adotado como ferramenta de análise ao final da

apuração, possibilitando identificar eventuais fluxos anormais de votação, caso estes ocorram. Com esta medida, espera-se que em breve uma nova eleição possa ser realizada de forma transparente, segura e confiável.



## CONTTMAF exigiu cancelamento de eleição após evidências de falhas no sistema de votação

Depois que foram divulgados na internet vídeos denunciando a possibilidade de se votar no sistema informatizado da eleição do Conselho de Administração – CA da Transpetro sem fazer uso da senha pessoal, os Sindicatos Marítimos solicitaram à presidência da empresa o cancelamento do processo eleitoral que se encontrava suspenso pela própria empresa e a realização de um novo pleito, com transparência. As gravações, amplamente compartilhadas nas redes sociais, demonstravam que, em se conhecendo as chaves funcionais dos empregados, seria possível votar utilizando qualquer sequência de caracteres em lugar da senha privativa, o que

confirmou as suspeições levantadas pelos Sindicatos desde o ano passado.

A votação para escolher o representante dos trabalhadores no CA da Transpetro teve início em 16 de março e, desta vez, o SINDMAR não indicou um representante dos Marítimos pelo fato de a empresa ter se recusado a esclarecer questionamentos sobre a última votação. Em 2016, a CONTTMAF observou uma entrada incomum de votos no sistema CAEL durante a madrugada e períodos em que, geralmente, não há pessoas votando. Naquela ocasião, a Transpetro não atendeu às solicitações dos representantes dos trabalhadores de suspender o processo em curso até que as dúvidas fossem esclarecidas. Os candidatos que contaram com o apoio do SINDMAR em eleições anteriores sempre venceram e esta trajetória de participação com dignidade, não subalterna, é a razão que levou o Sindicato a não se submeter a um processo controlado pela empresa.



Sindicatos exigem efetivação dos Oficiais aprovados e abertura de novo PSP para seleção de Eletricistas e demais trabalhadores da Guarnição

# TRANSPETRO SEGUE CONTRATANDO TEMPORÁRIOS

## Oficiais aprovados no Processo Seletivo aguardam ser efetivados

O SINDMAR tem tomado conhecimento, por meio de seus representados, de que a Transpetro continua contratando um grande número de Oficiais por prazo determinado, para trabalho a bordo de seus navios, em vez de efetivar os aprovados no Processo Seletivo Público – PSP. Realizado no ano passado, o PSP da Transpetro ofereceu 88 vagas de 2º Oficial de Náutica e 53 vagas de 2º Oficial de Máquinas, além de ter sido criado um extenso cadastro de reserva. Até o momento, apesar de concluídas as fases da seleção, previstas no edital, nenhum Oficial aprovado no processo foi contratado.

Atualmente, em torno de 20% dos empregados e empregadas marítimos da Transpetro são trabalhadores em contratos temporários. Este processo de contratação temporária que vem sendo mantido continuamente, além de contrariar a legislação trabalhista e o Acordo Coletivo de Trabalho dos Marítimos, não oferece adequada publicidade nem transparência

dos critérios utilizados na escolha de quem será contratado. Tal comportamento por parte da empresa demonstra que há uma grande distância entre o discurso de governança e conformidade legal e a forma como efetivamente atua.

O SINDMAR tem questionado a Transpetro há bastante tempo sobre esta questão e nossa atuação teve grande repercussão até aqui, motivando a empresa a iniciar o processo seletivo em 2016. Continuamos evidenciando que a demora na efetivação dos Oficiais aprovados no PSP mantém a Transpetro em condição irregular e que a empresa necessita adequar-se com urgência. Além disso, a Organização Sindical Marítima vem cobrando que, adicionalmente ao PSP para Oficiais, em andamento, a Transpetro realize processo seletivo público também para contratação de Marítimos da Guarnição e Subalternos, dentre os quais os Eletricistas representados pelo SINDMAR.



César Castro, Diretor de RH da Elcano, Elias Martins, Secretário do Sindicato Nacional dos Oficiais de Radiocomunicações, Odilon Braga e José Válido, Diretor Secretário e Segundo Presidente do SINDMAR, na assinatura do ACT

# ACT ELCANO REAJUSTES ACIMA DA INFLAÇÃO E GANHO REAL

Após processo de consulta em que houve 91% de aprovação à proposta, o SINDMAR assinou Acordo Coletivo de Trabalho – ACT com a Empresa de Navegação Elcano S.A. para o período 2017/2019. O texto teve como base as reivindicações enviadas pelos Oficiais e Eletricistas vinculados à empresa e apresentou percentual de reajuste com ganho real para o primeiro ano de vigência, retroagindo a abril de 2017, mantendo as remunerações em condições razoáveis e evitando perdas. Além disso, a vigência de dois anos do ACT garante reposição do índice acumulado de inflação ao fim do primeiro ano, assegurando a manutenção das remunerações e demais valores e fazendo com que não haja deterioração de poder aquisitivo.

Outro ponto positivo foi a manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT, garantindo condições laborais significativas, como regime de trabalho e repouso de 1x1, vale-alimentação extra pago no mês de dezembro,

previsão de remuneração para a Marítima gestante e manutenção do plano de previdência privada. César Castro, Diretor de Recursos Humanos da Elcano, acredita que, mesmo em tempos de crise, é possível chegar-se a um ACT sem perdas. “Os trabalhadores trazem retorno à empresa do investimento realizado, por isso, mesmo na crise, é possível negociar um acordo em que ambas as partes fiquem satisfeitas”, afirmou.

Para o Segundo-Presidente do SINDMAR, José Válido, o objetivo da negociação foi conquistado. “Estamos vivendo um momento difícil para a economia brasileira, mas a Elcano escutou os nossos argumentos e nós também soubemos escutar os argumentos da Elcano, chegando, deste modo, a um acordo que preserva as condições sociais, laborais e econômicas dos trabalhadores. Foi mais que um ACT decente, já que, além de garantir o que já foi conquistado, apresenta ganho real, assegurando uma melhoria para o trabalhador”, concluiu Válido.



Na contramão das demais empresas de cabotagem, Mercosul Line emperra negociações

# MERCOSUL LINE PRÁTICAS REPROVÁVEIS TRAVAM NEGOCIAÇÃO DE ACT JUSTO

Em Ofício destinado à Mercosul Line em 1º de Junho de 2017, o SINDMAR expõe os procedimentos protelatórios adotados pela empresa para impedir um Acordo Coletivo de Trabalho – ACT justo. O SINDMAR compreende que a negociação como estímulo ao diálogo construtivo não tem sido o conceito a reger os procedimentos da Mercosul Line na proposição de um ACT. A ação da empresa, até agora controlada pelo Grupo Maersk, tem sido marcada pelo artifício de arrastar a negociação para provocar desgastes para os trabalhadores premiados por seus salários defasados e para o Sindicato, ao qual cabe representá-los e defendê-los.

Já em agosto de 2016, à mesa de negociação, a empresa indicou reajuste zero, em uma estratégia de pressão e esgotamento da questão. No mês de novembro, a empresa apresentou a proposta de corrigir os salários em 6,9%, recusada por todos os Sindicatos Marítimos, pois, no período a ser coberto pelo ACT em pauta, os trabalhadores tiveram os seus salários corroídos por uma inflação de 9,62%. Nesta mesma intenção protelatória, em fevereiro de 2017 a empresa apontou a determinação de atender aos Marítimos com uma melhora

substantial da proposta anterior. Mas, o que ocorreu foi a oferta de pouco mais de 17 reais por mês de acréscimo no cartão de alimentação dos Oficiais, o que não corresponde sequer a uma refeição. Além desse tratamento dado à questão salarial, a empresa ainda recusou-se a considerar toda a pauta de reivindicações em favor das condições de trabalho dos Oficiais e Eletricistas.

O SINDMAR reafirma que não reconhece qualquer consulta promovida a bordo pela empresa ou pelos seus representantes, lembrando que essa inversão de papéis caracteriza-se como ação antissindical, uma vez que a representação efetiva desses trabalhadores cabe unicamente ao Sindicato. Da mesma forma, não foi autorizado que consultas aos Oficiais e Eletricistas fossem realizadas por outras Entidades Sindicais. A disposição do SINDMAR para o diálogo e a negociação é demarcada pelo princípio de não se admitir ACT que resulte em perdas para os seus representados. Ao mesmo tempo em que não abre mão do diálogo, o SINDMAR não deixará de buscar a justa correção dos salários de seus representados frente à inflação, mesmo que a empresa continue a criar obstáculos na negociação.

# Maritime Labour Convention (MLC), 2006



## CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO CHEGA AO CONGRESSO NACIONAL

Aprovada na Conferência Internacional do Trabalho, promovida no ano de 2006, em Genebra, pela Organização Internacional do Trabalho – OIT, a Convenção sobre Trabalho Marítimo foi encaminhada no dia 8 de maio deste ano para o Congresso Nacional. A aprovação pelo Congresso é necessária para que o Brasil, como país membro, se torne signatário da Convenção.

A Convenção sobre Trabalho Marítimo estabelece condições mínimas para o trabalho marítimo e representa um grande avanço principalmente para os Marítimos de países que não contam com proteção laboral efetiva em sua legislação nacional, notadamente países fornecedores de mão de obra de baixo custo. Em países com maior nível de desenvolvimento humano e de proteção laboral, tais condições normalmente já foram superadas há longa data pela legislação vigente e pelos acordos coletivos negociados.

Baixas condições de trabalho devem ser combatidas onde quer que existam. A Convenção MLC 2006 (como é conhecida em língua inglesa), quando ratificada, poderá representar mais um instrumento para combater a ação nefasta de maus armadores dispostos a explorar o trabalho marítimo em condições inaceitáveis.

### A Convenção sobre Trabalho Marítimo pauta-se por cinco princípios de proteção:

1. Todas as pessoas do mar têm direito a um lugar de trabalho seguro e protegido em que sejam cumpridas as normas de segurança;
2. Todas as pessoas do mar têm direito a condições justas de emprego;
3. Todas as pessoas do mar têm direito à proteção da saúde, à atenção médica, a medidas de bem-estar e a outras formas de proteção social;
4. Todas as pessoas do mar têm direito ao trabalho e às condições de vida decentes a bordo dos navios;
5. Todos os países membros, na sua jurisdição, devem assegurar que os direitos no emprego e os direitos sociais das pessoas do mar sejam exercidos plenamente

### MENSAGEM N.140, DE 8 DE MAIO DE 2017

Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.

Fonte: D.O.U., Seção 1, p. 2, terça-feira, 9 de maio de 2017.



Reunião na DPC não incluiu Marítimos

# MARÍTIMOS SÃO EXCLUÍDOS DE DEBATE SOBRE PRESENÇA ESTRANGEIRA NO OFFSHORE

No último dia 31 de março, enquanto trabalhadores marítimos iam às ruas participar da mobilização nacional contra as reformas antitrabalhistas do governo, a Diretoria de Portos e Costas – DPC se reunia com membros da Câmara de Comércio Noruega-Brasil para discutir a situação das embarcações estrangeiras no Offshore brasileiro. Um dos temas em pauta foi a permanência de navios de outros países em águas jurisdicionais brasileiras e, de acordo com informações divulgadas pela própria Marinha, o encontro serviu para abordar a legislação vigente e as ações da Autoridade Marítima Brasileira. A DPC ressaltou a importância do diálogo com as empresas estrangeiras que atuam no Offshore brasileiro. A pergunta que surge é: por que não cabem neste diálogo as questões relativas às tripulações das embarcações?

É inadmissível que entre os membros da comunidade marítima convocados para a reunião não houvesse um só representante dos trabalhadores. A Marinha discute legislação com empresas estrangeiras sem chamar para a mesa os Sindicatos Marítimos, que lutaram para que fosse aprovada a RN 72, resolução normativa do CNIg que tornou obrigatória a presença de tripulantes brasileiros a bordo de navios estrangeiros que operem em águas jurisdicionais brasileiras por período superior a 90 dias. A luta hoje é para que a legislação seja cumprida apesar de todo o esforço contrário dos armadores estrangeiros que, em busca do maior lucro possível, relutam em contratar brasileiros e optam por Marítimos de outras nacionalidades, de menor remuneração.

A DPC apresentou, na ocasião, as “Atribuições da Autoridade Marítima: breves estudos de caso”, ilustrando a apresentação com situações envolvendo acidentes e abandono de embarcações e suas respectivas consequên-

cias. Será que os noruegueses foram informados de que também é atribuição desta mesma Autoridade fiscalizar as embarcações para que estas não operem com número reduzido de tripulantes, prática adotada por empresas na área de Offshore que acarreta fadiga a bordo e também causa acidentes?

Na condição de representantes dos trabalhadores brasileiros que se encontram a bordo dessas embarcações, na frente operacional, e considerando a elevada frequência com que o SINDMAR tem recebido informações de casos envolvendo embarcações estrangeiras na Cabotagem em que as normas de segurança e a legislação brasileira são desrespeitadas, o Sindicato lembra que quando ocorrem acidentes ou abandono de embarcações estrangeiras em águas brasileiras, geralmente, os trabalhadores marítimos brasileiros empregados por armadores estrangeiros são os que sofrem as consequências mais duras.

Nos casos citados, a defesa dos interesses dos Marítimos brasileiros não aparece no escopo de atuação da Marinha do Brasil. Portanto, era de se esperar que em um encontro promovido no seio da Diretoria de Portos e Costas com a comunidade marítima (sic), a presença das Entidades Sindicais que representam os Marítimos brasileiros e efetivamente fazem parte do Poder Marítimo nacional fosse sugerida de forma a permitir que a visão dos trabalhadores brasileiros sobre estas questões fosse adequadamente abordada perante a armação internacional envolvida nestes debates.

Em justificativa ao SINDMAR, a DPC alegou que o seu auditório foi cedido à Câmara de Comércio Noruega-Brasil, a qual organizou a apresentação, portanto, que esteve a cargo daquela instituição o convite aos participantes.



Sobre Francisval Mendes na Antaq, o Ministro Gilmar Mendes, do STF, declarou: "Eu devo ter uns 70 primos"

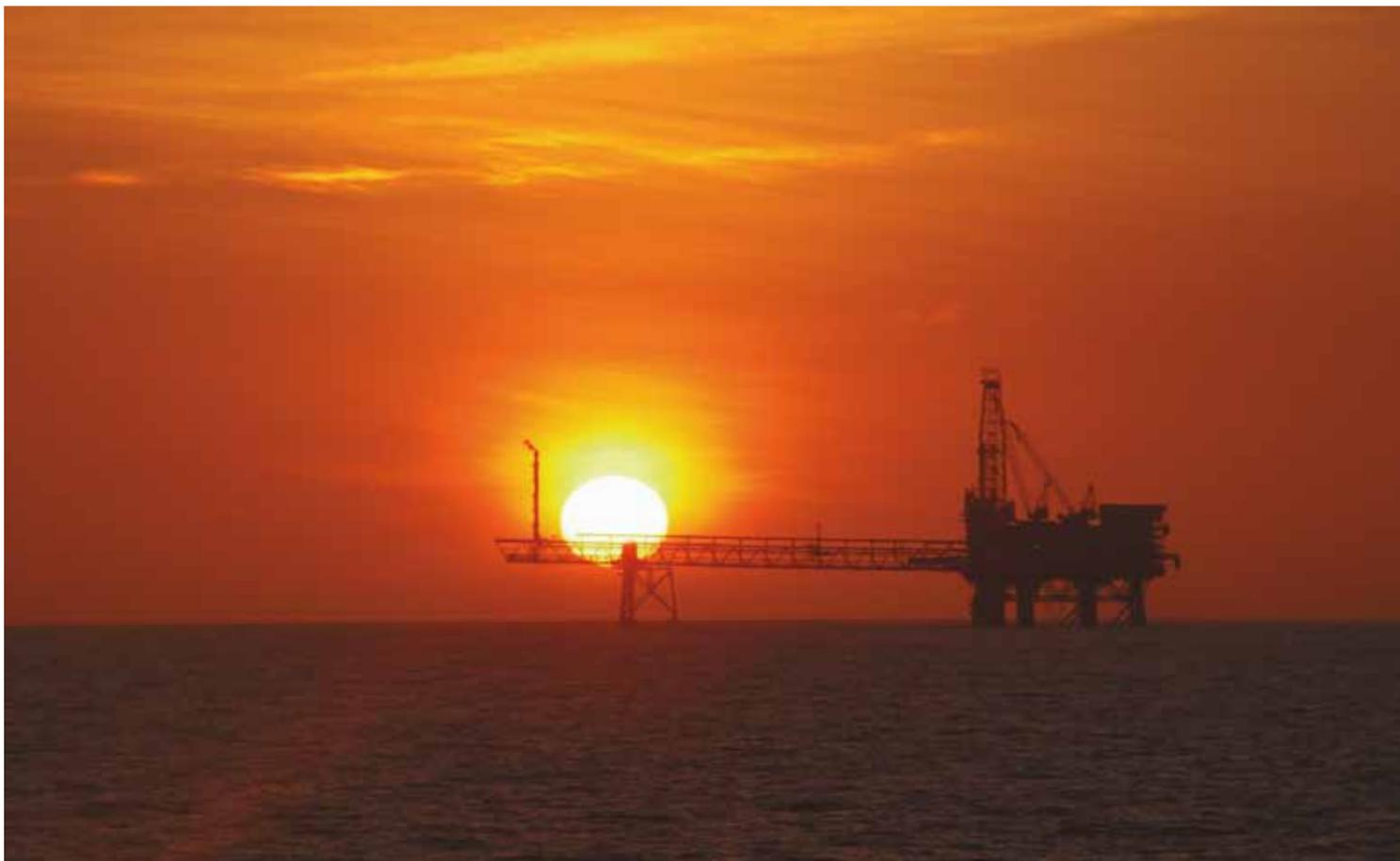
## TEMER NOMEIA PRIMO DE GILMAR MENDES PARA A ANTAQ

Logo após o ministro Gilmar Mendes viajar de carona com o presidente Temer para Portugal, foi anunciada a nomeação de seu primo Francisval Dias Mendes para o cargo de diretor da Agência Nacional de Transporte Aquaviário - Antaq. Francisval trabalhou em diversos órgãos do governo do Mato Grosso, ocupando por último a Ouvidoria da Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados - AGER. É graduado em Direito pela UFMT e mestre na mesma área pela Universidade Ibirapuera.

É importante destacar a relevância da Antaq para os trabalhadores marítimos, como órgão responsável pela regulamentação, por arbitrar conflitos, pelo controle tarifário, o estudo e o desenvolvimento do transporte

aquaviário no Brasil. Quando o presidente Fernando Henrique apresentou projeto de lei criando a ANT - Agência Nacional de Transportes, englobando os modais rodoviário e aquaviário, foram os sindicatos dos trabalhadores marítimos que apresentaram à Mesa da Câmara dos Deputados projeto que criava a Antaq.

A Marinha do Brasil, inicialmente na defesa do projeto da ANT do governo, veio mais tarde a reconhecer a necessidade da Antaq, quando a Diretoria de Portos e Costas - DPC apresentou parecer ao pedido do governo de análise do projeto dos Sindicatos Marítimos. Após idas e vindas em plenário da Câmara e do Senado, a lei de criação da Antaq foi aprovada, conforme proposta dos trabalhadores marítimos, em 2001.



# SINDMAR SE MANTÉM FIRME CONTRA A PROPOSTA INDECENTE DAS EMPRESAS DO APOIO MARÍTIMO

Já se arrasta por mais de um ano a posição das empresas de Apoio Marítimo, representadas pela Abeam, de emperrar as negociações de Acordo Coletivo de Trabalho - ACT. A Abeam insiste em oferecer reajuste inferior à inflação do período, o que já foi recusado, por ampla maioria, pelos Oficiais e Eletricistas mercantes, em consulta realizada pelo SINDMAR. As condições conquistadas até agora são resultado de décadas de lutas dos trabalhadores marítimos e de suas Entidades Sindicais. Neste momento em que as empresas buscam desgastar os trabalhadores e os Sindicatos para obter acordos rebaixados, a participação dos Oficiais e Eletricistas do Offshore é funda-

mental para motivar as empresas a atenderem às suas reivindicações.

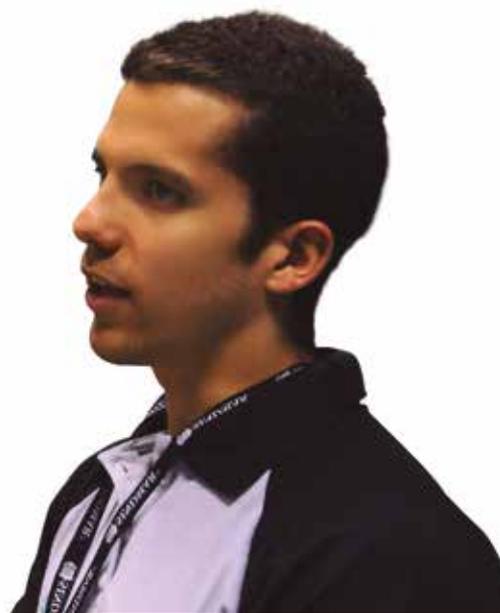
A última reunião de negociação se deu apenas após cobrança formal do SINDMAR, motivada pelo fato de as empresas não terem se manifestado desde a recusa da última proposta. Para o Sindicato, está claro que os empresários estão insistindo em manter uma postura de intransigência, postergando a negociação do ACT e obrigando o SINDMAR a fortalecer a mobilização e o entendimento de que será necessário lutar pela manutenção das condições existentes em um acordo sem prejuízos para os trabalhadores.



Um dos simuladores *full mission* do CSA, onde os operadores simularam manobras realistas

# CURSO PIONEIRO QUALIFICA OPERADORES DE ESTAÇÃO DE PRATICAGEM

**FHM assegura o mais alto padrão no setor**



"A parte do simulador é surpreendente! Incrível a estrutura, que é realmente de ponta"

Marcelo Nunes Albuquerque

Firme em seu objetivo de proporcionar inovação e ensino de alta qualidade aos setores portuário e aquaviário, a Fundação Homem do Mar – **FHM** – **capacitou 12 alunos na primeira turma do Curso de Conhecimentos Náuticos para Operadores de Atalaia (estação de praticagem)**. O grupo foi formado por profissionais que proveem suporte operacional e administrativo, apoiando o atendimento do Prático à embarcação em uma zona de praticagem. O desafio deste projeto inédito foi proposto pelo Conselho Nacional de Praticagem – CONAPRA, com o qual a FHM firmou no ano passado um termo de cooperação ampliando a interação entre as duas instituições.



Alunos interagiram simulando diversos tipos de manobra

Os operadores são profissionais experientes oriundos de nove zonas de praticagem localizadas entre a Amazônia e o Rio Grande do Sul. Ao longo de 35 horas de aula, adquiriram conhecimentos básicos sobre os principais conceitos, definições e componentes envolvidos na operação marítima que são necessários ao controle satisfatório de uma atalaia, ampliando seus conhecimentos sobre navegação costeira e eletrônica, comunicações radiotelefônicas e emprego de equipamentos para monitoramento de embarcações. “Nosso trabalho envolve vários procedimentos e, às vezes, em meio às rotinas, há informações que não estão muito claras. Pode ser que o profissional realize algo apenas por repetição, sem compreender realmente o que está fazendo. O curso da FHM veio agregar mais conhecimento à nossa qualificação, com uma visão ampla dos conceitos que fazem parte da nossa função”, opinou Marcelo Nunes Albuquerque, Supervisor de Operações de Praticagem no Ceará.

As aulas práticas foram realizadas ao mesmo tempo em dois simuladores de passadiço *full-mission* do Centro de Simulação Aquaviária - CSA. Durante as atividades, os alunos puderam interagir simulando manobras de fundeio, atracação e desatracação com o máximo de realismo. “A parte do simulador é surpreendente! Incrível a estrutura, que é realmente de ponta. Quem fica a bordo é o Prático, então, a maioria de nós não tem essa visão de como as coisas funcionam dentro da embarcação. A partir do momento em que vivenciamos essas situações de bordo, passamos a ter outra percepção do que acontece no navio, estando mais preparados para ajudar os Práticos na execução de suas tarefas”, ressaltou Marcelo.

O instrutor da FHM Jeferson Carvalho, que ministrou o curso, explicou que o objetivo das simulações foi, de modo simplificado, colocar os alunos no lugar do Prático durante uma manobra ao lado do Comandante do navio. “Demonstramos as informações fornecidas pelos operadores que são mais relevantes para os Práticos. Deste modo, os operadores se familiarizaram com situações comuns na Praticagem, o que irá ajudá-los futuramente. Nosso próximo passo é fazer um levantamento perante o Conselho Técnico do CO-



Valéria Rachid: curso mostrou que domínio do vocabulário marítimo é fundamental na comunicação com tripulações estrangeiras



Porthos Lima, do CONAPRA, quer que a Praticagem utilize cada vez mais as instalações do CSA

NAPRA para verificar em que tipo de conhecimento os operadores devem se aprofundar para contribuir mais para o bom desempenho dos Práticos nas manobras”, afirmou Jeferson.

Os operadores de atalaia precisam ser fluentes em inglês e dominar o vocabulário marítimo padrão para interagir com tripulações de vários países. A garantia de uma comunicação eficiente por parte desses profissionais foi outro aspecto abordado no programa. “O curso melhorou a nossa comunicação na medida em que corrigiu qualquer terminologia inadequada e eliminou vícios de linguagem que adquirimos no dia a dia. Nós, então, pudemos utilizar os padrões corretos que, apesar de conhecermos, com o passar do tempo muitas vezes deixamos de lado”, explicou a Coordenadora de Operações de Praticagem Valéria Rachid, do Rio de Janeiro.

A ideia de um curso com essas características surgiu da constatação do CONAPRA de que a evolução tecnológica dos navios e dos instrumentos de controle, aliada ao aumento do tráfego marítimo, tornou necessário que os operadores ampliassem seus conhecimentos. “A inspiração veio dos cursos de atualização de Práticos que nós já realizamos há mais de dez anos na FHM. Quisemos criar uma oportunidade para que os operadores também pudessem ter um crescimento profissional, atualizando e ampliando os seus conhecimentos. Nosso objetivo é passar a utilizar cada vez mais as instalações do CSA já que, além de haver

professores muito bem qualificados, os simuladores são de excelente qualidade, reproduzindo o estado da arte em simulação”, afirmou Porthos Lima, Diretor Técnico do CONAPRA. Para a FHM, os objetivos do curso foram atingidos e a experiência servirá para aprimorar o conteúdo que será apresentado aos alunos da próxima turma, prevista para o segundo semestre deste ano. “Foi o primeiro curso do gênero e o saldo foi muito positivo. A Praticagem chegou com uma ideia, nós a executamos e, a partir do que foi observado ao longo do curso, faremos os ajustes necessários, dando mais ênfase aos pontos que os alunos julgaram ser mais úteis ao seu trabalho. Além disso, iremos até as estações de praticagem para observar in loco o trabalho dos operadores e entender melhor as suas necessidades”, observou Jeferson Carvalho.

Mario Calixto, Coordenador da FHM, acredita que o curso veio estreitar os laços de cooperação com o CONAPRA, além de contribuir no planejamento de futuros projetos. “Para a FHM, um desafio como esse é sempre muito estimulante pois, além de dar maior visibilidade ao nosso escopo de atuação, nos permite utilizar o que já havíamos aprendido na elaboração de outros cursos. Além disso, é uma grande satisfação transmitir àqueles que não são Marítimos um conhecimento adquirido durante a nossa formação e que foi sendo lapidado ao longo de cada embarque da nossa carreira, vivenciando a atividade de Oficiais mercantes”, completou Calixto.



## 1ª TURMA DE INSTRUTORES DE TREINAMENTO EM SERVIÇO VTS

Após ser acreditada pela Autoridade Marítima brasileira, a Fundação Homem do Mar – FHM formou a 1ª turma do curso de Instrutor de Treinamento em Serviço VTS (Vessel Traffic Service). O grupo foi formado por colaboradores da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA e da Prumo Logística, que atuarão no treinamento de operadores e supervisores de Serviço de Tráfego de Embarcações. Realizado no Centro de Simulação Aquaviária – CSA, considerado um dos melhores laboratórios de navegação do País, permitiu aos alunos vivenciar situações semelhantes às encontradas na vida real.



O diretor da FHM Odilon Braga e o instrutor Marcelo Covelli com a turma do curso de Instrutor de Treinamento em Serviço VTS



O curso de Instrutor de Treinamento em Serviço VTS superou as expectativas do CLC Joffre



O CSA é constituído por simuladores e equipamentos modernos, semelhantes aos utilizados a bordo conjuntamente com os simuladores de VTS. O respeito e a confiança adquiridos ao longo dos anos fizeram da FHM uma instituição de excelência em educação para o setor marítimo, reconhecida por empresas, órgãos governamentais e, principalmente, por homens e mulheres do mar, surpreendendo até mesmo os mais experientes. “Eu conheço a FHM há muitos anos. A expectativa que eu tinha para este curso foi superada. O instrutor consegue transmitir todo o conhecimento necessário para executarmos bem essa nova atividade. E esse curso era tudo o que faltava para incentivarmos os operadores de VTS a trabalharem cada vez melhor”, afirmou um dos alunos, o Capitão de Longo Curso – CLC Joffre Villote.

Agora, o CLC Joffre e os demais alunos formados pela FHM estão aptos a ministrar treinamento em centros de VTS. Os profissionais poderão ensinar e avaliar os resultados do trabalho desenvolvido por suas equipes de operadores e supervisores de VTS. “Gostei muito do curso. Nós saímos da parte prática para a estratégica”, declarou Tiago Ferrão, um dos alunos, que agora poderá trabalhar como um VTS On the Job Training Instructor – OJTI.

Para o Consultor Naval da FHM, Jeferson Carvalho, a acreditação da Marinha do Brasil é como um selo que atesta a qualidade da proposta pedagógica. “A Fundação Homem do Mar, mais uma vez, é acreditada pela Marinha do Brasil a ministrar um curso. Além do treinamento para operadores e supervisores de VTS, agora a FHM pode realizar o treinamento para Instrutor de VTS. São baseados nos procedimentos estabelecidos na Recomendação V-103 da International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities – IALA, tornando a Fundação apta a contribuir para o setor, qualificando futuros profissionais que atuarão no Serviço de Tráfego de Embarcações nos portos brasileiros”, disse.

Os alunos receberam os certificados de conclusão do curso de Instrutor de Operador de VTS das mãos do diretor da FHM Odilon Braga. Para saber mais sobre a agenda de cursos da FHM, acesse o site: [www.fhm.org.br](http://www.fhm.org.br)

# GISELLE SILVA (1985-2017)

## O VALOR DO FATOR HUMANO



O Centro de Simulação Aquaviária da Fundação Homem do Mar - FHM, braço educacional do SINDMAR, dispõe de um conglomerado impressionante de equipamentos de última geração para pesquisa e treinamento. Por suas instalações passam todos os dias dezenas de Marítimos que, por meio dos diversos cursos oferecidos pela instituição, retornam ao mercado com as mais importantes certificações internacionais do setor. Toda essa estrutura, porém, não se construiu ou se mantém sem o empenho dos profissionais que trabalham na FHM. E, dentre os bons, há os de ouro. Assim era Giselle Silva.

Durante cinco anos, Giselle trabalhou como auxiliar administrativo na Secretaria da FHM, até vir a falecer das complicações de um pós-operatório no último dia 8 de junho, aos 31 anos. Tinha como função principal organizar as turmas, equacionando a disponibilidade de datas, alunos e instrutores para cada curso. Mas é engano pensar que o trabalho dela se resumia às planilhas. “Tínhamos a Giselle sempre ao nosso lado durante os cursos, nas auditorias, nas entregas de certificados, em todos os momentos. Ela também se empenhava em recepcionar os instrutores e auditores vindos de fora, fazendo o possível para que fossem bem acolhidos. Era uma funcionária de alta confiança e competência reconhecida por todos”, confirma Mario Calixto, Coordenador da FHM.

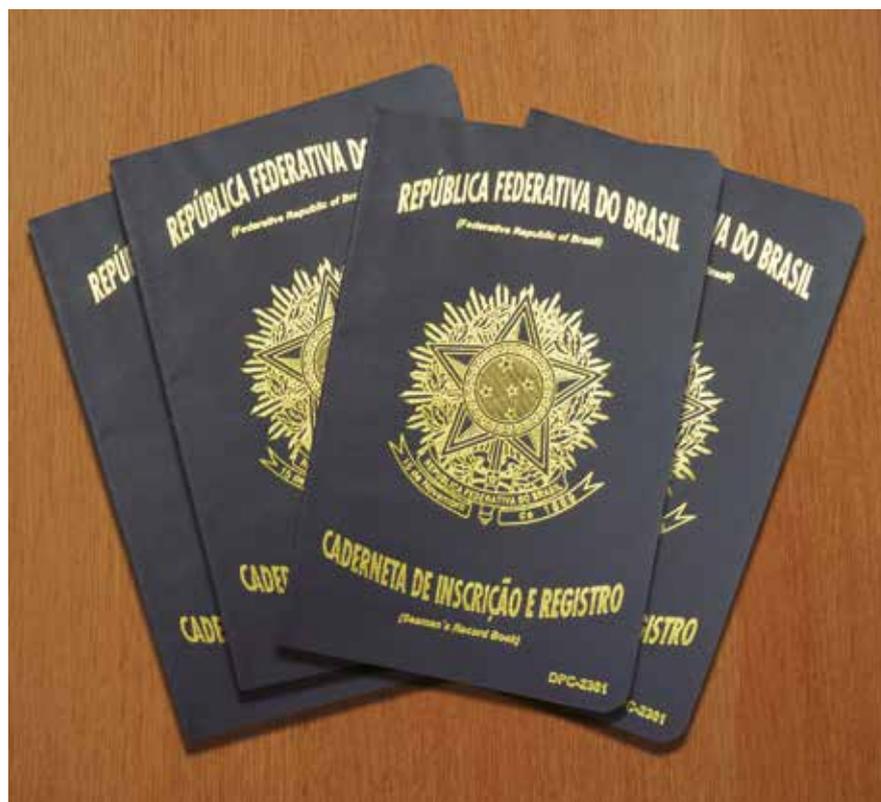
Do primeiro contato para fornecer informações à entrega dos certificados, Giselle se esmerava em realizar cada etapa do atendimento aos alunos. Sensível às necessidades dos que trabalham embarcados, ela entendia a pressa dos Oficiais em receber seus certificados. “Em geral, nós, que trabalhamos embarcados, somos muito ansiosos. Giselle já sabia como lidar com isso e sempre procurava tranquilizar os Oficiais com relação à entrega dos documentos. Quando chegava um certificado internacional, por exemplo, ela já entrava em contato com o aluno, onde quer que ele estivesse. Houve caso de gente que veio aqui sete vezes e deu cinco telefonemas num dia só atrás de um certificado e em nenhum momento a Giselle perdeu a calma e o bom humor. Tinha esperança de que ela voltasse ao nosso convívio, infelizmente, isso não aconteceu. Ficam as melhores lembranças”, afirma o instrutor Jorge Sobrinho.

# SINDMAR OBTÉM DA DPC A DISPENSA DE HOMOLOGAÇÃO PARA BRASILEIROS EM NAVIOS ESTRANGEIROS

Em Ofício de 9 de junho, a Diretoria de Portos e Costas – DPC aponta que avaliou e acatou a proposta do SINDMAR de dispensar trabalhadores aquaviários brasileiros da obrigação de obterem a Certidão de Homologação para embarque em navios de bandeira estrangeira em águas de jurisdição nacional.

A posição da Autoridade Marítima foi possível após realizar estudos técnicos que comprovaram não haver impedimento para atender ao pleito do Sindicato. A condição para a dispensa é que os embarques sejam devidamente registrados na Caderneta de Inscrição e Registro – CIR.

A DPC informa que a alteração será incluída na próxima revisão da NORMAM 13 e compromete-se a emitir as instruções relativas a essa mudança para as Capitâncias, Delegacias e Agências.



A Fundação Homem do Mar - FHM foi instituída pelo Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante - SINDMAR em 2004, com funcionamento autorizado pelo Ministério Público em 2005. Foi criada com o objetivo de aprimorar, por meio da oferta de cursos, a especialização dos profissionais da Marinha Mercante, em especial os representados pelo SINDMAR. A FHM dedica-se à pesquisa e realiza consultorias no setor aquaviário e portuário.



Salvamento do navio Rena, que se chocou contra um recife na costa da Nova Zelândia, em 2012

# CONVENÇÃO SOBRE **SALVAMENTO MARÍTIMO** COMPLETA UM ANO DE RATIFICAÇÃO NO BRASIL



Fonte: Maritime Journal

O salvamento marítimo continua desempenhando papel crucial na indústria marítima e deve ser sempre encorajado, sobretudo por ajudar na mitigação de incidentes e impedir que esses evoluam para situações de fatalidade para a vida humana ou que se tornem irremediavelmente danosos para o meio ambiente.

Vigorando mundialmente desde 1º de julho de 1995, a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo 1989 foi ratificada no Brasil em 18 de julho de 2016 por meio do Decreto nº 8.814. O conceito de salvamento marítimo foi inicialmente definido pela Marinha Real Britânica como "um serviço voluntário bem-sucedido, prestado para salvar a propriedade marítima em perigo no mar, dando direito ao salvador a uma recompensa". Essa definição foi aperfeiçoada pela Convenção de 1989, que estabeleceu que Operação de Salvamento Marítimo significa "todo ato ou atividade desenvolvida para assistir um navio ou qualquer outro bem em perigo, em águas navegáveis ou em quaisquer outras águas". Antes de haver sistema de rádio a bordo, os serviços de salvamento ficavam a cargo da tripulação de qualquer navio que passasse pelo local do incidente. Hoje, sendo a proteção do meio ambiente costeiro contra o derramamento de petróleo e outras substâncias contaminantes considerada alta prioridade, muitas vezes o salvamento é realizado por empresas especializadas, com tripulação e equipamentos destinados para este fim.

A legislação de salvamento se baseia no princípio de que aquele que salva deve ser recompensado por ter posto em risco sua vida e sua propriedade para resgatar a propriedade de outro. De acordo com a Convenção em vigor, o salvador estará obrigado perante o proprietário do navio ou de qualquer outro bem em perigo, a desempenhar operações de salvamento marítimo com a devida diligência. Ao executá-las, deverá prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente; sempre que as circunstâncias razoavelmente o requeiram, solicitar a assistência de outros salvadores; e aceitar a intervenção de outros salvadores, quando razoavelmente lhes seja requerido pelo proprietário do



navio ou pelo Comandante, ou pelo proprietário de outros bens em perigo; desde que, no entanto, o montante da sua remuneração não seja prejudicado, caso seja constatado que o pedido de intervenção era injustificado. O proprietário e o Comandante do navio, ou o proprietário de outro bem em perigo, estarão obrigados perante o salvador a cooperar plenamente com este durante a execução das operações de salvamento marítimo, bem como prevenir ou minimizar qualquer dano ao meio ambiente; e encontrando-se o navio ou outro bem em lugar seguro, aceitar a restituição quando tal for razoavelmente solicitada pelo salvador.

A Convenção atual trouxe mudanças significativas no que se refere ao pagamento dos serviços prestados, estabelecendo diferentes tipos de recompensa para as operações de salvamento marítimo. A Convenção anterior, adotada em 1910, em Bruxelas, incorporava o princípio *no cure, no pay*, segundo o qual o salvador só era remunerado por seus serviços se a salvação fosse bem-sucedida. Esta concepção fazia com que houvesse pouco incentivo para que um salvador se envolvesse em uma operação na qual houvesse poucas chances de sucesso. Para remediar esta deficiência, a Convenção de 1989 estabeleceu remuneração especial nesse tipo de situação,

levando em conta as habilidades e esforços do salvador em prevenir ou mitigar os danos ambientais, ainda que não tenha havido sucesso em salvar o navio ou a carga.

A remuneração especial mencionada consiste em compensar os custos de salvamento acrescidos de até 30% destas despesas se, graças aos esforços do salvador, os danos ambientais foram minimizados ou evitados. Um tribunal ou árbitro avaliador da remuneração, no entanto, poderá aumentar a compensação para até 100% das despesas de salvamento se julgar justo e razoável. Se, por outro lado, o salvador for negligente e consequentemente falhar em minimizar ou evitar os danos ambientais, a compensação especial será reduzida ou negada. A remuneração ao salvador é feita pelo proprietário do navio e outros detentores de interesses na viagem do navio, na proporção dos valores salvos. A regra do *no cure, no pay* ainda é aplicável de acordo com a convenção de 1989, porém de uma forma mais ampla. A recompensa básica com base nessa regra é determinada pelo artigo 13 da Convenção, e leva em consideração fatores como o valor da propriedade marítima salva, a natureza e intensidade do perigo a que a propriedade foi submetida, o sucesso da operação, tempo e custos incorridos, habilidades, esforços, entre outros.



---

O SINDMAR registra, ainda, que há dois artigos na Convenção que tratam de responsabilidades diretas dos Oficiais mercantes, especialmente daqueles que estiverem embarcados na função de comando da embarcação:

### Artigo 6º

#### **Contratos de salvamento marítimo**

O Comandante terá poderes para celebrar contratos de operações de salvamento marítimo em nome do proprietário do navio. O Comandante ou o proprietário do navio terão poderes para celebrar tais contratos em nome do proprietário dos bens a bordo do navio.

### Artigo 10º

#### **Obrigação de prestar assistência**

Qualquer Comandante está obrigado a prestar assistência a toda pessoa em perigo de se perder no mar, desde que o possa fazer sem perigo grave para o seu navio e pessoas nele embarcadas.

---

# LIVROS PARA TODOS

"Um país se faz  
com homens  
e livros"



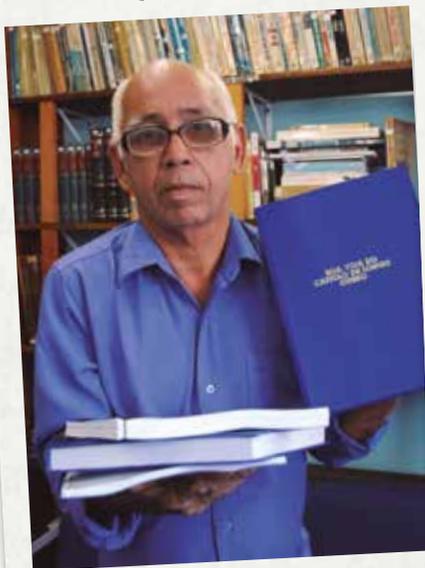
A frase de Monteiro Lobato não poderia ser mais inspiradora neste momento em que uma geração fixada em tecnologia, imediatista e desconhecadora das lições do passado vê o Brasil escrever páginas tristes de sua história política. A leitura convida à reflexão, prática cada vez mais rara nesses tempos de fala rápida e raciocínio raso. Ler enriquece o vocabulário, transporta sem mover do lugar, amplia a visão de vida e multiplica as perspectivas do indivíduo. Para quem trabalha embarcado, o livro é companheiro de jornada. Aquele amigo de quem nos despedimos ao fim da viagem, mas do qual nunca nos esquecemos.

O SINDMAR estimula o acesso de seus associados à leitura por meio de uma pequena, porém variada biblioteca instalada no Departamento de Aposentados, no 15º andar de sua sede. São quase 1.300 publicações catalogadas pela funcionária Maria José Monteiro Leite, que está há nove anos à frente do departamento. Zezé,

como é mais conhecida, se tornou ela mesma leitora ávida desde que começou a organizar a biblioteca. Interessada principalmente em Psicologia e Autodesenvolvimento, Zezé gosta de sugerir títulos a quem vem em busca de uma boa leitura. "Há sempre livros novos chegando, para todos os gostos, muitos trazidos pelos próprios

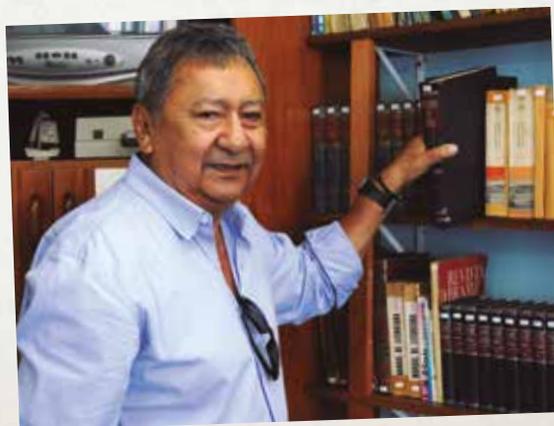
associados. Há Oficiais que estão fazendo cursos e perguntam pelo material que há disponível na biblioteca, como apostilas e livros técnicos. Não estipulamos um prazo específico de empréstimo porque atendemos também aos que trabalham embarcados e até aos que moram em outros estados", explica ela.

OSM Silvino



A caminho do quinto livro de sua autoria

CLC Pinto



Considera a leitura um exercício para a mente

Rita



Tem a companhia dos livros na volta para casa

Nas prateleiras do SINDMAR, habitam autores do naipe de Eça de Queiroz, Milan Kundera e Jorge Amado, este último o favorito do Capitão de Longo Curso Leônidas da Silva Pinto. O Oficial diz que não há livro ruim que não tenha algo de bom. “Ler sempre faz bem para a mente, em especial para aqueles de nós que já não estão mais em atividade”, ressalta. Além de livros de gêneros diversos, encontram-se à disposição dos associados jornais, revistas informativas, apostilas, obras técnicas, dicionários e enciclopédias. Para os aposentados, a leitura também serve para semear temas de discussões, permitindo uma troca fértil. O Oficial Superior de Máquinas aposentado Edisio Gonçalves Silvino passou de leitor a autor, lançando quatro livros que hoje fazem parte do acer-

vo do SINDMAR. A caminho do quinto livro, Silvino diz valorizar os conselhos e opiniões dos companheiros, que servem de incentivo para que ele continue com sua criação literária.

Pelo menos uma vez por mês, as obras passam por um cuidadoso processo de limpeza. Equipada com jaleco, máscara e às vezes luvas, Zezé remove a poeira dos livros com um pincel, página por página. “Difícil é não ceder à tentação de ir lendo o que está escrito enquanto faço a limpeza”, ela brinca. Entre as obras recebidas e cuidadas por Zezé está uma raridade: o “Diário do Primeiro Piloto Milton Pimentel a Bordo do Navio a Vapor Araçu”, acompanhado do “Registro dos Azimutes”, do mesmo Oficial, ambos originais e datados de 1948.

A biblioteca também fica aberta ao pessoal terceirizado que trabalha no Sindicato. Rita de Cássia dos Santos, há cinco anos cuidando da limpeza do 15º andar, é fã de romances e gosta da companhia de um livro no trajeto para casa, depois do trabalho. Rita conta que começou a ler as obras da biblioteca incentivada pelo Comandante Ary Cavaliere, ex-Assessor da Diretoria de Educação e Formação Profissional do SINDMAR. “Tenho pouca instrução e foi lendo que aprendi a escrever melhor, prestando atenção à grafia das palavras e à pontuação. Eu me sinto bem lendo. É como se eu vivesse aquele conto, aquele romance, como se eu estivesse dentro daquela história. Quando estou no trem, voltando para casa, e abro um livro...é nessa hora que eu sonho!”, revela Rita.



# DIÁRIO DE BORDO

Para o SINDMAR, a ação sindical se desenvolve na forma de uma força ampla de unidade e luta, que se estende por todos os setores ligados à atividade mercante. Deste modo, Diretoria e os Delegados Regionais do SINDMAR se dedicam a um trabalho permanente, que vai muito além das rodadas de negociação dos Acordos Coletivos de Trabalho.

A representação sindical se dá nas escolas de formação, no debate com Entidades Sindicais em fóruns nacionais e internacionais, na relação estreita com autoridades marítimas e portuárias, na cooperação com o Ministério do Trabalho, o Ministério Público do Trabalho e demais autoridades, e de muitas outras formas.

A presença do SINDMAR significa que os legítimos interesses dos Oficiais e Eletricistas da Marinha Mercante brasileira estarão manifestados seja onde for. Um Sindicato forte também é aquele que expande suas fronteiras para todos os setores da sociedade que possam ter impacto na vida e no trabalho de seus representados.



A partir da esq.: Rinaldo Medeiros, Sérgio Braga, Marcelino Mendes, Estevão Castello Branco, Matheos Paidusis e Franklin Rabelo

## Denunciada pelo SINDMAR por prática antissindical, Triaina é chamada a prestar esclarecimentos

Quatro meses após ter sido denunciada pelo SINDMAR por prática antissindical e sob pena de ser autuada, a Triaina Agência Marítima prestou esclarecimentos na Delegacia Regional do Trabalho - DRT no Ceará no último dia 22 de março. O motivo da denúncia foi o fato de a empresa ter enviado mensagem circular para todos os navios agenciados por ela impedindo a ida do SINDMAR a bordo. O diretor-presidente da Triaina, Matheos Paidusis, e o agente da empresa no Ceará, Sérgio Braga, participaram de uma audiência de acareação com o Delegado do SINDMAR em Fortaleza, Rinaldo Medeiros, mediada pelo Coordenador da DRT Marcelino Mendes e acompanhada pelos auditores fiscais do Trabalho Franklin Rabelo e Estevão Castello Branco. Na ocasião, ficou constatada a obstrução à atividade sindical, com possível pagamento de multa, e a Triaina retirou a proibição das visitas a bordo.



## Aniversário da CPAOR

O Comandante da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Alexandre Santiago da Silva, o Delegado do SINDMAR Darlei Pinheiro e o Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Alípio Jorge, na comemoração dos 171 anos da CPAOR, no último dia 22 de maio.



Agis Tselentis, Presidente da Seção Europa da ITF, com Severino Almeida Filho e Carlos Müller, que representaram o SINDMAR e a CONTTMAF em Oslo

## Força-Tarefa de Cabotagem da ITF

O SINDMAR e a CONTTMAF participaram da Força-Tarefa de Cabotagem que a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes - ITF realizou em Oslo, na Noruega, no dia 5 de abril. O evento teve o objetivo de compartilhar informações sobre estratégias para promover a Cabotagem e defendê-la de ataques contra os interesses dos Marítimos que tentam trabalhar em seus próprios países. A reunião serviu também de preparação para a Conferência de Cabotagem da ITF, realizada em junho, na Cidade do Cabo, África do Sul.

## Encontro regional com centrais sindicais no Pará

Em abril, representantes da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil - CTB, da Central Única dos Trabalhadores - CUT e da bancada política do Pará se reuniram para discutir medidas para barrar as reformas da Previdência, trabalhista e a terceirização dos postos de trabalho. Na ocasião, o Delegado Regional do SINDMAR Darlei Pinheiro manifestou preocupação com as consequências das reformas e a descaracterização da RN-72, que é o principal instrumento legal de manutenção dos empregos no mercado nacional para os Marítimos brasileiros. Darlei lembrou que um aluno da EFOMM completa sua formação, em média, aos 21 anos de idade, que, somados aos 49 anos de contribuição previstos na reforma previdenciária, fará com que aos 70 anos de idade este Oficial ainda esteja embarcado. O Delegado do SINDMAR também pontuou como fundamental o fortalecimento da Marinha Mercante brasileira com políticas para o setor, posto que é fator estratégico e de soberania nacional.



Darlei Pinheiro (em pé, à direita) com políticos e representantes sindicais do Pará



## CPNA

Representantes da Comissão Permanente Nacional Aquaviária – CPNA se reuniram na sede do SINDMAR no dia 19 de abril para discutir a Norma Regulamentadora sobre Segurança de Saúde no Trabalho Aquaviário – NR 30, a CIPA marítima e a reativação da Subcomissão de Pesca, entre outros temas.



A partir da esq.: CMG Fábio Andrade, Comandante do CIABA, Darlei Pinheiro, Delegado do SINDMAR, V.-Alm. Lima Filho, Diretor de Portos e Costas, CLC Álvaro José de A. Jr., Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante, e V.-Alm. Alípio Jorge, Comandante do 4º Distrito Naval

## Nova turma EFOMM-CIABA

Foi realizada no último dia 20 de fevereiro a aula inaugural da EFOMM-CIABA, em Belém (PA), da qual participou o Delegado Regional do SINDMAR Darlei Pinheiro. O tema da palestra apresentada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, foi “O Brasil, o Mar, os Rios e a importância da Marinha Mercante”. Na mesma ocasião, houve cerimônia de Incorporação do Estandarte da Marinha Mercante Brasileira.



## Mercado de trabalho 1

O Diretor de Relações Internacionais do SINDMAR, Carlos Müller, recebeu no dia 18 de maio, na sede do Sindicato, um grupo de Marítimos para uma conversa sobre carreira e oportunidades profissionais.



## Mercado de trabalho 2

O Diretor do SINDMAR Carlos Augusto Müller participou da assembleia mensal dos aposentados no dia 12 de abril, quando fez uma palestra sobre o mercado de trabalho para os Marítimos.



Encontro de prefeitos da Amazônia Oriental no CIABA

## SINDMAR discute segurança do tráfego aquaviário na Amazônia

Em 29 de março, o Delegado Regional do SINDMAR em Belém (PA), Darlei Pinheiro, participou da criação do Fórum Permanente de Segurança do Tráfego Aquaviário da Amazônia Oriental – FSTAOR. O evento foi organizado pela Marinha do Brasil com o objetivo de analisar as questões relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição hídrica na região, assim como elaborar e propor a regulamentação decorrente. Estiveram presentes representantes de instituições ligadas ao setor de transportes e mem-



Representantes do setor de transportes e da comunidade marítima do Pará na criação do FSTAOR

bros da comunidade marítima do estado do Pará. O fórum teve prosseguimento no Encontro de Prefeitos, realizado no CIABA no dia 12 de maio, do qual participaram os prefeitos dos municípios com maior incidência de roubo à mão armada em embarcações da

região. Também estiveram presentes autoridades estaduais e federais ligadas ao setor aquaviário, representantes da Marinha do Brasil, dos Ministérios Públicos Estadual e Federal, da Polícia Federal, do Ibama e membros da comunidade marítima do Pará.

## Previdência em pauta

Associados e associadas do SINDMAR participaram de palestra sobre Previdência organizada pela Delegacia de Belém (PA) no último dia 26 de abril. O técnico especialista em Previdência Rosenil Barros respondeu aos questionamentos e dúvidas dos participantes, auxiliado por Denise Assunção, coordenadora do Programa de Educação Previdenciária da Gerência Executiva do INSS no Pará.



Associados do SINDMAR solucionaram dúvidas sobre Previdência



# O PORTO SEGURO DO TRABALHADOR

- ✓ Luta em defesa das instituições democráticas e contra toda forma de opressão e exploração.
- ✓ Propugna pela unicidade sindical e promove, nos cenários nacional e internacional, a solidariedade e a defesa dos interesses comuns aos trabalhadores.
- ✓ Combate o trabalho inseguro e denuncia atividades que ferem os direitos laborais, exigindo medidas reparadoras e penais contra os seus responsáveis.
- ✓ Defende os interesses do trabalhador brasileiro na cabotagem e na atividade pesqueira, ambos setores fortemente afetados pela participação de armadores estrangeiros.
- ✓ Resiste ao desmonte das organizações dos trabalhadores e ao aviltamento de suas relações de trabalho.
- ✓ Defende a utilização das vias navegáveis brasileiras para o escoamento da produção, opção eficaz e econômica de transporte, a menos agressiva ao meio ambiente.
- ✓ Cobra investimentos para a modernização portuária.

## CONTTMAF

**Confederação Nacional dos Trabalhadores  
em Transportes Aquaviários e Aéreos,  
na Pesca e nos Portos**

[conttmaf.org.br](http://conttmaf.org.br)  
[conttmaf@conttmaf.org.br](mailto:conttmaf@conttmaf.org.br)  
+55 61 3226 5263



Filiada à



# VISITAS A BORDO

As visitas a bordo são parte indissolúvel da ação sindical. Nelas, os representantes do SINDMAR veem e ouvem *in loco* as reivindicações dos Marítimos, verificando denúncias, inspecionando as condições das embarcações e agindo diligentemente na solução de qualquer irregularidade.



Epic St. John



Stena Progress



Celso Furtado



Guanaco



Lucio Costa



Darcy Ribeiro



Epic St. John



Arcadia



Log In Pantanal



Skandi Açú



Top Coral do Atlântico



Skandi Buzios



Faridah Tide



BOS Turmalina



Skandi Vitória



Gas Spirit



Mercosul Santos

# PARTICIPAÇÃO DOS MARÍTIMOS NA GREVE GERAL É DESTACADA NA MÍDIA

A Greve Geral realizada no dia 28 de abril contra a terceirização e as reformas trabalhista e previdenciária foi noticiada nos principais veículos de comunicação do Brasil e do mundo.

Os protestos dos trabalhadores aquaviários contra as medidas antitrabalhistas que o atual governo quer impor à sociedade também ganharam repercussão e contaram com o apoio das principais entidades representativas do setor, como a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos – CONTTMAF, a Federação Nacional dos Trabalhadores Aquaviários e Afins – FNTTAA e a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF.

Os protestos, que ocorreram em diversos pontos do Brasil, contaram com a participação do SINDMAR e dos Sindicatos coirmãos. No Rio de Janeiro, manifestantes bloquearam o acesso à estação das barcas, em Niterói. Na praça XV, no Centro do Rio de Janeiro, sindicalistas empunhando cartazes com palavras de ordem chamavam a atenção de quem passava pelo local. Mais do que levantar bandeiras, os trabalhadores foram às ruas lutar por seus direitos e manifestar a sua insatisfação com o retrocesso que o governo do alpinista político Michel Temer quer empurrar aos brasileiros goela abaixo.

The New York Times

## Brazil Cities Paralyzed by Nationwide Strike Against Austerity

By REUTERS APRIL 28, 2017, 8:06 A.M. E.D.T.

LE FIGARO

## Brésil: appel à la grève générale

Par LeFigaro.fr avec AFP | Mis à jour le 27/04/2017 à 19:27 | Publié le 27/04/2017 à 19:27

Les principaux syndicats du Brésil ont appelé à la grève générale

protester con

visant à sort

plusieurs m

sur des réfor

Elle prévoit

et de 55 à 62

transports, y

des messag

gratuitemen

A Sao Paulo,

perturbation

de taxis en li

aller travail

fonctionnan

contraireme

s'annonce p

universités,

Dans le prive

Clarín Mundo

Distribución: www.clarin.com

Primera huelga en su tipo en 20 años

## Paro nacional en Brasil contra dos leyes

Desde esta medianoche estarán paralizados el transporte público y los servicios de emergencia. La medida es contra las reformas previsional y laboral que



FXNCC

## BRAZILIAN LABOR UNIONS STAGE NATIONWIDE STRIKE AGAINST TEMER'S AGENDA

B 28 mins ago U.S. World 4 views

Millions of Brazilians were stranded without public transport and face shuttered banks and schools on Friday as labor unions staged a nationwide strike against President Michel Temer's reform agenda. Get the latest on global politics in your inbox. Published By Google world news 28 April 2017 2:24 pm See Similar Threads... Brazilian Labor Unions Stage Nationwide Strike Against Temer's Agenda - B

Rio: Manifestantes bloqueiam estação Arariboia das barcas; polícia usa spray de pimenta grupo [glo.bo/2oSGTzP](https://glo.bo/2oSGTzP) #manifestaçõesnoBrasil

Edição do dia 28/04/2017  
28/04/2017 21h33 - Atualizado em 28/04/2017 22h30



No Rio de Janeiro, os protestos fecharam rodovias, vias expressas e bloquearam a estação das barcas.

### Trabalhadores fazem bloqueio na estação das barcas de Araribóia, em Niterói

28/04/2017 06:31

Trabalhadores aquaviários estão fazendo um bloqueio à estação Araribóia, das barcas, em Niterói, no Rio. Um cordão humano impede tanto que passageiros quanto funcionários do sistema de

o era prevista para 5  
tiva de liberação do  
do feito com reforço  
o da vizinha São Gon

28/04/2017 às 05h53 24

### Greve atinge transporte em SP, Rio, Brasília e outras capitais



# ACORDOS COLETIVOS DE TRABALHO

Nos últimos meses, o SINDMAR conseguiu celebrar bons acordos para os homens e mulheres do mar (Oficiais e Eletricistas). Essas negociações resultaram na manutenção de cláusulas e em avanços com reajustes razoáveis. Entre os acordos fechados, destaca-se o da Elcano, assinado em 29 de maio, no qual SINDMAR e a empresa chegaram a um termo satisfatório.



## ACT V. SHIPS 2016/2018 PARA SHUTTLE TANKERS (NAVIOS: ANGRA DOS REIS, MADRE DE DEUS, RIO GRANDE, SÃO LUIS E SÃO SEBASTIÃO)

- Vigência 1º/08/2016 a 31/07/2018;
- Reajuste com reposição integral da inflação nos dois anos de vigência do ACT;
- Reajustes nos valores dos benefícios;
- Compensação em folgas ou quitação em pecúnia no que exceder ao limite de dias a bordo.



## ACT ELCANO

- Vigência 1º/04/2017 a 31/03/2019;
- Percentual de reajuste com ganho real para o primeiro ano de vigência, retroagindo a abril de 2017;
- Reajuste com ganho real para o segundo ano de vigência;
- Manutenção das cláusulas já estabelecidas em ACT.



#### ACT NORSUL 2016/2018 (CARGA LÍQUIDA)

- Vigência 1º/08/2016 a 31/07/2018;
- Reajuste salarial escalonado para o período 2016/2017;
- Reposição integral do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC de forma automática para 2017/2018;
- Reajustes nos valores dos benefícios;
- Manutenção das demais cláusulas.

#### ACT NORSUL PLR 2016 (CARGA LÍQUIDA)

- PLR referente ao período de apuração de 01/01/2016 à 31/12/2016, com datas de pagamento em abril e outubro de 2017, mantendo os múltiplos de salários do ACT PLR 2015 para pagamento mínimo;
- Pagamento de mais uma remuneração condicionada ao atingimento de metas por embarcação.



#### ACT NORSUL 2016/2018 (CARGA SECA)

- Vigência 1º/08/2016 a 31/07/2018;
- Reajuste salarial escalonado para o período 2016/2017;
- Reposição integral do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC de forma automática para 2017/2018;
- Reajustes nos valores dos benefícios;
- Manutenção das demais cláusulas.

#### ACT NORSUL PLR 2016 (CARGA SECA)

- PLR referente ao período de apuração de 01/01/2016 à 31/12/2016, com datas de pagamento em Abril e Outubro de 2017, mantendo os múltiplos de salários do ACT PLR 2015 para pagamento mínimo;
- Pagamento de mais uma remuneração condicionada ao atingimento de metas por embarcação.

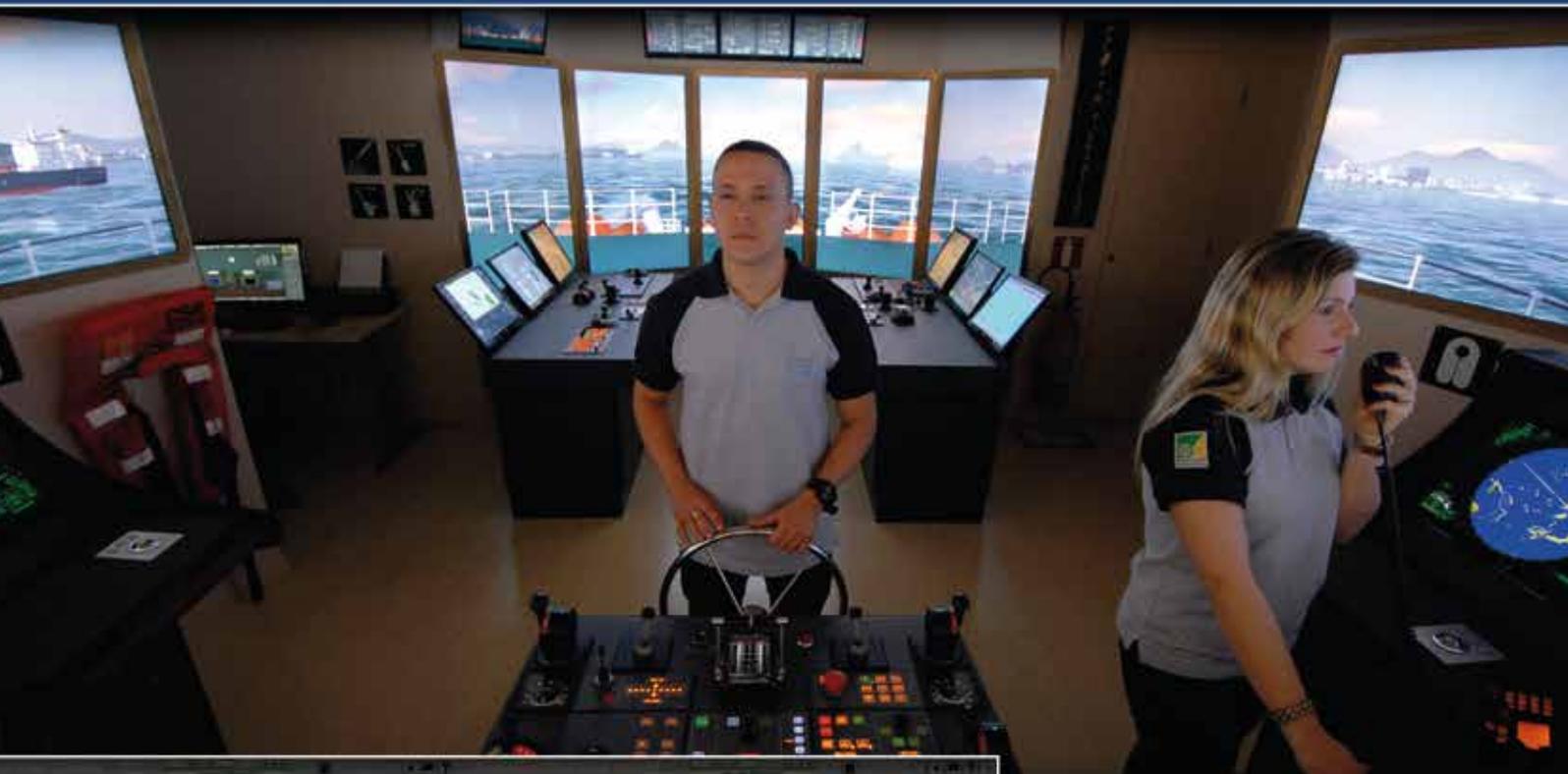
# PORTAS DO IPHAN, RIO

Em 1908, a Companhia Docas de Santos inaugurou o seu prédio na Av. Central, agora Av. Rio Branco, 46, Centro do Rio. Atualmente, é a sede da Superintendência Regional do IPHAN. Destaque para as portas de madeira maciça, entalhadas com motivos marítimos, pelo artista português Manuel Ferreira Tunes.





# TECNOLOGIAS DE PONTA A SERVIÇO DA COMUNIDADE MARÍTIMA



**SIMULADOR DE PASSADIÇO FULL MISSION**



**SIMULADOR DE PRAÇA DE MÁQUINAS**

## CONHEÇA OS CURSOS E SERVIÇOS

Faça o tour virtual  
[www.csaq.org.br/web/tour](http://www.csaq.org.br/web/tour)

[www.csaq.org.br](http://www.csaq.org.br)  
[fhm@fhm.org.br](mailto:fhm@fhm.org.br)  
(21) 3125-7600



# SEU EMPREGO NOSSA LUTA



SINDICALIZE-SE

[www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se](http://www.sindmar.org.br/como-sindicalizar-se)

